



คำอธิบายและบทวิเคราะห์ของผู้บริหารต่อผลการดำเนินงานไตรมาสสองปี 2569



สารบัญ

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสองปี 2569 (สกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ)	3
ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินบาท)	4
ปีแห่งม้าไฟ	6
จีนจะสามารถขับเคลื่อนการเติบโตจากภายในประเทศได้หรือไม่?	8
เรือมซูรี นารี และเรือหัทธยา นารี	10
การต่ออายุกองเรือ	11
รางวัลและเกียรติยศ	11
การแบ่งส่วนตลาด	12
Earnings Call	12
สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14	12
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ขนาดเล็กแบบโมดูลาร์ (Small Modular Reactors: SMRs)	13
ข่าวอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล	14
จุดคอขวดของการขนส่งทางทะเลที่ส่งผลกระทบต่อระบบการค้าโลก	17
ภาวะตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง	17
ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนี BDI	24
สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น	29
การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน	30
การตรวจสอบพิเศษและผลกระทบของ EEXI ต่อด้านอุปทาน	31
การตรวจสอบพิเศษ (Special Surveys: SS)	31
ตลาดในปี 2546 ถึงปี 2552 ในปี 2553 ถึงปี 2563 ในปี 2564 ถึงปี 2568 ในปี 2569 และอนาคต	32
อัตราค่าเช่าเหมาลำเรือของแต่ละประเภทเรือ – เปรียบเทียบช่วงครึ่งแรกของ 5 ปีย้อนหลังกับช่วงครึ่งแรกของปี 2569	36
ปัญญาประดิษฐ์ (AI) ศูนย์ข้อมูล (Data Centers) และ รถยนต์ไฟฟ้า (EVs)	37
การขยายตัวของเมือง	40
ความเหลื่อมล้ำ	41
เงินเฟ้อ	43
การทุจริตคอร์รัปชัน	43
มาตรการคว่ำบาตร	44
IMO และกฎระเบียบ	46
การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	47
สงคราม	51
ภาษีและการค้า	51
ภาคผนวก: The Cape Rally Has Rome To Run	53

ข้อควรระวัง: รายงานฉบับนี้มีข้อความบางประการที่เป็นข้อความเชิงคาดการณ์ล่วงหน้าซึ่งสะท้อนมุมมองปัจจุบันของบริษัทฯ ต่อเหตุการณ์ในอนาคต สภาวะตลาด และผลการดำเนินธุรกิจในอนาคตข้างหน้า อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีปัจจัยหลากหลายที่เกี่ยวข้องข้อความดังกล่าวจึงมีความเสี่ยงและความไม่แน่นอน ซึ่งอาจส่งผลให้ผลการดำเนินงานหรือผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากที่ได้คาดการณ์ไว้ ผู้อ่านจึงควรใช้ดุลยพินิจและความระมัดระวังในการพิจารณาข้อความดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อความดังกล่าวจัดทำขึ้นโดยอ้างอิงข้อมูล ณ วันที่จัดทำรายงานฉบับนี้ และมิได้เป็นการรับประกันผลการดำเนินงานในอนาคตแต่อย่างใด

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

ผลประกอบการของบริษัท ฟรีเชิส ชีฟิ่ง จำกัด (มหาชน)

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ สำหรับไตรมาสสองปี 2569 (สกุลเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

ผลการดำเนินงาน ซึ่งสอบทานแล้วโดยบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้แสดงสถานะการเงินของบริษัท ฟรีเชิส ชีฟิ่ง จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (“บริษัทฯ”) สำหรับไตรมาสสองปี 2569 บริษัทฯ มีรายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) อยู่ที่ 30.38 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และบริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 15.87 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยกำไรสุทธิต่อหุ้นหน่วยเป็นเงินสกุลไทยบาท อยู่ที่ 0.35 บาทต่อหุ้น

รายได้ต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยสำหรับไตรมาสสองอยู่ที่ 16,676 เหรียญสหรัฐ โดยเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเรามีรายได้ต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 16,442 เหรียญสหรัฐ และเรือบรรทุกน้ำมันเพียงลำเดียวในกองเรือของบริษัทฯ มีรายได้ต่อวันต่อลำเรืออยู่ที่ 25,972 เหรียญสหรัฐ

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือต่อวันต่อลำเรือเฉลี่ยสำหรับเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของเรามี 5,676 เหรียญสหรัฐต่อวัน และสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันเพียงลำเดียวในกองเรือของบริษัทฯ อยู่ที่ 6,434 เหรียญสหรัฐต่อวัน

ตัวเลขที่สำคัญ	ไตรมาส 2 ปี 2569	ไตรมาส 2 ปี 2568
กองเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ		
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	29,918	16,615
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	16,442	10,132
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ขนาดเล็ก ไม่รวมเรือขนส่งซีเมนต์ 4 ลำ)	14,612	8,010
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดแอสดีไซส์ขนาดใหญ่)	16,088	11,348
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดซูปราแมกซ์)	15,949	10,349
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ) (สำหรับเรือขนาดอัลตราแมกซ์)	18,554	11,285
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	5,676	5,135
กองเรือบรรทุกน้ำมัน		
รายได้สูงสุดต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	44,233	-
รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	25,972	-
ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	6,434	-

ตัวเลขที่สำคัญ

ไตรมาส 2 ปี 2569 ไตรมาส 2 ปี 2568

กองเรือของบริษัทฯ (กองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองและกองเรือบรรทุกน้ำมัน)

รายได้เฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือ (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)	16,676	10,132
รายได้ก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อม (EBITDA) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	30.38	13.34
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนและรายการพิเศษต่างๆ) (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	15.13	0.59
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	15.87	(1.32)

รายได้เฉลี่ยต่อวันสำหรับกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองแสดงก่อนหักค่าขนถ่ายในอัตราร้อยละ 5 นอกจากนี้รายได้เฉลี่ยต่อวัน คำนวณจากจำนวนวันเดินเรือพร้อมให้บริการเชิงพาณิชย์ ซึ่งไม่รวมจำนวนวันหยุดเดินเรือของเรือหัทยา นารี ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับเหตุการณ์ที่ช่องแคบฮอร์มุซ และไม่รวมจำนวนวันหยุดเดินเรือเนื่องจากเหตุขัดข้องทางเทคนิค และวันที่เรือเข้าอู่แห้งเพื่อทำการซ่อมแซม

เรือบรรทุกน้ำมันเพียงลำเดียวของบริษัทฯ กล่าวคือเรือธารินี นารี ซึ่งรับมอบเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2569 ส่งผลให้ไม่มีรายได้และค่าใช้จ่ายที่ต้องรายงานสำหรับไตรมาส 2 ปี 2568 รายได้เฉลี่ยต่อวันของกองเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งมีเพียงลำเดียว เริ่มมีรายได้ตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2569 โดยแสดงก่อนหักค่าขนถ่ายในอัตราร้อยละ 3.75 และค่าใช้จ่าย Pool

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อวันไม่รวมค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวที่เกี่ยวข้องกับเรือหัทยา นารี ซึ่งคิดอยู่ในอ่าวเปอร์เซีย

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ สำหรับกองเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองแสดงโดยรวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ (dry-docking and special survey)

ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเฉลี่ยต่อวันต่อลำเรือในสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ สำหรับกองเรือบรรทุกน้ำมันแสดงโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมและสำรวจเรือ (dry-docking and special survey)

ผลประกอบการรวมของบริษัทฯ (สกุลเงินไทยบาท)

สำหรับไตรมาสสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ กำไรสุทธิรวม 521.50 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิรวม 43.31 ล้านบาทสำหรับไตรมาสสองของปี 2568 เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงมีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) สำหรับไตรมาสสองปี 2569 สูงกว่าไตรมาสสองปี 2568 จำนวน 667.46 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 58 เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่แข็งแกร่งขึ้นและขนาดกองเรือที่ใหญ่ขึ้น
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของไตรมาสสองปี 2569 เพิ่มขึ้น 79.76 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 16 เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในไตรมาสสองปี 2568 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนค่าวัสดุสิ้นเปลืองและอะไหล่ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวของเรือหัทยา นารี ซึ่งคิดอยู่ในอ่าวเปอร์เซีย และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมัน (เรือธารินี นารี)
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมถึงค่าตอบแทนผู้บริหาร) ในไตรมาสสองปี 2569 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสสองปี 2568 จำนวน 1.92 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าตอบแทนผันแปร

4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับไตรมาสสองปี 2569 เพิ่มขึ้นจำนวน 57.46 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขในไตรมาสสองปี 2568 โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้เพื่อใช้เป็นเงินทุนบางส่วนสำหรับการเข้าซื้อเรือในช่วงที่ผ่านมาของบริษัทฯ
5. บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 24.44 ล้านบาทในไตรมาสสองปี 2569 สาเหตุหลักเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อหุ้นกัมพูชาที่จะครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2572 และปี 2577

สำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 629.68 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนสุทธิรวม 183.55 ล้านบาทสำหรับงวดเดียวกันของปีที่แล้ว เหตุผลหลักของการเปลี่ยนแปลงผลการดำเนินงานสำหรับงวด 6 เดือนมีดังต่อไปนี้

1. รายได้จากการเดินเรือสุทธิ (รายได้จากการเดินเรือสุทธิจากรายจ่ายท่าเรือและน้ำมันเชื้อเพลิง) ของครึ่งแรกของปี 2569 เพิ่มขึ้น 975.99 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 45 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว เนื่องจากตลาดขนส่งสินค้าแห้งเทกองที่แข็งแกร่งขึ้นและรายได้จากเรือบรรทุกน้ำมัน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 กองเรือของบริษัทฯ มีจำนวน 42 ลำ (รวมเรือมยรี นารี ซึ่งได้รับความเสียหายจากเหตุโคมดำในอ่าวเปอร์เซียเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2569 และได้รับการพิจารณาว่าเข้าข่ายความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง (Constructive Total Loss))
2. ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือของครึ่งแรกของปี 2569 เพิ่มขึ้น 63.47 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากต้นทุนวัสดุสิ้นเปลืองและอะไหล่ที่สูงขึ้น ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวของเรือหัทธา นารี ซึ่งติดอยู่ในอ่าวเปอร์เซีย รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมัน (เรือธริณี นารี)
3. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร (รวมค่าตอบแทนผู้บริหาร) สำหรับครึ่งแรกของปี 2569 เพิ่มขึ้นจำนวน 8.75 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนผันแปร
4. ค่าใช้จ่ายทางการเงินสำหรับครึ่งแรกของปี 2569 เพิ่มขึ้น 114.55 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว โดยสาเหตุหลักเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้เพื่อใช้เป็นเงินทุนบางส่วนสำหรับการเข้าซื้อเรือในช่วงที่ผ่านมาของบริษัทฯ
5. กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับครึ่งแรกของปี 2569 จำนวน 74.07 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าเงินเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อหุ้นกัมพูชาที่จะครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2572 และปี 2577
6. ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรจำนวน 18.83 ล้านบาทจากการขายเรือจำนวน 2 ลำ
7. ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จำนวน 40.19 ล้านบาทจากเหตุการณ์เรือมยรี นารี ในช่องแคบฮอร์มุซ

ปีแห่งม้ไฟ

การวิ่งควมของม้ไฟ “ปีม้ไฟ” ยังคงเดินหน้าอย่างไม่ชะลอตัวในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยตามปัจจัยฤดูกาล ไตรมาสแรกมักเป็นช่วงที่อ่อนแอที่สุดของปี ก่อนที่ไตรมาสสองจะปรับตัวดีขึ้นสู่จุดสูงสุดระยะสั้น จากนั้นอัตรากำไรจะทรงตัวหรือชะลอตัวเล็กน้อยในไตรมาสสาม ก่อนที่ดัชนีเรือจะปรับขึ้นสู่ระดับสูงสุดของปีในไตรมาสสุดท้าย หากรูปแบบตามฤดูกาลยังคงเกิดขึ้นในปีนี้ ก็จะเริ่มต้นจากระดับที่สูงกว่าไตรมาสแรกของปีส่วนใหญ่ที่ผ่านมา ขณะที่ไตรมาสสองยังคงแข็งแกร่ง แม้จะเกิดสงครามระหว่างอิสราเอลและสหรัฐฯ กับอิหร่าน ซึ่งเริ่มขึ้นเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 และนำไปสู่การปิดช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz: SoH) รวมทั้งสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครนที่ดำเนินเข้าสู่ปีที่ 4 อย่างเงิบ ๆ เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2569 หากรูปแบบตามฤดูกาลในอดีตยังคงเกิดขึ้นในปี 2569 เราอาจได้เห็นไตรมาสที่แข็งแกร่งผิดปกติ ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าจับตามอง

การประชุมสุดยอดระหว่างโดนัลด์ ทรัมป์ และสี จิ้นผิง เมื่อวันที่ 14–15 พฤษภาคม 2569 ได้เปิดเผยสิ่งที่คนในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลรับรู้กันมาโดยตลอด นั่นคือ การขนส่งทางทะเลเป็น “กาว” ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลกเข้าไว้ด้วยกัน และเป็นหัวใจสำคัญของความมั่นคงของห่วงโซ่อุปทาน ไม่ว่าจะเป็นเชื้อเพลิง อาหาร หรือปุ๋ย อุตสาหกรรมนี้ไม่ได้เป็นอุตสาหกรรมที่มองไม่เห็นอีกต่อไป แต่กลายเป็นอุตสาหกรรมที่มีบทบาทโดดเด่นจากความเสี่ยงด้านอุปทานของอาหาร (ที่นำเข้าสู่อ่าวเปอร์เซีย) เชื้อเพลิง (ที่ส่งออกไปยังเอเชียและภูมิภาคอื่น) ปุ๋ยยูเรีย รวมถึงกำมะถัน ซึ่งเป็นวัตถุดิบสำหรับการผลิตปุ๋ยฟอสเฟตสำเร็จรูป ให้แก่ทุกประเทศที่พึ่งพาปุ๋ยเพื่อภาคเกษตร นิตยสาร The Economist ประเมินว่า ประชาชนราว 100 ล้านคนในเอเชียอาจเผชิญภาวะขาดแคลนอาหาร และความอดอยาก อย่างไรก็ตาม นิตยสารดังกล่าวไม่ได้คำนึงถึงประชาชนอีกประมาณ 100 ล้านคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตอนในของอ่าวเปอร์เซีย ซึ่งอาหารหลักในชีวิตประจำวันของพวกเขาล้วนต้องนำเข้าจากต่างประเทศ แล้วจะเกิดอะไรขึ้นกับการขนส่งอาหาร หากสงครามยังคงทำให้ช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นจุดคอขวดสำคัญ ยังคงถูกปิดอย่างเข้มงวด ผลกระทบแรกคือราคาอาหารในอ่าวเปอร์เซียจะพุ่งสูงขึ้น การนำเข้าอาหารจะต้องอาศัยการขนส่งทางอากาศ หากเส้นทางบินยังเปิดให้บริการ หรือกลับมาขนส่งทางทะเลได้ตามปกติ ก็ต่อเมื่อช่องแคบฮอร์มุซกลับมาเปิดให้เรือทุกลำเดินเรือได้อย่างเสรี มิฉะนั้น อาหารจะต้องถูกขนส่งจากท่าเรือที่อยู่ห่างไกลในทะเลแดง ทะเลแคสเปียน หรือทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ก่อนลำเลียงต่อผ่านเส้นทางบกที่ซับซ้อน ส่งผลให้ต้นทุนอาหารขึ้นสูงสุดท้ายสูงกว่าช่วงก่อนเกิดสงครามในอ่าวเปอร์เซียหลายเท่าตัว ในขณะเดียวกัน โลกก็กำลังเปลี่ยนผ่านสู่การพึ่งพาเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่นมากขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยที่เอื้อต่อเรือขนาดเล็กที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ เนื่องจากความมั่นคง ความยืดหยุ่น และห่วงโซ่อุปทานที่ไม่ต้องพึ่งพาจุดคอขวด ได้กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่มีความสำคัญเหนือกว่าต้นทุนสินค้า ประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทาน หรือเส้นทางการค้าดั้งเดิมที่เคยใช้อย่างแพร่หลาย

ปัจจัยสำคัญบางประการที่สนับสนุนความแข็งแกร่งของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ได้แก่ การเกิดขึ้นของแหล่งสินค้าชนิดใหม่ เช่น เหมืองแร่เหล็กซิมันดู (Simandou) ซึ่งคาดว่าจะผลิตแร่เหล็กเพิ่มขึ้นอีก 40 ล้านตันในปี 2569 และเป็นการขนส่งที่สร้างอุปสงค์ในแ่งดันไมล์ในระยะทางไกลมาก โดยมากกว่าการขนส่งแร่เหล็กจากออสเตรเลียไปจีนกว่า 3.3 เท่า นอกจากนี้ การหยุดชะงักของเส้นทางการค้า ไม่ว่าจะเป็นการปิดช่องแคบฮอร์มุซ ช่องแคบบับอัลมันเดบในทะเลแดง ทะเลดำ และอาจรวมถึงจุดคอขวดอื่นในอนาคต ล้วนส่งผลให้อุปสงค์ในแ่งดันไมล์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ขณะเดียวกัน เอลนีโญที่มีความรุนแรง ซึ่งบางฝ่ายเรียกว่า

“ซูเปอร์เอลนีโญ” จะเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้าสินค้าเกษตร โดยเฉพาะธัญพืชที่ส่งมายังเอเชีย ซึ่งจะต้องเดินทางไกลขึ้น หากสภาพอากาศแห้งแล้งในออสเตรเลียส่งผลกระทบต่อผลผลิตธัญพืชตามฤดูกาลได้อีก นอกจากนี้ ยังจะทำให้การขนส่งผ่านหินมายังเอเชียเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอินเดียและจีน ซึ่งเป็นสองประเทศที่มีโรงไฟฟ้าถ่านหินจำนวนมาก และยังพึ่งพาพลังงานน้ำในสัดส่วนสูง ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากปริมาณฝนที่ลดลงตามลักษณะของเอลนีโญที่รุนแรง ความต้องการใช้ถ่านหินจะเพิ่มขึ้นอีกจากความต้องการผลิตไฟฟ้าเพื่อรองรับอุณหภูมิที่สูงขึ้นจากเอลนีโญ ประกอบกับการขาดแคลนก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) เนื่องจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซส่งผลกระทบต่อการผลิตไฟฟ้าที่ใช้ LNG เป็นเชื้อเพลิง อีกทั้งสภาพอากาศร้อนและแห้งในช่วงเอลนีโญจะทำให้การผลิตไฟฟ้าพลังน้ำลดลง ส่งผลให้จำเป็นต้องพึ่งพาการผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินเพิ่มขึ้นอีก สหรัฐฯ ซึ่งเป็นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่สุดของโลก กำลังเผชิญสิ่งที่เรียกว่า “ปัญหาริย์ด้านผลิตภาพ” ซึ่งไม่ได้เกิดจาก AI แต่เป็นผลจากเทคโนโลยีที่พัฒนามาก่อนหน้านี้ พลังงานต้นทุนต่ำ และระบบเศรษฐกิจที่มีความยืดหยุ่น และมีแนวโน้มที่จะเร่งตัวมากขึ้นเมื่อ AI เข้ามาช่วยเพิ่มผลิตภาพในอนาคตอันใกล้ ซึ่งจะส่งผลให้ความต้องการสินค้าและบริการในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้น ท้ายที่สุด แนวคิด “Just in Time” ได้ถูกทิ้งไว้ในหน้าประวัติศาสตร์ และถูกแทนที่ด้วยแนวคิด “Just in Case” เนื่องจากความเป็นจริงของความเสี่ยงจากจุดคอขวดด้านการขนส่งได้กลายเป็นสมมติฐานหลักสำหรับการประเมินในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นในระดับภาครัฐหรือระดับรัฐบาล การปิดช่องแคบฮอร์มุซได้ตอกย้ำว่าแนวคิด “Just in Case” จะกลายเป็นมาตรฐานระยะยาว ส่งผลให้ความต้องการด้านความมั่นคงของอาหาร เชื้อเพลิง ปุ๋ย และสินค้าอื่น ๆ เพิ่มขึ้น เนื่องจากห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกถูกจำกัดด้วยจุดคอขวดมากขึ้นเรื่อย ๆ

หากพิจารณาถ่วงน้ำหนักที่มีอายุ 20 ปีในปัจจุบัน เทียบกับคำสั่งต่อเรือใหม่ของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจนถึงสิ้นปี 2572 จะพบว่าทั้งสองตัวเลขเคลื่อนไหวใกล้เคียงกันอย่างมากในแต่ละปี โดยแทบไม่มีช่องว่างระหว่างกันตั้งแต่ปี 2564 และยังคงเป็นเช่นเดียวกันในปี 2569 ซึ่งถือเป็นสถานการณ์ที่ผิดปกติอย่างยิ่ง เนื่องจากโดยปกติแล้ว เจ้าของเรือมักสั่งต่อเรือใหม่จำนวนมากเมื่อปัจจัยพื้นฐานเอื้ออำนวย ทั้งอุปสงค์ในแง่ต้นทุนโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้นและอุปทานที่เติบโตช้าลงดังที่กล่าวมาแล้ว แม้ว่าปี 2564 และปี 2565 จะเป็นช่วงที่เจ้าของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองส่วนใหญ่ทำกำไรสุทธิได้ในระดับสูงมาก แต่คำสั่งต่อเรือใหม่กลับไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเหมือนที่เคยเกิดขึ้นในอดีต อีกทั้งผู้ต่อเรือในปัจจุบันสามารถส่งมอบเรือใหม่ได้เร็วที่สุดในช่วงครึ่งหลังของปี 2572 หรือหลังจากนั้น ทำให้เจ้าของเรือส่วนใหญ่ไม่ต้องการรอนานเช่นนั้น และเลือกซื้อเรือมือสอง แม้จะต้องจ่ายในราคาที่สูงกว่าเพราะสามารถนำเรือเข้าทำงานและสร้างรายได้ได้ทันที โดยไม่ต้องนำเงินไปผูกไว้กับการต่อเรือใหม่เป็นเวลานาน จากคำสั่งต่อเรือที่เดิมกำลังการผลิต ผู้ต่อเรือจึงไม่มีแรงจูงใจในการลดราคา โดยเฉพาะเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ซึ่งเป็นประเภทเรือที่ให้ผลกำไรต่ำที่สุด หรือบางช่วงอาจสร้างผลขาดทุนมากที่สุด ขึ้นอยู่กับวัฏจักรของอุตสาหกรรมต่อเรือ ส่งผลให้ราคาเรือมือสองของเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีแนวโน้มทรงตัวอยู่ในระดับสูงต่อไปอีกระยะหนึ่ง นอกจากนี้ ความแออัดของท่าเรือที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับปัจจัยด้านประสิทธิภาพอื่น ๆ การเข้าตรวจพิเศษ (Special Survey) และข้อจำกัดกำลังเครื่องยนต์ตามข้อกำหนด EEXI ได้ดูดซับอุปทานเรือออกจากตลาดมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ ขณะที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเรือที่สูงขึ้นจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซ ทำให้เรือต้องแล่นด้วยความเร็วที่ต่ำลง แม้ตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองจะอยู่ในภาวะแข็งแกร่ง ส่งผลให้เรือจำนวนมากต้องออกจากตลาดอัตราค่าระวางแบบรายวันเป็นระยะเวลานานกว่าปกติ การผสมผสานระหว่างอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นกับอุปทานที่ลดลงตามคำราจะเป็ปัจจัยที่ทำให้ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองแข็งแกร่งยิ่งขึ้น และหวังว่าปัจจัยบวกเหล่านี้จะยังคงดำเนินต่อไปอีกยาวนาน

คำถามที่ว่า “ช่องแคบฮอร์มุซเปิดหรือปิด?” คำตอบที่เหมาะสมที่สุดอาจมีเพียงคำเดียวคือ “เปิด” และนั่นคือสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นตลอดช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา บทความแสดงจาก Lloyd’s List op-ed ลงวันที่ 16 กรกฎาคม ระบุสิ่งที่เจ้าของเรือส่วนใหญ่กำลังคิดว่า “...ผู้กำหนดนโยบายและผู้มีบทบาทในอุตสาหกรรมต่างยอมรับมากขึ้นว่า ช่องแคบฮอร์มุซหลังความขัดแย้งอาจจำเป็นต้องมีการดำเนินการดำเนินงานใหม่ และกรอบดังกล่าวอาจรวมถึงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบางรูปแบบ หากสามารถจัดตั้งระบบที่มีความโปร่งใสและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อฟื้นฟูการเดินเรือที่สามารถคาดการณ์ได้ ดันทุนจากค่าธรรมเนียมการผ่านช่องแคบในระดับที่เหมาะสม อาจถูกชดเชยได้มากกว่าด้วยต้นทุนประกันภัยที่ลดลงและการลดความปั่นป่วนของตลาด ซึ่งเป็นเหตุผลทางเศรษฐกิจที่ยากจะมองข้าม”

จีนจะสามารถขับเคลื่อนการเติบโตจากภายในประเทศได้หรือไม่?

นี่คือข้อบทความที่เขียนโดย Keyu Jin สำหรับ Project Syndicate ลงวันที่ 1 เมษายน 2569 โดยมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

- จีนกำลังเผชิญกับความย้อนแย้ง กล่าวคือ แม้จะเป็นประเทศที่มีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก และสามารถสร้างความก้าวหน้าครั้งสำคัญในด้านปัญญาประดิษฐ์ (AI) ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) และการผลิตขั้นสูง แต่การเติบโตทางเศรษฐกิจกลับชะลอตัวลง
- จีนกำลังอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนผ่านเชิงโครงสร้าง ไม่ใช่ภาวะชะลอตัวตามวัฏจักรเศรษฐกิจ โดยรูปแบบการเติบโตแบบเดิมกำลังเปิดทางให้กับรูปแบบใหม่
- ระบบเศรษฐกิจที่พึ่งพาอุปสงค์จากต่างประเทศ เงินทุนจากต่างชาติ หรือเทคโนโลยีนำเข้า ย่อมมีความเปราะบางต่อแรงกระแทกจากปัจจัยภายนอก
- รูปแบบการเติบโตที่ขับเคลื่อนด้วยการลงทุนและการส่งออก ซึ่งเป็นแรงผลักดันสำคัญของเศรษฐกิจจีนในอดีต มีประสิทธิภาพอย่างมากในการขยายกำลังการผลิต และสร้างผลลัพธ์อันโดดเด่นในช่วงที่โลกาภิวัตน์ขยายตัวอย่างรวดเร็ว โครงสร้างประชากรเอื้ออำนวย การขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างก้าวกระโดด และภาคอสังหาริมทรัพย์เฟื่องฟู อย่างไรก็ตาม รูปแบบดังกล่าวได้เดินมาถึงขีดจำกัดแล้ว
- ภาคอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงมีส่วนเพียงร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ในปี 2568 และยังคงสร้างรายได้ให้แก่รัฐบาลท้องถิ่นได้น้อยมาก เมื่อเทียบกับภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกคาดหวังให้เข้ามาทดแทน
- ปัจจัยขับเคลื่อนเพียงตัวเดียวที่สามารถรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับที่จีนต้องการได้ คือ การบริโภคภายในประเทศ
- อย่างไรก็ตาม การกระตุ้นให้ภาคครัวเรือนใช้จ่ายมากขึ้นเป็นเรื่องท้าทาย เนื่องจากพฤติกรรมการออมและการบริโภคที่ต่ำได้ฝังรากลึกอยู่ในโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมของจีน
- ช่องว่างระหว่างระดับการบริโภคของจีนในปัจจุบันกับมาตรฐานของโลก สะท้อนให้เห็นถึงอุปสงค์ที่ยังไม่ได้รับการปลดล็อก ซึ่งมีมูลค่ารวมหลายล้านล้าน
- การบริโภคที่แท้จริงของจีนอยู่ที่ประมาณร้อยละ 50 ถึงร้อยละ 80 ของระดับการบริโภคในสหรัฐฯ ซึ่งสอดคล้องกับระดับของประเทศสมาชิก OECD ที่มีรายได้ปานกลาง

- ขณะที่การบริโภคภาคบริการยังอยู่ในระดับต่ำกว่ามาก โดยต่ำกว่าประเทศพัฒนาแล้วประมาณร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 20
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 ถือเป็นความพยายามอย่างจริงจังที่สุดของรัฐบาลจีนในการแก้ไขความไม่สมดุลดังกล่าว
- หัวใจสำคัญของแผนดังกล่าว คือแนวคิดใหม่ที่มุ่งกระตุ้นอุปสงค์ภายในประเทศผ่านการลงทุนในประชาชน
- นโยบายดังกล่าวเริ่มต้นจากการปฏิรูประบบบำนาญ โดยปัจจุบันผู้รับบำนาญในชนบทได้รับเงินเฉลี่ยเพียง 35 เหรียญสหรัฐต่อเดือน หรือไม่ถึงร้อยละ 7 ของสิทธิประโยชน์ที่ผู้เกษียณอายุในเขตเมืองได้รับ ทั้งนี้ เงินบำนาญในชนบทมีเป้าหมายจะเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 85 เหรียญสหรัฐต่อเดือนภายในสามปี และประมาณ 140 เหรียญสหรัฐต่อเดือนภายในห้าปี การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจช่วยเพิ่มการบริโภคได้ประมาณ ร้อยละ 0.05% ถึงร้อยละ 0.10 ของ GDP อย่างไรก็ตาม การทำให้ครัวเรือนเงินยอมใช้จ่ายมากขึ้นจะขึ้นอยู่กับ การปรับปรุงการกระจายรายได้ การสร้างหลักประกันทางเศรษฐกิจ และการขยายโอกาสให้ทั่วถึงในทุกภาคส่วนของเศรษฐกิจ
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 ยังมีเป้าหมายขยายการศึกษาฟรี เพิ่มจำนวนปีของการศึกษาภาคบังคับ ลดค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงดูเด็ก และยกระดับการฝึกอบรมวิชาชีพให้ครอบคลุมมากขึ้น
- นอกจากนี้ ยังจะมีการปฏิรูประบบทะเบียนบ้าน (Hukou) และบูรณาการแรงงานข้ามถิ่นเข้าสู่ระบบสวัสดิการในเขตเมือง
- พร้อมกันนี้ รัฐบาลจะปลดล็อกความมั่งคั่งของภาคครัวเรือนและรักษาเสถียรภาพค่าครองชีพ ผ่านการปฏิรูปที่ดินในชนบท การพัฒนาที่อยู่อาศัยสาธารณะ และโครงการฟื้นฟูเมือง
- มูลค่าหลักทรัพย์ตามราคาตลาดของตลาดหุ้นจีนอยู่ที่ประมาณ 100 ล้านล้านหยวน (14.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ) หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 77 ของ GDP ซึ่งยังต่ำกว่าระดับร้อยละ 100 ถึงร้อยละ 120 ของ GDP ที่พบในตลาดทุนของประเทศพัฒนาแล้ว
- การขยายตลาดทุนของจีนจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการลดการพึ่งพาเงินทุนจากต่างประเทศ
- ตลาดทุนจะช่วยจัดสรรเงินออมไปยังภาคเศรษฐกิจที่มีผลิตภาพสูงกว่า โดยเฉพาะภาคบริการและอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูง พร้อมทั้งเปิดโอกาสในการสร้างความมั่งคั่งอย่างยั่งยืน
- ตลาดทุนยังจะช่วยเปลี่ยนรูปแบบการลงทุนของภาคครัวเรือนจากการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ไปสู่การลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน และเปลี่ยนแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจจากการลงทุนไปสู่การบริโภค
- อย่างไรก็ตาม ตลาดทุนของจีนยังจำเป็นต้องได้รับการปฏิรูป ทั้งการยกระดับกระบวนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนเป็นครั้งแรก (IPO) การเสริมสร้างธรรมาภิบาล การส่งเสริมการจ่ายเงินปันผลและการซื้อหุ้นคืน ตลอดจนการระดม "เงินทุนระยะยาว" จากกองทุนบำนาญและบริษัทประกันภัย
- การเปิดเสรีทางการเงินอย่างค่อยเป็นค่อยไป และการเพิ่มการมีส่วนร่วมของนักลงทุนต่างชาติ จะช่วยเพิ่มความลึกของตลาด และยกระดับการบูรณาการกับตลาดการเงินโลก
- ท่ามกลางความผันผวนด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่ทวีความรุนแรงขึ้นและการแตกแยกของเศรษฐกิจโลก อุปสงค์ภายในประเทศที่แข็งแกร่งจะช่วยลดผลกระทบจากแรงกระแทกภายนอก ขณะที่ตลาดทุนที่มีความแข็งแกร่งจะช่วยเสริมสร้างความสามารถในการพึ่งพาตนเองของประเทศ

- จีนมีเป้าหมายที่จะสร้างเงื่อนไขการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบเดียวกับที่ประเทศเศรษฐกิจชั้นนำบางแห่งได้รับมาอย่างยาวนาน นั่นคือ ความสามารถในการขับเคลื่อนการเติบโตจากภายในประเทศ

คำตอบของคำถามที่ระบุในหัวข้อดังกล่าวนี้ชัดเจนอยู่แล้ว

เรือยูริ นารี และเรือหัทยา นารี

- เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2569 เรือยูริ นารี ถูกโจมตีด้วยวัตถุระเบิด 2 ลูก ขณะแล่นออกจากอ่าวเปอร์เซีย ส่งผลให้เรือได้รับความเสียหายอย่างรุนแรงจนเรือลำดังกล่าวได้รับการพิจารณาให้เป็นเรือที่เสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) ลูกเรือชาวไทยจำนวน 23 นายที่อยู่บนเรือได้รับการช่วยเหลืออย่างปลอดภัย 20 นาย ขณะที่ลูกเรืออีก 3 นายเสียชีวิตจากเหตุการณ์ดังกล่าว
- ในระหว่างไตรมาสสอง บริษัทฯ ได้รับคำสั่งให้ทดแทนจากการประกันภัยความเสี่ยงสงครามเป็นจำนวน 10.98 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งครอบคลุมการสูญเสียเรือและค่าชดเชยลูกเรือตามกฎหมาย ทั้งนี้ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ดังกล่าวจำนวน 1.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลูกเรือที่ได้รับการช่วยเหลือจำนวน 17 นายได้กลับเข้าปฏิบัติงานแล้ว ขณะที่ลูกเรือ 3 นายได้ขึ้นฟ้องบริษัทฯ และบุคคลที่เกี่ยวข้องบางราย บริษัทฯ อยู่ระหว่างต่อสู้คดีดังกล่าว และ ฝ่ายบริหารไม่คาดว่าจะคดีดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่องบการเงินของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569
- เรือหัทยา นารี ถูกส่งมอบคืนให้บริษัทฯ จากสัญญาเช่าเหมาลำฉบับก่อนที่เมืองฮัมบวร์ก สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ในช่วงต้นเดือนมีนาคม และได้อยู่ในบริเวณอ่าวเปอร์เซียภายใต้การบริหารของกลุ่มบริษัทฯ โดยไม่มีรายได้ เป็นเวลาประมาณ 2.5 เดือน ระหว่างรอการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซอย่างปลอดภัย ต่อมา เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2569 เรือได้ทำสัญญาเช่าเหมาลำระยะเวลา (Time Charter) อย่างไรก็ดี ตามจากสถานการณ์ด้านความมั่นคงที่ยังคงดำเนินอยู่ในช่องแคบฮอร์มุซ เรือยังคงอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวเพื่อรอการเดินเรือต่อไปอย่างปลอดภัย ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารคาดว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัทฯ
- อีกครั้งที่เราต้องขอแนะนำให้คุณชมวิดีโอทรงคุณค่าจาก [BIMCO](#) ซึ่งถ่ายทอดเรื่องราวสิ่งที่คนประจำเรือต้องเผชิญมาตั้งแต่เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ เรื่อยมาจนถึงช่วงเวลาที่มีการเขียนจดหมายข่าวฉบับนี้ พวกเขาคือวีรบุรุษผู้ปิดทองหลังพระที่ทำให้คุณยังมีไฟฟ้าใช้ มีอาหารบนโต๊ะ มีเสื้อผ้าสวมใส่ รวมถึงวัสดุก่อสร้างสำหรับบ้านเรือนที่คุณอยู่อาศัย อันที่จริงแล้ว ทุกสิ่งทุกอย่างที่มนุษย์จำเป็นต้องใช้หรือวัตถุดิบของสิ่งเหล่านั้น ต่างถูกขนส่งมาให้ผ่านทางเรือเดินทะเลที่คนประจำเรือเหล่านี้ทำงานอยู่ภายใต้สภาวะที่ถูกบีบบังคับโดยกลุ่มคนผู้ก่อสงครามโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบที่ตามมาแต่อย่างใด
- อีกหนึ่งวิดีโอทรงคุณค่าจาก [BIMCO](#) ที่กล่าวถึงปัญหาการดำเนินคดีทางอาญาต่อลูกเรือที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยถ่ายทอดเรื่องราวว่ารัฐบาลที่ขาดความเป็นธรรมและหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายบางแห่ง ร่วมกันผลักดันให้ลูกเรือตกเป็นผู้ต้องหาแทนที่จะมุ่งให้ความสนใจและทรัพยากรในการติดตามจับกุมอาชญากรตัวจริง

การต่ออายุกองเรือ

การต่ออายุกองเรือของบริษัทฯ ได้สืบหน้าไปอีกขั้นด้วยการเข้าซื้อเรือบรรทุกน้ำมันขนาดกลาง (MR Tanker) ลำที่สองกล่าวคือเรือ High Tide ซึ่งบริษัทฯ ได้แจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2569 ภายหลังจากตลาดหลักทรัพย์ปิดการซื้อขาย โดยเรือลำดังกล่าวมีกำหนดส่งมอบระหว่างเดือนสิงหาคมถึงวันที่ 14 พฤศจิกายน เรือมีอายุ 14 ปี ณ วันที่ลงนามในสัญญาซื้อขาย ทั้งนี้ สำหรับเรือธาริณี นารี หากเริ่มคำนวณผลการดำเนินงานตั้งแต่วันและเวลาที่เรารับมอบเรือ เรือลำนี้จะมีรายได้เทียบเท่าอัตราค่าเช่าเรือรวมค่าปรับเรือรอเทียบท่าที่ค้างรับทั้งหมด อยู่ที่ 18,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน (18,211 เหรียญสหรัฐ) สำหรับช่วงระหว่างวันที่ 26 กุมภาพันธ์ถึง 15 กรกฎาคม แต่หากเริ่มคำนวณตั้งแต่วันและเวลาที่เรือแล่นออกหลังเสร็จสิ้นการตรวจเรือพิเศษครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 7 เมษายน เรือลำนี้จะมีรายได้เทียบเท่าอัตราค่าเช่าเรือรวมค่าปรับเรือรอเทียบท่าที่ค้างรับทั้งหมด อยู่ที่ 25,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน (25,424 เหรียญสหรัฐ) สำหรับช่วงระหว่างวันที่ 7 เมษายนถึง 15 กรกฎาคม ซึ่งเป็นวันที่เรือเสร็จสิ้นการเดินเรือเที่ยวที่ 5 ซึ่งเรามีข้อมูลครบถ้วนแล้ว

รางวัลและเกียรติยศ

- ได้รับการรับรองการต่ออายุเป็นครั้งที่สองภายใต้โครงการแนวร่วมปฏิบัติของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต (CAC) ซึ่งจะมีผลครอบคลุมระยะเวลา 3 ปี (ตั้งแต่ปี 2568 ถึงปี 2571) โดยบริษัทฯ เป็นสมาชิกอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ปี 2561
- ได้รับคะแนน ESG 4.2 จาก 5 และอยู่ในกลุ่มร้อยละ 11 แรกในกลุ่มธุรกิจสินค้าและบริการอุตสาหกรรมประจำปี 2568 จากการประเมินโดย FTSE Russell ESG Scores
- อยู่ในกลุ่มร้อยละ 8 แรกของการจัดอันดับความเสถียรด้าน ESG ของ Morningstar สำหรับบริษัทขนส่งทางทะเลจดทะเบียนทั่วโลกประจำปี 2568
- อยู่ในกลุ่มร้อยละ 9 แรกของบริษัทขนส่งจดทะเบียนทั่วโลกในการจัดอันดับ S&P Corporate Sustainability Assessment (CSA) ประจำปี 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

ในไตรมาสสองของปี 2569 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดแบนด์ไฮส์ (BHSI) อยู่ที่ระดับ 832 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 14,970 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดแบนด์ไฮส์ขนาดเล็กของบริษัทฯ จำนวน 9 ลำที่ยังให้บริการอยู่ (ไม่รวมเรือขนส่งซีเมนต์จำนวน 4 ลำ) ซึ่งทำรายได้เฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 14,612 เหรียญสหรัฐนั้น น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 2.4 เรือขนาดแบนด์ไฮส์ขนาดใหญ่ของบริษัทฯ จำนวน 7 ลำ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 16,088 เหรียญสหรัฐ สูงกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BHSI ร้อยละ 7.5 ค่าเฉลี่ยของดัชนีค่าระวางเรือขนาดซูปราแมกซ์ (BSI63) อยู่ที่ระดับ 1,535 จุด โดยมีค่าเฉลี่ยของอัตราค่าเช่าเรือต่อวันที่ 19,403 เหรียญสหรัฐ เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่า เรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ จำนวน 6 ลำที่ยังให้บริการอยู่ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 15,949 เหรียญสหรัฐ น้อยกว่าอัตราค่าเช่าเรือของดัชนี BSI63 ร้อยละ 17.8 เรือขนาดอัลตราแมกซ์ของบริษัทฯ จำนวน 14 ลำ ทำรายได้เฉลี่ยต่อวันที่ 18,554 เหรียญสหรัฐ ต่ำกว่าอัตราค่าเช่าเฉลี่ยของ BSI63 ร้อยละ 4.4 โปรดเข้าใจว่าเรือขนาดแบนด์ไฮส์ขนาดเล็กของบริษัทฯ และเรือขนาดซูปราแมกซ์ของบริษัทฯ มีขนาดเล็กกว่าขนาดของเรือตามมาตรฐานดัชนีที่ร้อยละ 20

Earnings Call ครั้งต่อไป ซึ่งบริษัทฯ จะเข้าร่วมในการนำเสนอข้อมูลผลประกอบการ จะมีขึ้นในวันที่ 7 สิงหาคม 2569 เวลา 10:15 นาฬิกา ผ่านทางการถ่ายทอดสดจาก [Webcasts](#) ของตลาดหลักทรัพย์ บริษัทฯ หวังว่าท่านทั้งหลายจะเข้าร่วมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยบริษัทฯ จะได้รายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสสอง ทั้งนี้ ระหว่างการรายงานผลการดำเนินงานสำหรับไตรมาสแรกของปี 2569 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2569 มีผู้เข้าชมผ่านการถ่ายทอดสดผ่านทาง YouTube จำนวนทั้งสิ้น 89 ราย

บริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่จะประกาศเปิดตัวบริการแจ้งเตือนข่าวสารสำหรับนักลงทุนรูปแบบใหม่ของบริษัทฯ โดยท่านสามารถติดตามข่าวสารล่าสุดของบริษัทฯ ได้อย่างทันทั่วถึง โดยลงทะเบียนได้ที่นี่

สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14

- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 ทรงก้าวเข้าสู่ปีแรกของทรงดำรงตำแหน่งประมุขแห่งพระศาสนจักรคาทอลิก โดยทรงมีบทบาทในที่สาธารณะมากขึ้นและมีภารกิจที่เข้มข้นยิ่งขึ้น อีกทั้งยังทรงแสดงจุดยืนบนเวทีโลกอย่างชัดเจนมากขึ้น จนกลายเป็นเป้าหมายการโจมตีจากประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์
- นายมาร์โก รูบิโอ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศสหรัฐฯ เดินทางเยือนนครรัฐวาติกัน เพื่อพบสมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 ท่ามกลางบรรยากาศที่อาจตึงเครียด เนื่องจากประธานาธิบดีทรัมป์ยังคงโจมตีผู้นำคริสตจักรคาทอลิกอย่างต่อเนื่อง จากกรณีจุดยืนของพระองค์เกี่ยวกับสงครามอิหร่าน
- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 ทรงขอให้พระเจ้าประทานแรงบันดาลใจแก่ผู้นำโลกในการคลี่คลายความตึงเครียดระหว่างประเทศและลดความเกลียดชัง โดยมีพระดำรัสดังกล่าวในโอกาสครบรอบหนึ่งปีแห่งการดำรงตำแหน่งประมุขพระศาสนจักรคาทอลิก หนึ่งวันหลังจากทรงพบกับนายมาร์โก รูบิโอ

- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 คริสต์ว่า "บททดสอบที่แท้จริง" ของความเป็นธรรมทางสังคม คือการปฏิบัติต่อผู้อพยพและผู้ลี้ภัย พร้อมทั้งทรงขอภัยต่อบทบาทของพระศาสนจักรที่เคยสร้างความชอบธรรมให้กับระบบทาส และใช้เวลานานเกินไปในการประมวลความเลวร้ายดังกล่าว
- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 เสด็จเยือนเกาะลัมเปดูซาของอิตาลี ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางของผู้อพยพจำนวนมากที่เดินทางจากแอฟริกาสู่ยุโรป รวมทั้งเป็นสถานที่ฝังศพของผู้ที่เสียชีวิตระหว่างการเดินทาง
- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 ทรงเรียกร้องให้มีการปลดอาวุธนิวเคลียร์ ในหนังสือเล่มใหม่ที่เผยแพร่เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2569

เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ขนาดเล็กแบบโมดูลาร์ (Small Modular Reactors: SMRs)

- รัฐออนแทรีโอ ซึ่งเป็นรัฐที่มีประชากรมากที่สุดของแคนาดา อนุมัติโครงการมูลค่า 20,900 ล้านดอลลาร์แคนาดา (15,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เพื่อก่อสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์ขนาดเล็กแบบโมดูลาร์ (SMR) ซึ่งถือเป็นอีกก้าวสำคัญของเทคโนโลยีนิวเคลียร์รูปแบบใหม่ที่ได้รับการคาดหวังว่าจะช่วยรองรับความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากการเติบโตของ ปัญญาประดิษฐ์ (AI) บริษัท Ontario Power Generation ได้รับอนุมัติให้ก่อสร้าง SMR เครื่องแรกจากทั้งหมดสี่เครื่อง ซึ่งใช้แบบออกแบบของ GE Vernova ณ พื้นที่นอกเมืองโตรอนโต โดย SMR ใช้หลักการเดียวกับเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์แบบดั้งเดิม คือใช้น้ำแรงดันสูงหล่อเย็นแกนปฏิกรณ์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความร้อนสูงเกินไป อย่างไรก็ตาม เชื้อเพลิงใช้แล้วจาก SMR อาจมีระดับกัมมันตรังสีที่เป็นอันตรายสูงกว่าเชื้อเพลิงใช้แล้วจากเครื่องปฏิกรณ์แบบดั้งเดิม จึงจำเป็นต้องมีมาตรการบริหารจัดการกากนิวเคลียร์อย่างรัดกุม ทั้งนี้ Westinghouse ได้พัฒนาแบบ SMR รุ่น AP300 ซึ่งได้รับการประเมินว่าเป็นแบบที่สามารถนำไปใช้งานเชิงพาณิชย์ได้ค่อนข้างรวดเร็ว
- ในภาคการขนส่งทางทะเล มีการผลักดันเทคโนโลยีที่เรียกว่า เครื่องปฏิกรณ์เกลือหลอมเหลว (Molten Salt Reactors: MSRs) ซึ่งใช้เกลือหลอมเหลวเป็นเชื้อเพลิงและ/หรือสารหล่อเย็นของกระบวนการฟิชชันนิวเคลียร์ โครงการทดลอง Molten Salt Reactor Experiment (MSRE) ซึ่งดำเนินการระหว่างปี 2508 ถึงปี 2512 ถือเป็นการพิสูจน์แนวคิดที่สำคัญ โดยแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้และความปลอดภัยของการใช้เกลือหลอมเหลวทั้งในฐานะตัวพาเชื้อเพลิงและสารหล่อเย็น อย่างไรก็ตาม จนถึงปัจจุบัน เทคโนโลยีดังกล่าวยังไม่สามารถพัฒนาไปสู่การใช้งานเชิงพาณิชย์ได้ แม้จะมีการกล่าวถึง MSRs มาเป็นเวลานาน แต่รายงานล่าสุดระบุว่ายังต้องใช้เวลาอีกประมาณหนึ่งทศวรรษกว่าจะสามารถพิสูจน์แนวคิดได้อย่างสมบูรณ์
- อุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลกำลังผลักดันเทคโนโลยีระบบขับเคลื่อนที่ปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์รูปแบบใหม่ นั่นคือ พลังงานนิวเคลียร์ โดยกลุ่มบริษัทที่นำโดย Core Power Ltd. กำลังพัฒนาเรือพาณิชย์ที่ใช้เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์เป็นระบบขับเคลื่อน และตั้งเป้าปล่อยเรือที่ขับเคลื่อนด้วยปฏิกิริยาฟิชชันลำแรกภายในปี 2578
- การผลิต SMR ในระดับอุตสาหกรรมจะช่วยลดต้นทุนการผลิตเครื่องปฏิกรณ์ได้สูงสุดถึงร้อยละ 80 จากต้นทุนปัจจุบัน เนื่องจากต้นทุนของเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงเริ่มต้นของโครงการ (front-end heavy) หากสามารถลดต้นทุนดังกล่าวได้ จะทำให้เทคโนโลยีนิวเคลียร์มีความน่าสนใจมากขึ้น และสามารถแข่งขันกับน้ำมันและก๊าซธรรมชาติได้ โครงการ

NuPro Ship ได้รวบรวมผู้เชี่ยวชาญจากหลากหลายสาขาที่จำเป็นต่อการพัฒนาเทคโนโลยีนี้ ขณะที่ Blykalla ได้พัฒนาวัสดุเหล็กและอะลูมิเนียมชนิดใหม่ ซึ่งช่วยให้สามารถพัฒนาเชื้อเพลิงยูเรเนียมในไตรด์สำหรับผลิตไฟฟ้าต้นทุนต่ำได้ (ข้อมูลจาก Seatrade วันที่ 18 มิถุนายน 2569)

- อย่างไรก็ตาม ผู้สนับสนุนการใช้พลังงานนิวเคลียร์ในอุตสาหกรรมการเดินเรือยังต้องตอบคำถามสำคัญหลายประการ ได้แก่ การนำเทคโนโลยีเครื่องปฏิกรณ์มาใช้กับเรือพาณิชย์ การอนุญาตให้ใช้เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ การเข้าถึงแหล่งเงินทุนและเงินลงทุน ตลอดจนประเด็นด้านความรับผิดชอบและการชดเชยความเสียหาย ในระยะเริ่มต้น จำเป็นต้องมีระบบประกันภัยที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ เนื่องจากกรรมสิทธิ์ประกันภัยทางทะเลในปัจจุบันยังยกเว้นความคุ้มครองความเสี่ยงด้านนิวเคลียร์ ขณะที่บริษัทประกันภัยที่รับประกันโรงไฟฟ้านิวเคลียร์บนบกก็ยังไม่ได้รับอนุญาตให้ขยายความคุ้มครองมายังเรือเดินทะเล (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 22 มิถุนายน 2569)
- ดร.เอ็ดวิน ไลแมน ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัยด้านพลังงานนิวเคลียร์แห่ง Union of Concerned Scientists กรุงวอชิงตัน ดี.ซี. และผู้เขียนบทความ "Five Things the 'Nuclear Bros' Don't Want You to Know About Small Modular Reactors" เมื่อเดือนเมษายน 2567 ระบุอย่างชัดเจนว่า แทบไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลง ดร.ไลแมนอ้างอิงผลการศึกษาของภาควิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ เมื่อปี 2561 ซึ่งประเมินว่าการผลิตจำนวนมากจะช่วยลดต้นทุนได้ ไม่เกินร้อยละ 30 ต่างจากตัวเลขร้อยละ 80 ที่ผู้สนับสนุนบางฝ่ายกล่าวอ้าง นอกจากนี้ ยังไม่มี SMR รุ่นใหม่ใดที่สร้างและทดสอบสำเร็จในเชิงพาณิชย์ อีกทั้งยังไม่มีกรอบกำกับดูแลที่สมบูรณ์ ขณะที่ประเด็นด้านความปลอดภัยและความมั่นคงยังคงเป็นข้อกังวลสำคัญ รวมถึงจำเป็นต้องมีการกำกับดูแลโดยทบวงการพลังงานปรมาณูระหว่างประเทศ (IAEA) เพื่อให้มั่นใจว่าเชื้อเพลิงนิวเคลียร์จะไม่ถูกเบี่ยงเบนไปใช้ในวัตถุประสงค์อื่น ดร.ไลแมนยังเห็นว่า โครงการเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างมหาศาล เพราะนั่นเป็นหนทางเดียวที่จะทำให้แผนงานหลายโครงการสามารถเดินหน้าต่อไปได้

ข่าวอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล

- ปริมาณการค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลของอินเดียทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 537 ล้านตัน ในปี 2568 ดอกเบี้ยบทบาทของประเทศในฐานะแรงขับเคลื่อนสำคัญของอุปสงค์ในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกองโลก การค้าดังกล่าวพึ่งพาการนำเข้าเป็นหลัก จากความต้องการด้านพลังงานและวัตถุดิบของประชากรกว่า 1,400 ล้านคน รวมถึงการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม การนำเข้ามีปริมาณ 436 ล้านตัน ในปี 2568 โดยเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 9 นับตั้งแต่ปี 2543 และ ร้อยละ 5 นับตั้งแต่ปี 2563 ปัจจุบันคิดเป็น ประมาณร้อยละ 7 ของการนำเข้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลทั่วโลก เป็นรองเพียงจีนเท่านั้นขณะที่การส่งออกมีปริมาณค่อนข้างจำกัดที่ ประมาณ 100 ล้านตัน หรือคิดเป็น ประมาณร้อยละ 2 ของการค้าสินค้าแห้งเทกองโลก แต่ยังคงมีบทบาทสำคัญในสินค้าบางประเภท
- สินค้าที่ทำให้อินเดียมีบทบาทโดดเด่นที่สุดในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห้งเทกอง คือ ถ่านหิน โดยอินเดียเป็นทั้งผู้บริโภคและผู้นำเข้าถ่านหินรายใหญ่อันดับสองของโลก รองจากจีน ในปี 2568 อินเดียนำเข้าถ่านหินรวม 253 ล้านตัน แบ่งเป็นถ่านหินเพื่อผลิตไฟฟ้า 174 ล้านตัน และถ่านหินโค้ก 79 ล้านตัน คิดเป็นเกือบ ร้อยละ 20 ของการนำเข้าถ่านหินทางทะเลทั่วโลก และประมาณ ร้อยละ 60 ของการนำเข้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลทั้งหมดของอินเดีย แม้การผลิตถ่านหินภายในประเทศจะเพิ่มขึ้นอย่างมี

นํ้าสำคัญจนแตะ ประมาณ 1,100 ล้านตัน ในปี 2568 ซึ่งเป็นสถิติสูงสุดใหม่ แต่อินเดียยังคงต้องพึ่งพาการนำเข้า โดยการนำเข้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงทศวรรษ 2543 และต้นทศวรรษ 2553 ก่อนจะผันผวนในช่วงหลายปีที่ผ่านมา แม้ว่ารัฐบาลอินเดียยังคงเดินหน้านโยบายการผลิตรายในประเทศให้เพิ่มขึ้น แต่โดยทั่วไปคาดว่า การนำเข้าถ่านหินเพื่อผลิตไฟฟ้าจะยังคงอยู่ในระดับสูงในระยะปานกลาง เนื่องจากความต้องการใช้พลังงานที่เพิ่มขึ้น แม้ว่านโยบายของอินโดนีเซียและราคากำหนดในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้นจากความขัดแย้งในตะวันออกกลางจะกดดันปริมาณการนำเข้าในระยะนี้ก็ตาม ขณะที่การนำเข้าถ่านหินโค้กมีแนวโน้มได้รับแรงสนับสนุนจากการผลิตเหล็กที่เติบโตอย่างแข็งแกร่ง โดยนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันเพิ่มขึ้น ร้อยละ 11 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ประกอบกับมีข้อจำกัดในการใช้แหล่งถ่านหินภายในประเทศทดแทน

- อินเดียยังเป็นผู้ผลิตแร่เหล็กรายสำคัญของโลก และเคยเป็นผู้ส่งออกหลัก โดยการส่งออกเคยสูงสุดที่ 114 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 13 ของการส่งออกทั่วโลกในปี 2552 อย่างไรก็ตาม การส่งออกลดลงอย่างมากในช่วงต้นทศวรรษ 2553 หลังรัฐบาลปราบปรามการทำเหมืองผิดกฎหมายและภาวะตลาดเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้การส่งออกลดลงเหลือเพียง 4 ล้านตัน ในปี 2558 หลังจากนั้น อินเดียได้เปลี่ยนบทบาทมาเป็นผู้ส่งออกที่ตอบสนองต่อระดับราคาในตลาดโลก (price-sensitive swing supplier) โดยแร่เหล็กส่วนใหญ่ส่งออกไปยังจีน ซึ่งในปี 2568 คิดเป็น ประมาณร้อยละ 90 ของการส่งออกแร่เหล็กทั้งหมดของอินเดียที่มีปริมาณ ประมาณ 25 ล้านตัน ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา การเพิ่มขึ้นของอุปทานจากออสเตรเลีย บราซิล และโครงการเหมืองชิมันดูในประเทศจีน ได้กดดันราคาแร่เหล็กเกรดต่ำของอินเดีย ขณะที่ความต้องการใช้เหล็กภายในประเทศที่แข็งแกร่งทำให้ผลผลิตจำนวนมากถูกใช้ภายในประเทศ ส่งผลให้การส่งออกลดลง แต่ในขณะเดียวกันกลับสนับสนุนการนำเข้า ซึ่งในปี 2568 มีปริมาณ 9 ล้านตัน เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 100 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า และยังคงเติบโตต่อเนื่องนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน โดยภาพรวม อินเดียยังมีแนวโน้มรักษาทิศทางผู้ส่งออกที่มีความผันผวนตามภาวะตลาดต่อไป แต่ก็อาจพัฒนาไปสู่การเป็นผู้นำเข้าแร่เหล็กระดับปานกลางในระยะกลาง
- สำหรับการค้าสินค้าแห่งเทกองกลุ่มรอง (Minor Bulk) ของอินเดีย เติบโตอย่างแข็งแกร่งในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา โดยการนำเข้าแตะ ประมาณ 175 ล้านตัน ในปี 2568 หลังเติบโตเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 8 ในช่วงห้าปีที่ผ่านมา ปัจจุบัน อินเดียเป็นผู้นำเข้าสินค้าแห่งเทกองรายใหญ่อันดับสองของโลก คิดเป็น ร้อยละ 7 ของปริมาณการนำเข้าทั่วโลก รองจากจีนที่มีสัดส่วน ร้อยละ 22 ส่วนการส่งออกมีปริมาณประมาณ 75 ล้านตัน อินเดียยังเป็นผู้นำเข้าปุ๋ยทางทะเลรายใหญ่ที่สุดของโลก โดยนำเข้าประมาณ 35 ล้านตัน หรือคิดเป็น ร้อยละ 17 ของการค้าปุ๋ยทางทะเลทั่วโลกในปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ในปี 2569 การค้าประเภทนี้มีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากการสูญเสียปริมาณการส่งออกจากภูมิภาคอ่าวตะวันออกกลาง โดยสรุป อินเดียยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโลก และด้วยศักยภาพการเติบโตในหลายภาคส่วน ขณะเดียวกันก็มีปัจจัยท้าทายหลายด้าน จึงยังเป็นตลาดที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิดในระยะข้างหน้า (ข้อมูลจาก Clarksons, SIW วันที่ 29 พฤษภาคม 2569)
- รายงานคาดการณ์ล่าสุดของ สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (IEA) นำเสนอภาพที่น่าจับตา โดยระบุว่า อุปสงค์น้ำมันยังไม่ได้เข้าสู่ช่วงขาลง และยังคงคาดการณ์ว่าอุปทานน้ำมันทั่วโลกจะฟื้นตัวมากที่สุดเป็นประวัติการณ์ โดยจะเพิ่มขึ้น 15 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 ภายในสิ้นปี 2570 ซึ่งอุปทานส่วนใหญ่จะขนส่งทางทะเล

- แม้ว่ายังคงมีความไม่แน่นอนอยู่มาก และตัวเลขประมาณการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ แต่ทิศทางโดยรวมถือว่าค่อนข้างชัดเจน ภายหลังจากกลุ่มประเทศ G7 ประกาศเพิ่มความเข้มงวดของมาตรการคว่ำบาตรน้ำมันและก๊าซของรัสเซีย ตลาดที่ปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรจึงอยู่ในตำแหน่งที่ได้เปรียบในการเข้าสู่วัฏจักรขาขึ้นทันทีที่การขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุซกลับสู่ภาวะปกติ (ข้อมูลจาก Arctic Shipping วันที่ 18 มิถุนายน 2569)
- หลังจากตลาดเริ่มต้นปี 2569 อย่างซบเซา อัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ได้รับแรงหนุนในระยะแรกจากการหยุดชะงักของการขนส่งและต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ก่อนที่อัตราค่าระวางจะปรับตัวขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตลอดเดือนพฤษภาคมและต่อเนื่องถึงเดือนมิถุนายน เนื่องจากฤดูกาลขนส่งสูงสุดเริ่มต้นเร็วกว่าปกติ ในขณะที่บรรยากาศของตลาดยังคงแข็งแกร่ง และตลาดซื้อขายล่วงหน้าสะท้อนว่าฤดูร้อนปีนี้อาจเป็นช่วงที่ร้อนแรงสำหรับอัตราค่าระวาง อย่างไรก็ตาม ยังต้องติดตามว่าการปรับตัวขึ้นในครั้งนี้จะดำเนินต่อไปได้มากเพียงใด เนื่องจากการเข้าสู่ช่วง Peak Season เร็วกว่าปกติ อาจนำไปสู่การปรับลดลงของอัตราค่าระวางในช่วงปลายปี โดยดัชนี SCFI เส้นทางเซี่ยงไฮ้-ยุโรป ณ สิ้นเดือนตุลาคม อยู่ที่ประมาณ 1,600 จุด นอกจากนี้ ยังมีความเสี่ยงหลายด้านที่ต้องติดตาม ทั้งความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของกองเรือใหม่ รวมถึงความเป็นไปได้ที่การเดินเรือผ่านทะเลแดงจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในเวลานี้ ตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์กำลังเริ่มต้นฤดูร้อนอย่างร้อนแรงอย่างชัดเจน (ข้อมูลจาก Clarksons, SIW วันที่ 26 มิถุนายน 2569)
- กระแสการสั่งซื้อเรือใหม่ทุกประเภทในปี 2569 ยังคงทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ แม้เรือจำนวนมากจะมีกำหนดส่งมอบหลังปี 2572 ถึงปี 2573 ก็ตาม การสั่งซื้อเรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาด VLCC ยังคงเป็นประเด็นสำคัญของตลาด โดยมีรายงานว่าในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 มีการสั่งซื้อเรือ VLCC เกือบ 200 ลำ เทียบกับเพียงประมาณ 25 ลำ ในช่วงเดียวกันของปี 2568 ตัวเลขดังกล่าวทำลายสถิติเดิมที่เคยมีการสั่งซื้อเรือ VLCC ประมาณ 110 ลำ ตลอดทั้งปี 2512 นอกจากนี้ ยังมีรายงานว่าบริษัทสตาร์ท็อพแห่งหนึ่งได้สั่งซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ใหม่รวมมูลค่าประมาณ 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูลจาก Compass Maritime วันที่ 20 กรกฎาคม 2569)
- หลังจากสัปดาห์ก่อนระดับการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซกลับเข้าสู่ภาวะ “ใกล้เคียง” กับช่วงที่มีการปิดเส้นทางเดินเรือ สัปดาห์นี้ผลกระทบได้ “ขยาย” มายังทะเลแดง จากการที่กลุ่มฮูตีเริ่มกลับมาโจมตีเรือพาณิชย์เป็นครั้งแรกในปี 2569 ข้อมูลเบื้องต้นชี้ให้เห็นว่าจำนวนเรือ VLCC ที่ผ่านช่องแคบบับเอลมันเดบลดลง แม้ยังไม่ถึงขั้นปิดเส้นทางเดินเรือ และเริ่มมีสัญญาณของการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ ในระยะยาว หลายประเทศยังเห็นน้ำลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดการพึ่งพาช่องแคบฮอร์มุซ โดยกำลังการส่งออกผ่านระบบท่อส่งน้ำมันที่หลีกเลี่ยงช่องแคบฮอร์มุซอาจเพิ่มขึ้นจาก 8 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในปัจจุบันเป็น 17 ล้านบาร์เรลต่อวัน หากทุกโครงการแล้วเสร็จ การลงทุนเหล่านี้มักทำให้ระยะทางการขนส่งยาวขึ้น เช่น การส่งออกจากเมืองยันบูผ่านอ่าวเอเดนไปยังเอเชีย ซึ่งมีระยะทางไกลกว่าการส่งออกจากอ่าวอาหรับ (MEG) ประมาณ ร้อยละ 15 นอกจากนี้ ยังมีการประกาศก่อสร้างท่าเรือขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์แห่งใหม่อีกสองแห่งในเมืองฟูไจราห์ ซึ่งตั้งอยู่นอกอ่าวอาหรับ เมื่อประกอบกับความต้องการเดิมสต็อกสินค้าที่อาจสูงกว่าระดับเดิม การปรับตัวเชิงโครงสร้างเพื่อรับมือกับวิกฤตในระยะยาวเหล่านี้ อาจกลายเป็นปัจจัยสนับสนุนตลาดการขนส่งสินค้าพลังงานทางทะเลในอนาคต (ข้อมูลจาก Clarksons, SIW วันที่ 24 กรกฎาคม 2569)

จุดคอขวดของการขนส่งทางทะเลที่ส่งผลกระทบต่อระบบการค้าโลก

- ข้อมูลของ Clarksons การค้าของโลกร้อยละ 24 ขนส่งผ่านช่องแคบมะละกา ร้อยละ 11 ผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ร้อยละ 9 ผ่านคลองสุเอซ ร้อยละ 4 ผ่านช่องแคบเดนมาร์ก/ทางเข้าสู่ทะเลบอลติก ร้อยละ 3 ผ่านช่องแคบบอสฟอรัสของตุรกีเพื่อเข้าสู่ทะเลดำ และอีกร้อยละ 3 ผ่านคลองปานามา ขณะที่ปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลกระทบมากกว่าที่เคย จึงมีความจำเป็นต้องติดตามสถานการณ์ของจุดคอขวดด้านการขนส่งเหล่านี้อย่างใกล้ชิด
- น้ำมันและก๊าซธรรมชาติประมาณร้อยละ 20 ของโลกส่งออกจากอ่าวอาหรับผ่านช่องแคบฮอร์มุซ
- อิหร่านเตือนว่า ปฏิบัติการกดดันตลาดพลังงานโลกอาจขยายจากช่องแคบฮอร์มุซไปยังเส้นทางเดินเรือสำคัญในทะเลแดง หากสหรัฐฯ ยังคงโจมตีต่อไป โดยยกข้อกล่าวหาขึ้นอยู่กลุ่มพันธมิตรสุติในเยเมน ขณะที่ช่องแคบฮอร์มุซได้รับผลกระทบอยู่แล้ว ทะเลแดงจึงกลายเป็นเส้นทางทางเลือกที่สำคัญสำหรับการส่งออกน้ำมันและสินค้าอื่น ๆ จากอ่าวอาหรับ หากเกิดการขัดขวางอย่างรุนแรงบริเวณช่องแคบบับเอลมันเดบ ก็มีความเป็นไปได้ที่เส้นทางส่งออกน้ำมันหลักของภูมิภาคทั้งสองแห่งจะถูกปิดพร้อมกัน
- การค้าของโลกราวร้อยละ 12 ขนส่งผ่านช่องแคบบับเอลมันเดบในแต่ละวัน เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม กลุ่มสุติ ซึ่งควบคุมพื้นที่ตอนเหนือของเยเมนรวมถึงแนวชายฝั่งเหนือช่องแคบบับเอลมันเดบ ได้ประกาศใช้มาตรการปิดล้อมทางทะเลต่อชาวคูอิดาระเบียซึ่งเป็นพันธมิตรของสหรัฐฯ “โดยมีผลบังคับใช้ทันที” พร้อมระบุว่าช่องแคบบับเอลมันเดบปิดสำหรับการเดินเรือของชาวคูอิดาระเบียแล้ว ในไตรมาสแรกของปี 2569 มีน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมปริมาณ 5.4 ล้านบาร์เรลต่อวันขนส่งผ่านช่องแคบบับเอลมันเดบ และภายในเดือนมิถุนายน ปริมาณดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็น 7.4 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือประมาณร้อยละ 7 ของผลผลิตน้ำมันทั่วโลก เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 75 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากปัจจุบันชาวคูอิดาระเบียส่งออกพลังงานประมาณร้อยละ 70 ผ่านท่อส่งน้ำมัน East-West ไปยังท่าเรือฮันบูบนทะเลแดง

ภาวะตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

- การส่งออกโลหะจากจีน โดยเฉพาะอะลูมิเนียม ได้รับแรงหนุนอย่างมากจากสงครามในตะวันออกกลาง ซึ่งทำให้อุปทานในภูมิภาคลดลง ขณะที่ความต้องการผลิตภัณฑ์เทคโนโลยีพลังงานสะอาดเพิ่มขึ้นตามราคาพลังงานฟอสซิลที่ปรับตัวสูงขึ้น สมาคมอุตสาหกรรมชั้นนำของจีนคาดการณ์ว่า การส่งออกผลิตภัณฑ์อะลูมิเนียมจากประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกจะทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในปีนี้
- ผู้ซื้อข้าวสาลีสำหรับไม่แป้งที่มีปริมาณโปรตีนต่ำและส่งออกไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หันไปซื้อข้าวสาลีจากภูมิภาคทะเลดำเพิ่มขึ้น เนื่องจากข้าวสาลี Australian Standard White (ASW9) ที่มีโปรตีนอย่างน้อยร้อยละ 9 มีราคาสูงเกินไป ขณะที่ข้อเสนอขายข้าวสาลีสำหรับไม่แป้งจากอาร์เจนตินามีจำนวนลดลง นอกจากนี้ ผลผลิตข้าวสาลีของอาร์เจนตินาในปีนี้ยังมีสัดส่วนของข้าวสาลีสำหรับอาหารสัตว์สูงกว่าค่าเฉลี่ยในอดีตอย่างมีนัยสำคัญ

- ราคาแร่เหล็กปรับขึ้นแตะระดับสูงสุดนับตั้งแต่เดือนตุลาคม 2567 หลังตลาดจีนกลับมาเปิดทำการภายหลังวันหยุดยาว 5 วัน ในช่วงต้นเดือนพฤษภาคม โดยสัญญาซื้อขายล่วงหน้าในตลาดสิงคโปร์ปรับตัวขึ้นสูงสุดร้อยละ 1.6 และระดับ 110.25 เหรียญสหรัฐต่อตัน จากแรงซื้อที่แข็งแกร่งในตลาดภายในประเทศจีนหลังกลับมาเปิดการซื้อขาย
- การประชุมสุดยอดระหว่างประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ และประธานาธิบดี สี จิ้นผิง ระหว่างวันที่ 14 ถึง 15 พฤษภาคม จะมุ่งเน้นประเด็นการค้าเป็นสำคัญ ซึ่งทั้งสองฝ่ายต่างมีศักยภาพในการสร้างความเสียหายให้กันอย่างมาก และแม้จะยังมีการพักรบทางการค้า แต่สถานการณ์ยังคงเปราะบาง จีนอาจใช้ประเด็นที่นายทรัมป์ให้ความสำคัญกับการขาดดุลการค้าทวิภาคีของสหรัฐฯ เป็นเครื่องมือในการโน้มน้าวให้สหรัฐฯ ยอมประนีประนอมในประเด็นได้หัว ผ่านการเสนอสัมปทานทางการค้า
- ข้อมูลเศรษฐกิจระบุว่า นายจ้างในสหรัฐฯ เพิ่มการจ้างงาน 115,000 ตำแหน่ง ขณะที่อัตราว่างงานทรงตัวที่ร้อยละ 4.3
- ออสเตรเลียเตรียมใช้งบประมาณ 7.22 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อเพิ่มปริมาณสำรองเชื้อเพลิงของประเทศ และจัดตั้งคลังสำรองเชื้อเพลิงถาวรที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ
- ด้วยการปิดระบบติดตามตำแหน่งเรือเพื่อหลีกเลี่ยงการโจมตีจากอิหร่าน ผู้ประกอบการในสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์และผู้ซื้อน้ำมันได้นำเรือบรรทุกน้ำมันดิบหลายลำแล่นผ่านช่องแคบฮอร์มุซ เพื่อขนส่งน้ำมันที่ตกค้างอยู่ในอ่าวอาหรับ ตามข้อมูลการเดินเรือ
- การนัดหยุดงานของแรงงานจากข้อพิพาทด้านค่าจ้าง ส่งผลให้การท่าเรือในพื้นที่สัมปทานทั้งสองแห่งของโครงการเหมืองแร่เหล็กซิมานดูในประเทศจีน ซึ่งดำเนินการโดยกลุ่มกิจการร่วมค้าที่มี Baowu Resources ของจีนเป็นผู้นำ ต้องหยุดดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 6 พฤษภาคม
- จากสัญญาราคาที่ปรับตัวสูงผิดปกติ โรงกลั่นน้ำมันของสหรัฐฯ ได้เพิ่มการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานขึ้นร้อยละ 18 นับตั้งแต่สงครามเริ่มต้น ขณะที่การผลิตน้ำมันเบนซินและดีเซลเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 2 ตามข้อมูลของสำนักงานสารสนเทศด้านพลังงานสหรัฐฯ การเร่งส่งออกดังกล่าวส่งผลให้ปริมาณน้ำมันสำรองภายในประเทศลดลงอย่างรวดเร็วในทิศทางสวนทางกับวัฏจักรปกติ และเริ่มเป็นความเสี่ยงต่อเศรษฐกิจสหรัฐฯ มากขึ้น
- ศาลการค้าของสหรัฐฯ มีคำวินิจฉัยที่สร้างแรงกดดันเพิ่มเติมต่อยุทธศาสตร์การเก็บภาษีนำเข้าของประธานาธิบดีทรัมป์ โดยระบุว่ามาตรการจัดเก็บภาษีนำเข้าทั่วโลกร้อยละ 10 เป็นการชั่วคราวนั้น ไม่มีความชอบธรรมภายใต้กฎหมายการค้าของสหรัฐฯ ที่ประกาศใช้ในช่วงปี 2513 ถึงปี 2522
- สหรัฐฯ กำลังเผชิญกับการเพิ่มขึ้นของผลิตภาพทางเศรษฐกิจอย่างโดดเด่น ซึ่งแทบไม่ได้เกิดจากปัญญาประดิษฐ์ (AI) แต่เป็นผลจากเทคโนโลยีที่พัฒนามาก่อน พลังงานราคาถูกที่มีอยู่มาก และระบบเศรษฐกิจที่มีความยืดหยุ่นสูง อย่างไรก็ตาม AI อาจช่วยเร่งแนวโน้มดังกล่าวให้เกิดขึ้นเร็วขึ้นในอนาคตอันใกล้
- ผลกระทบจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซทำให้ต้นทุนการขนส่งทางทะเลเพิ่มสูงขึ้น แม้แต่ในเส้นทางที่อยู่ห่างจากพื้นที่ความขัดแย้งหลายพันไมล์
- นับตั้งแต่สงครามกับอิหร่านเริ่มต้นเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ ผู้บริโภคในสหรัฐฯ ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายน้ำมันเบนซินและดีเซล เพิ่มเติมรวมกว่า 37,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามข้อมูลจากระบบติดตามแบบเรียลไทม์ของ Watson School of International and Public Affairs แห่งมหาวิทยาลัยบราวน์

- สงครามกับอิหร่านส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งเป็นที่รับรู้โดยทั่วไป แต่ความขัดแย้งดังกล่าวยังผลักดันให้ต้นทุนสินค้าหลากหลายประเภทเพิ่มขึ้น ตั้งแต่อะลูมิเนียมไปจนถึงถั่วพิสตาชิโอ
- ผลการประเมินฉบับใหม่ระบุว่า อิหร่านยังคงสามารถใช้งานฐานยิงขีปนาวุธได้ 30 แห่ง จากทั้งหมด 33 แห่งที่ตั้งอยู่ตามแนวช่องแคบฮอร์มุซ สะท้อนว่าศักยภาพทางทหารของอิหร่านยังแข็งแกร่งกว่าที่ประธานาธิบดีทรัมป์เคยกล่าวอ้าง
- วุฒิสภาสหรัฐฯ ลงมติรับรองนายเควิน วอร์ซ ให้ดำรงตำแหน่งประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ ด้วยคะแนนเสียงฉิวเฉียด 54 ต่อ 45 เสียง ถือเป็นส่วนต่างคะแนนยืนยันตำแหน่งที่น้อยที่สุดในประวัติศาสตร์ของประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ และนับเป็นการเปลี่ยนผ่านผู้นำที่เป็นที่ถกเถียงมากที่สุดครั้งหนึ่งในรอบหลายทศวรรษ พร้อมเป็นบททดสอบความเป็นอิสระทางการเมืองของธนาคารกลาง
- ทุกวันที่ช่องแคบฮอร์มุซยังคงปิดอยู่ น้ำมันเกือบ 14 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือคิดเป็นร้อยละ 14 ของผลผลิตน้ำมันโลก จะหายไปจากตลาด อย่างไรก็ตาม ตลาดยังคงสงบนิ่งอย่างน่าประหลาด โดยราคาน้ำมันดิบเบรนท์ยังต่ำกว่าที่หลายฝ่ายเคยคาดว่าจะพุ่งขึ้นในช่วงเริ่มต้นสงคราม สาเหตุเกิดจากการส่งออกน้ำมันจากแหล่งอื่นที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการนำเข้าที่ลดลง จนเกิดภาวะน้ำมันล้นตลาดในระยะสั้นอย่างไม่คาดคิด แต่การเผชิญหน้ากับความเป็นจริงด้านพลังงานของโลกเป็นเพียงการเลื่อนเวลาออกไป ไม่ใช่การหลีกเลี่ยงปัญหา
- ดัชนีราคาผู้ผลิตของจีนในเดือนเมษายนปรับตัวสูงกว่าที่ตลาดคาดการณ์ และระดับสูงสุดในรอบ 45 เดือน ในเดือนเมษายน ขณะที่อัตราเงินเฟ้อผู้บริโภคเร่งตัวขึ้นเช่นกัน จากต้นทุนพลังงานโลกที่ยังอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ภาคการผลิตของจีนต้องเผชิญแรงกดดันมากขึ้น ท่ามกลางอุปสงค์ภายในประเทศที่ยังอ่อนแอ
- นายกรัฐมนตรีเนเรนดรา โมดี ของอินเดีย เรียกร้องให้ดำเนินมาตรการหลายด้าน ได้แก่ การประหยัดเชื้อเพลิง การทำงานจากที่บ้าน และการจำกัดการเดินทางรวมถึงการนำเข้า หลังราคาพลังงานโลกที่พุ่งสูงขึ้นสร้างแรงกดดันต่อทุนสำรองเงินตราต่างประเทศของอินเดีย
- มาตรการเข้มงวดน้ำมัน และยื่นคำขาดต่อสาธารณะของประธานาธิบดีทรัมป์ ดูเหมือนจะไม่สามารถกดดันอิหร่านได้ และอาจบั่นทอนความพยายามในการยุติสงคราม โดยนายทรัมป์กล่าวว่า ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง เห็นพ้องว่าอิหร่านควรเปิดช่องแคบฮอร์มุซอีกครั้ง แต่จีนไม่ได้แสดงท่าทีว่าจะเข้ามามีบทบาทในประเด็นดังกล่าว
- จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเหมืองถ่านหินเพิ่มขึ้นอย่างมากเป็นอย่างน้อย 90 ราย ภายในวันเสาร์ที่ 23 พฤษภาคม ขณะที่ประธานาธิบดีสี จิ้นผิง สั่งให้มีการสอบสวน พร้อมย้ำว่าต้องดำเนินการเอาผิดกับผู้ที่เกี่ยวข้อง
- สงครามระหว่างสหรัฐฯ และอิสราเอลกับอิหร่าน ได้สร้างความเสียหายให้กับบริษัทต่างๆ ทั่วโลกแล้วไม่น้อยกว่า 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และมูลค่าความเสียหายยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- ทำเนียบขาวเปิดเผยในเอกสารข้อเท็จจริงว่า จีนให้คำมั่นจะซื้อสินค้าเกษตรจากสหรัฐฯ มูลค่าอย่างน้อย 17,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี ในปี 2569 ปี 2570 และปี 2571 โดยคำมั่นดังกล่าวมีขึ้นระหว่างการประชุมสุดยอดสหรัฐฯ-จีน เมื่อวันที่ 14 ถึง 15 พฤษภาคม

- สงครามในตะวันออกกลางกำลังปั่นทอนภาคการจ้างงานหลักสองภาคของอินเดีย โดยทำให้แรงงานที่ทำงานอยู่ในประเทศแถบอ่าวอาหรับต้องเดินทางกลับประเทศ และทำให้ความต้องการสินค้าส่งออกภาคการผลิตของอินเดีย ตั้งแต่เครื่องบินไปจนถึงเครื่องแก้ว ลดลงอย่างมาก
- การควบคุมช่องแคบฮอร์มุซของอิหร่านได้สร้างความปั่นป่วนต่อเศรษฐกิจโลก โดยกลไกใหม่ให้สิทธิ์ผ่านช่องแคบแก่เรือที่เชื่อมโยงกับพันธมิตรอย่างรัสเซียและจีนก่อน ตามด้วยประเทศที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับอิหร่าน เช่น อินเดียและปากีสถาน และท้ายสุดคือเรือที่อยู่ภายใต้ข้อตกลงระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล (G-to-G) ซึ่งมีเพียงบางส่วนเท่านั้นที่ได้รับอนุญาตให้ผ่าน ขณะที่ฤดูกาลที่มีความต้องการใช้น้ำมันสูงสุดในช่วงฤดูร้อนกำลังเริ่มต้น การส่งออกที่ลดลงและปริมาณน้ำมันสำรองที่ร่อยหรอ อาจผลักดันให้ตลาดน้ำมันโลกเข้าสู่ “ช่วงวิกฤต” ในช่วงเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม ตามการประเมินของสำนักงานพลังงานสากล (IEA)
- อุตสาหกรรมอะลูมิเนียมของจีนกำลังเตรียมรับมือกับการหยุดชะงักครั้งใหญ่ของอุปทานวัตถุดิบหลังจากนี้ ซึ่งเป็นผู้ผลิตแร่บอกไซต์รายใหญ่ที่สุดของโลก เปิดเผยว่ากำลังจัดทำแผนขึ้นสุดท้ายเพื่อจำกัดการส่งออกแร่บอกไซต์ โดยรัฐบาลจีนจะประกาศมาตรการควบคุมการส่งออกแร่บอกไซต์ในเดือนมิถุนายนนี้ นายบูนา ซิลลา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเหมืองแร่และธรณีวิทยา กล่าว
- ผลผลิตถ่านหินของจีนที่สูงที่สุดในโลก ช่วยปกป้องเศรษฐกิจของประเทศจากผลกระทบที่รุนแรงที่สุดของสงครามอิหร่าน อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุเหมืองถ่านหินที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดในรอบหลายปี กำลังก่อให้เกิดคำถามสำคัญเกี่ยวกับต้นทุนของการผลิตถ่านหินนโยบายดังกล่าว
- ภาวะซบเซาในภาคอสังหาริมทรัพย์ของจีนที่ยืดเยื้อ ยังคงกดดันอุปสงค์เหล็กเส้นในเดือนเมษายน โดยการเริ่มก่อสร้างที่อยู่อาศัยใหม่ลดลงอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า แหล่งข่าวจากโรงถลุงเหล็กและนักวิเคราะห์ของ S&P Global Energy CERA เปิดเผยในสัปดาห์ของวันที่ 22 พฤษภาคมว่า การลดลงของการใช้เหล็กในภาคก่อสร้างอาจดำเนินต่อไปจนถึงปี 2570 แม้อัตราการชะลอตัวจะค่อย ๆ ลดลงก็ตาม
- แผนของอินโดนีเซียที่จะให้การส่งออกถ่านหินดำเนินการผ่านหน่วยงานของรัฐแห่งใหม่ กำลังสร้างความกังวลให้กับผู้ค้าถ่านหินและบริษัทเหมืองแร่ เนื่องจากเกรงว่านโยบายที่มีเป้าหมายลดการรั่วไหลของรายได้ อาจสร้างความปั่นป่วนต่อตลาดการค้าถ่านหินทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดของโลก
- บริษัท Coal India ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของอินเดีย ได้สั่งการให้บริษัทในเครือเพิ่มการจัดส่งถ่านหินให้แก่โรงไฟฟ้า เพื่อหลีกเลี่ยงภาวะขาดแคลน หลังจากความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศพุ่งทำสถิติสูงสุดจากคลื่นความร้อนรุนแรงที่เกิดจากปรากฏการณ์เอลนีโญ
- ความแตกต่างระหว่างการผลิตเหล็กของจีนที่อ่อนแอ แต่การนำเข้าแร่เหล็กยังแข็งแกร่ง ยังคงดำเนินต่อไป และเริ่มมีลักษณะเป็นการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง มากกว่าจะเป็นภาวะตลาดเคลื่อนไหวชั่วคราว
- การปรับตัวขึ้นของราคาอะลูมิเนียมในตลาดโลก อาจผลักดันให้การส่งออกอะลูมิเนียมของจีนทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ เนื่องจากราคาภายในประเทศที่อยู่ในระดับสูงกำลังจำกัดการบริโภค

- ภาวะซบเซาของตลาดแรงงานในปีที่ผ่านมา แทบถูกลบเลือนไปทั้งหมดจากรายงานการจ้างงานเมื่อวันศุกร์ (5 มิถุนายน) โดยนายจ้างในสหรัฐฯ เพิ่มการจ้างงาน 172,000 ตำแหน่งในเดือนพฤษภาคม ซึ่งเกือบสองเท่าของที่นักวิเคราะห์คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตาม แม้ตัวเลขดังกล่าวจะดูแข็งแกร่ง แต่ก็ยังสะท้อนความอ่อนแอของตลาดแรงงานได้ไม่ทั้งหมด และเกิดคำถามว่าตลาดแรงงานกำลังร้อนแรงเกินไปหรือไม่
- การส่งออกน้ำมันดิบของสหรัฐฯ ไปยังเอเชียเพิ่มขึ้นอย่างมาก แต่แม้ปริมาณจะทำสถิติสูงสุด ก็ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยการสูญเสียปริมาณน้ำมันจากการที่ช่องแคบฮอร์มุซ (SoH) แทบไม่สามารถใช้งานได้
- ราคาก๊าซธรรมชาติของจีนปรับขึ้นสู่ระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2567 หลังผลกระทบจากอุบัติเหตุเหมืองถ่านหินร้ายแรงและการตรวจสอบด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ทำให้ราคายังคงอยู่ในระดับสูง เหตุระเบิดที่เหมืองหลิวเจินอวี่ในมณฑลซานซี ซึ่งเป็นแหล่งผลิตถ่านหินหลักของจีน คร่าชีวิตผู้คนอย่างน้อย 82 รายเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม ส่งผลให้ทางการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบความปลอดภัยของเหมือง ขณะที่เหมืองถ่านหินโถกหลายแห่งในมณฑลซานซียังคงปิดดำเนินการ ส่งผลให้อุปทานตึงตัว
- ปริมาณน้ำมันคงคลังทั่วโลกกำลังลดลงสู่ระดับที่น่าเป็นห่วง หลังความพยายามในการบรรลุข้อตกลงเพื่อเปิดการเดินเรือบรรทุกน้ำมันผ่านช่องแคบฮอร์มุซ (SoH) ยังไม่ประสบผลสำเร็จ โดยผู้บริหารในอุตสาหกรรมและนักวิเคราะห์เตือนว่า ราคาน้ำมันอาจเผชิญแรงกระแทกอีกครั้งในช่วงไม่กี่สัปดาห์ข้างหน้า ซึ่งอาจรุนแรงพอที่จะสร้างความปั่นป่วนต่อตลาดการเงินในวงกว้าง หลายฝ่ายกังวลว่าการพุ่งขึ้นของราคาน้ำมันครั้งต่อไปอาจกระทบต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ อัตราผลตอบแทนพันธบัตร และตลาดหุ้นขาขึ้น
- การนำเข้าก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ของจีนกำลังเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากประเทศเร่งจัดซื้อเพื่อรองรับการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในช่วงเดือนฤดูร้อนที่มีอากาศร้อนจัด
- การส่งออกน้ำมันดิบของสหรัฐฯ พุ่งทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 5.6 ล้านบาร์เรลต่อวันในเดือนพฤษภาคม หลังความปั่นป่วนในช่องแคบฮอร์มุซ ทำให้ผู้ซื้อน้ำมันทั่วโลกต้องแสวงหาแหล่งจัดหาทางเลือก
- ข้อมูลการค้าสินค้าโภคภัณฑ์หลักของจีนในเดือนพฤษภาคม สะท้อนให้เห็นว่า การเคลื่อนไหวของราคาเป็นปัจจัยหลักที่กำหนดการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการค้าในประเทศผู้ซื้อทรัพยากรธรรมชาติรายใหญ่ที่สุดของโลก โดยตัวเลขที่ได้รับความสนใจมากที่สุดจากข้อมูลศุลกากรเมื่อวันจันทร์ คือการนำเข้าน้ำมันดิบที่ลดลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบ 8 ปี เหลือเพียง 7.79 ล้านบาร์เรลต่อวัน
- เวียดนามจะอนุญาตให้บริษัทเหมืองถ่านหินภายในประเทศเพิ่มกำลังการผลิต เพื่อรองรับความต้องการใช้เชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นของประเทศ
- ดัชนีราคาผู้บริโภคของสหรัฐฯ ปรับตัวเพิ่มขึ้นในอัตราที่เร็วขึ้นเป็นเดือนที่สามติดต่อกันในเดือนพฤษภาคม โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากแรงกระแทกจากราคาพลังงานสร้างแรงกดดันต่อเศรษฐกิจสหรัฐฯ มากขึ้น
- การที่ความขัดแย้งในตะวันออกกลางผลักดันให้ราคาพลังงานปรับสูงขึ้น จะยังเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ อดรนอดทนนโยบายไว้ในปีนี้

- แร่เหล็กเป็นสินค้าโภคภัณฑ์หลักเพียงชนิดเดียวที่ยังคงเคลื่อนไหวโดยแทบไม่ได้รับผลกระทบจากความปั่นป่วนที่เกิดจากสงครามระหว่างสหรัฐฯ-อิสราเอลกับอิหร่าน อย่างไรก็ตาม ความสงบดังกล่าวกำลังปิดกั้นการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยพื้นฐานในตลาดวัตถุดิบสำคัญของอุตสาหกรรมเหล็ก โดยจีนเป็นผู้นำเข้าแร่เหล็กทางทะเลประมาณสามในสี่ ของปริมาณการค้าโลก เพื่อนำไปป้อนโรงถลุงเหล็กที่ผลิตเหล็กมากกว่าครึ่งหนึ่งของผลผลิตทั่วโลก
- สหรัฐฯ ก้าวขึ้นเป็นผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่ที่สุดของโลก พลิกโฉมระเบียบตลาดพลังงานที่ซาอุดีอาระเบียและรัสเซียครองมานานหลายทศวรรษ ซึ่งเป็นการเพิ่มอิทธิพลของสหรัฐฯ ต่อตลาดพลังงานโลก ขณะที่สงครามของวอชิงตันกับอิหร่านกำลังปรับเปลี่ยนโครงสร้างการค้าพลังงานโลก
- กาตาร์มีแผนเร่งเพิ่มกำลังการผลิตก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ทันทีที่ช่องแคบฮอร์มุซ กลับมาเปิดใช้งาน โดยตั้งเป้าฟื้นฟูศักยภาพการส่งออกส่วนใหญ่ภายในเวลา 2 เดือน
- ผู้ผลิตแร่เหล็กรายใหญ่ของออสเตรเลียย้ำเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคมว่า ความต้องการใช้เหล็กที่เพิ่มขึ้นในอินเดียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะช่วยชดเชยตลาดจีนซึ่งเป็นลูกค้ารายใหญ่ที่กำลังชะลอตัว ปัจจุบันอินเดียเป็นผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่อันดับสองของโลก และมีแผนเพิ่มกำลังการผลิตเป็น 400 ล้านตัน ภายในปี 2578 ถึงปี 2579 จากปัจจุบันที่ 168 ล้านตัน
- ผู้ผลิตรถยนต์ Volkswagen, Stellantis และ Renault ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 60 ของกำลังการผลิตรถยนต์ในยุโรป เรียกร้องให้สหภาพยุโรปใช้กฎ "Made in Europe" ที่เรียบง่ายขึ้น พร้อมทั้งเพิ่มมาตรการจูงใจเพื่อส่งเสริมการผลิตภายในภูมิภาค
- อินเดียสั่งห้ามผู้ใช้เชิงพาณิชย์ซื้อน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซลจากสถานีบริการน้ำมันค้าปลีก และกำหนดเพดานการซื้อน้ำมันดีเซลต่อวัน เพื่อป้องกันการขาดแคลนภายในประเทศ ท่ามกลางความปั่นป่วนของห่วงโซ่อุปทานโลกจากสงครามในตะวันออกกลาง
- แคนาดาจะลงทุนมากกว่า 1 พันล้านเหรียญแคนาดา เพื่อส่งเสริมการแข่งขันในกลุ่มผู้ค้าปลีกสินค้าอุปโภคบริโภคและผู้แปรรูปอาหาร นายกรัฐมนตรีมาร์ก คาร์นีย์ ระบุ พร้อมเสริมว่า ความพยายามในการรับมือกับเงินเฟ้อด้านอาหารที่อยู่ในระดับสูง จะช่วยเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศด้วย
- เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน กระทรวงการคลังสหรัฐฯ พลิกนโยบายที่ใช้มายาวนานกว่า 40 ปี ด้วยการผ่อนผันมาตรการคว่ำบาตรน้ำมันอิหร่านเป็นเวลา 60 วัน โดยสหรัฐฯ ต้องการรักษาการเจรจาและให้ช่องแคบฮอร์มุซยังคงเปิดใช้งาน อย่างไรก็ตาม The Economist อธิบายว่า มาตรการดังกล่าวจนถึงขณะนี้ยังดูไม่มีประสิทธิภาพจากมุมมองของสหรัฐฯ และกลับเป็นเสมือน "พร" สำหรับอิหร่านมากกว่า
- การผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินของจีนมีแนวโน้มกลับมาขยายตัวในปี หลังจากหดตัวเป็นครั้งแรกในรอบทศวรรษ นักวิเคราะห์ระบุว่า เป็นผลจากอิทธิพลของปรากฏการณ์เอลนีโญและสงครามอิหร่าน รวมถึงพลังงานหมุนเวียนที่ไม่สามารถเพิ่มกำลังการผลิตได้ทันต่อความต้องการ โดยประเทศผู้ใช้ไฟฟ้ารายใหญ่ที่สุดของโลกมีการใช้พลังงานความร้อนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ในช่วงห้าเดือนแรกของปี สุ่อัด 2.53 ล้านล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง ซึ่งพลังงานความร้อนส่วนใหญ่มาจากถ่านหิน และมีสัดส่วนจากก๊าซธรรมชาติเพียงเล็กน้อย

- แผนพลังงานระยะ 5 ปีฉบับล่าสุดของจีนสะท้อนจุดยืนที่ดูเหมือนขัดแย้งกัน กล่าวคือ จีนจะยังคงเป็นผู้นำโลกทั้งด้านพลังงานหมุนเวียนและการใช้ถ่านหิน โดยกฎเกณฑ์สำคัญคือการมองแผนการขยายกำลังการผลิตพลังงานหมุนเวียนควบคู่กับการรักษาระดับการผลิตและการใช้ถ่านหินให้อยู่ในระดับใกล้เคียงสถิติสูงสุด ผ่านมุมมองด้านความมั่นคงทางพลังงาน
- ตลาดน้ำมันโลกมีแนวโน้มกลับเข้าสู่ภาวะอุปทานสั้นตลาด หลังผลกระทบจากสงครามอิหร่านเริ่มคลี่คลาย และการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซ (SoH) พ้นตัว ตามการประเมินของโกลด์แมน แซคส์ แม้ว่าการจัดซื้อน้ำมันดิบเพื่อเติมคลังสำรองเชิงยุทธศาสตร์จะช่วยให้ตลาดโลกตึงตัวขึ้นในระดับหนึ่ง แต่ก็สามารถชดเชยภาวะอุปทานส่วนเกินที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้เพียงบางส่วนเท่านั้น
- จีน ซึ่งเป็นเศรษฐกิจขนาดใหญ่อันดับสองของโลก รวมถึงญี่ปุ่นและไต้หวันที่อยู่ใกล้เคียง กำลังเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ สภาพอากาศรุนแรงที่นักวิทยาศาสตร์เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมากขึ้น โดยปีนี้เป็นห่วงเป็นพิเศษ เนื่องจากการก่อตัวของปรากฏการณ์เอลนีโญอาจผลักดันให้อุณหภูมิสูงขึ้น และทำให้พายุไต้ฝุ่นเกิดบ่อยครั้งและมีความรุนแรงมากขึ้น
- เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม จีนได้ซื้อถั่วเหลืองจากสหรัฐอย่างน้อย 6 ถึง 7 เทียวเรือ คิดเป็นปริมาณประมาณ 330,000 ตัน ตามข้อมูลจากผู้ค้า ผู้ซื้อ ผู้ขาย และนักวิเคราะห์หลายรายในเอเชีย การจัดซื้อดังกล่าวเป็นการส่งมอบในช่วงเดือนกันยายนถึงเดือนพฤศจิกายน ผ่านทั้งท่าเรือชายฝั่งอ่าวสหรัฐ (USG) และท่าเรือฝั่งแปซิฟิกตะวันตกเฉียงเหนือ (PNW) โดยผู้ซื้อถั่วเหลืองของจีนรายหนึ่งประเมินว่ามีการจองประมาณ 5 เทียวเรือจาก USG และอีก 2 เทียวเรือจาก PNW
- เศรษฐกิจจีนชะลอตัวมากกว่าที่คาดในไตรมาสสอง สู่ระดับต่ำสุดในรอบกว่า 3 ปี เพิ่มแรงกดดันให้ผู้กำหนดนโยบายเร่งการใช้จ่ายภาครัฐเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเติบโตประจำปี โดยผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ขยายตัวร้อยละ 4.3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ตามข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติจีน ซึ่งต่ำกว่ากรอบเป้าหมายอย่างเป็นทางการของปีนี้ที่ร้อยละ 4.5 ถึงร้อยละ 5.0
- หากจะมีเรื่องที่สร้างความประหลาดใจจากการตอบสนองของจีนต่อความขัดแย้งกับอิหร่าน สิ่งนั้นไม่ใช่การที่ผู้นำเข้าน้ำมันดิบรายใหญ่ที่สุดของโลกลดการนำเข้าน้ำมันและลดการกลั่นน้ำมัน แต่เป็นขนาดของการปรับลดที่มากกว่าต่างหาก โดยจีนมีประวัติในการลดการนำเข้าน้ำมันดิบเมื่อราคาปรับสูงขึ้น และเพิ่มการนำเข้าเมื่อราคาปรับลดลง
- ราคาซื้อขายล่วงหน้าของถั่วเหลืองและข้าวโพดปรับตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง หลังราคาน้ำมันดิบพุ่งขึ้นจากการยกระดับความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ส่งผลให้เชื้อเพลิงชีวภาพมีความน่าสนใจมากขึ้น ขณะเดียวกัน ความต้องการจากจีนยังเป็นอีกปัจจัยที่สนับสนุนทิศทางเชิงบวกของตลาดถั่วเหลือง โดยกระทรวงเกษตรสหรัฐ (USDA) รายงานเมื่อวันศุกร์ว่ามีการจำหน่ายถั่วเหลืองสหรัฐจำนวน 340,000 ตันให้แก่จีน สำหรับส่งมอบในปีการตลาด 2569 ถึงปี 2570
- ระดับน้ำในแม่น้ำที่ลดต่ำลงทำให้การขนส่งถ่านหินทางเรือบาร์จในช่วงตอนเหนือของแม่น้ำบารีโต บนเกาะกาลิมันตันตอนกลางของอินโดนีเซีย ต้องหยุดชะงัก ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานถ่านหิน และทำให้ผู้ประกอบการเหมืองบางรายประกาศเหตุสุดวิสัย (Force Majeure) ตามข้อมูลจากผู้เข้าร่วมตลาด
- ธนาคารโลกเตือนว่า ความขัดแย้งที่ทวีความรุนแรงระหว่างสหรัฐและอิหร่านอาจดูดซับเงินเพื่ออีกครั้ง ผลักดันอัตราดอกเบี้ยให้สูงขึ้น และลดการเติบโตของเศรษฐกิจโลกให้ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 1.3 จากร้อยละ 2.9 ในปีที่ผ่านมา นายอิน

เดอรัมิต กิลล์ หัวหน้านักเศรษฐศาสตร์ของธนาคารโลกกล่าวว่า สถานการณ์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกในระยะข้างหน้า

- คณะกรรมการกำหนดนโยบายการเงินของธนาคารกลางสหรัฐ (FOMC) มีมติด้วยคะแนน 9 ต่อ 3 ให้คงอัตราดอกเบี้ยนโยบาย (Federal Funds Rate) ไว้ในการประชุมเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม โดยนาย เควิน วอร์ซ ประธานธนาคารกลางสหรัฐ ยืนยันว่าการตัดสินใจดังกล่าวไม่ได้สะท้อนถึงความเชื่อในการดำเนินนโยบาย พร้อมย้ำว่า Fed ยังคงมุ่งมั่นในการควบคุมเงินเฟ้อ
- BMW เปิดเผยว่าจะปรับลดพนักงานหลายพันตำแหน่งในประเทศเยอรมนีภายในสิ้นปี 2570 ภายใต้โครงการลาออกโดยสมัครใจ นับเป็นผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติเยอรมันรายล่าสุดที่ลดจำนวนพนักงานเพื่อตอบสนองต่อค่าจ้างที่ถูกกดดันและอุปสงค์ที่อ่อนแอ

ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนี BDI

- ในด้านอุปทาน คำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันจนถึงสิ้นปี 2572 อยู่ที่ร้อยละ 13.18 ซึ่งสูงกว่าสัดส่วนเรืออายุ 20 ปีที่คิดเป็นร้อยละ 12 ของกองเรือปัจจุบัน ณ ต้นไตรมาส 3 ปี 2569 เพียงเล็กน้อย กองเรือยังคงขยายตัวจากการส่งมอบเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของอย่างต่อเนื่อง ขณะที่กิจกรรมการปลดระวางเรือยังมีจำกัด ส่วนข้อกำหนด EEXI/CII ยังคงทำให้ประสิทธิภาพการใช้กองเรือลดลงและจำกัดอุปทานที่มีประสิทธิภาพ ด้านการสั่งต่อเรือใหม่ยังคงอยู่ในระดับทรงตัว ท่ามกลางมุมมองเชิงบวกของตลาดและความต้องการเรือที่แข็งแกร่ง
- การผลิตเหล็กของโลกอยู่ที่ 931.5 ล้านตัน ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 0.7 เมื่อเทียบกับช่วงครึ่งแรกของปี 2568
- อินเดียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คาดว่าจะกลายเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของอุปสงค์แร่เหล็กโลก ซึ่งจะช่วยชะลอการชะลอตัวของการใช้เหล็กในจีน โดยกำลังการผลิตเหล็กของอินเดียมีเป้าหมายเพิ่มขึ้นจากประมาณ 175 ล้านตันในปี 2568 เป็น 300 ล้านตันภายในปี 2573 และ 500 ล้านตันภายในปี 2590 ขณะที่ความต้องการใช้เหล็กของจีนยังคงเปลี่ยนจากภาคอสังหาริมทรัพย์ไปสู่ภาคการผลิต เช่น อุตสาหกรรมต่อเรือ ซึ่งช่วยสนับสนุนการค้าแร่เหล็กทางทะเลและอุปสงค์ในแง่ต้นทุนของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของ
- อุปสงค์ของถ่านหินที่ขนส่งทางทะเลปรับตัวแข็งแกร่งขึ้นจากความกังวลด้านความมั่นคงทางพลังงาน โดยการหยุดชะงักของการส่งออกก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) จากอ่าวอาหรับ ทำให้ผู้ผลิตไฟฟ้าบางรายหันกลับมาใช้ถ่านหินแทนก๊าซธรรมชาติ ในระยะข้างหน้า อุปทานถ่านหินจากอินโดนีเซียที่ดึงดูดคาดว่าจะทำให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต้องนำเข้าถ่านหินจากแหล่งที่อยู่ใกล้เคียง ขณะที่การเดิมสต่อสินค้าและความเสี่ยงจากปรากฏการณ์เอลนีโญที่อาจกระทบการส่งออกถ่านหินของออสเตรเลียและอเมริกาใต้ จะช่วยสนับสนุนการค้าถ่านหินและอุปสงค์ในแง่ต้นทุนไม่ตลอดช่วงเวลาที่เหลือของปี 2569
- แอฟริกาตะวันตกกำลังก้าวขึ้นเป็นแหล่งสำคัญของการค้าเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของระยะไกล โดยได้รับแรงหนุนจากการส่งออกทั้งแร่บอไซด์และแร่เหล็กของกินีที่เพิ่มขึ้น แม้ว่าอุปสงค์และมาตรการควบคุมการส่งออกของกินีอาจส่งผลกระทบต่อ

การขนส่งชั่วคราวตั้งแต่ไตรมาส 3 เป็นต้นไป แต่การลงทุนอย่างต่อเนื่องในเหมืองและโครงสร้างพื้นฐานด้านการส่งออก รวมถึงโครงการชิมันดู จะช่วยสนับสนุนการค้าทางทะเลและอุปสงค์ในแง่ต้นทุนไม่ล้นในระยะยาว

- การค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลทั่วโลกมีผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่งในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 โดยได้รับแรงหนุนจากปริมาณการขนส่งแร่เหล็กที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า การเติบโตดังกล่าวได้รับแรงสนับสนุนจากการส่งออกที่แข็งแกร่งของออสเตรเลียและบราซิล การเพิ่มกำลังการผลิตอย่างต่อเนื่องของโครงการเหมือง Simandou ซึ่งส่งออกแร่แล้วมากกว่า 7 ล้านตัน ในปี 2569 รวมถึงความต้องการนำเข้าแร่เหล็กของจีนที่ยังคงแข็งแกร่ง แม้ว่าจะปรับลดคำสั่งซื้อจะอยู่ในระดับสูงและการผลิตเหล็กจะชะลอตัวลงก็ตาม การค้าถ่านหินพื้นผิวจากระดับที่อ่อนแอในช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการนำเข้าถ่านหินของจีนในเดือนมิถุนายนเพิ่มขึ้นร้อยละ 23 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม ความต้องการได้เริ่มชะลอตัวลงในเวลาต่อมา และยังคงมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับนโยบายการส่งออกถ่านหินของอินโดนีเซีย ขณะที่การค้าสินค้าแห้งเทกองขนาดเล็ก (Minor Bulks) ยังคงแข็งแกร่ง โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้าในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 ได้รับแรงหนุนจากการขนส่งแร่บ็อกไซต์ที่อยู่ในระดับสูง ส่วนการค้าธัญพืชเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 13 จากปริมาณการส่งออกที่แข็งแกร่งของประเทศผู้ส่งออกในภูมิภาคมหาสมุทรแอตแลนติก โดยรวมแล้ว Clarkson คาดว่าปริมาณการค้าสินค้าแห้งเทกองทางทะเลทั่วโลกจะขยายตัวร้อยละ 2.4 ในแง่ปริมาณตันตลอดปี 2569 แม้ว่าการเติบโตมีแนวโน้มชะลอตัวในช่วงครึ่งหลังของปี เนื่องจากฐานเปรียบเทียบในช่วงครึ่งหลังของปี 2568 อยู่ในระดับสูงก็ตาม
- จีนนำเข้าถั่วเหลือง 50.2 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.6 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568
- จีนนำเข้าข้าวโพด 1.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 37.5 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568
- จีนนำเข้าข้าวสาลี 3.0 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.9 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568
- จีนนำเข้าแร่เหล็ก 628.9 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568
- จีนนำเข้าถ่านหิน 225.4 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568
- จีนนำเข้าแร่บ็อกไซต์/อะลูมินา 121.1 ล้านตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.1 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568
- จีนส่งออกเหล็ก 54.9 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 5.5 ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568
- ดัชนี PMI เหล็กของจีนอยู่ที่ระดับ 50.2 ในช่วงไตรมาสสองปี 2569
- เศรษฐกิจจีนในไตรมาสสอง ปี 2569 ขยายตัวร้อยละ 4.7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า หลังจากขยายตัวร้อยละ 5.0 ในไตรมาสแรก โดย IMF คาดว่าเศรษฐกิจจีนจะเติบโตร้อยละ 4.6 ในปี 2569 การเติบโตทางเศรษฐกิจคาดว่าจะยังได้รับแรงสนับสนุนจากภาคการผลิตเทคโนโลยีขั้นสูงที่มีความแข็งแกร่ง การยกระดับภาคอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง และการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน แม้ว่าจะคงเผชิญกับปัจจัยกดดันจากภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ซบเซาเป็นเวลานาน การใช้จ่ายของผู้บริโภคที่ยังระมัดระวัง และการลงทุนของภาคเอกชนที่ยังอ่อนตัว ผลการดำเนินงานที่แข็งแกร่งของอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น เซมิคอนดักเตอร์ รถยนต์ไฟฟ้า หุ่นยนต์ และปัญญาประดิษฐ์ (AI) ยังคงช่วยชดเชยความอ่อนแอของอุตสาหกรรมดั้งเดิมได้อย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจีนยังมีความเปราะบางต่อความผันผวนของราคาน้ำมันโลกในฐานะผู้นำเข้าพลังงานรายใหญ่ที่สุดของโลก แต่กำลังการผลิตพลังงาน

หมุนเวียนที่เพิ่มขึ้น การกระจายแหล่งนำเข้าพลังงาน และปริมาณน้ำมันสำรองเชิงยุทธศาสตร์จำนวนมาก จะช่วยบรรเทาผลกระทบจากความผันผวนของตลาดพลังงานที่ยืดเยื้อได้

- ความแออัดที่ท่าเรือขนถ่ายสินค้าของจีนทำให้กองเรือปานามาแมกซ์ที่พร้อมใช้งานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ (ข้อมูล ณ วันที่ 8 กรกฎาคม) เนื่องจากการนำเข้าถ่านหินในระดับสูง ปริมาณสินค้าคงคลังที่ท่าเรือจำนวนมาก และผลกระทบจากสภาพอากาศ ทำให้ระยะเวลารอเทียบท่าของเรือยาวนานขึ้น ฤดูไต้ฝุ่นที่รุนแรงกว่าปกติอาจทำให้ความล่าช้ายืดเยื้อออกไป แม้ว่าการชะลอตัวของการนำเข้าถ่านหินในเวลาต่อมาอาจลดความต้องการเช่าเรือเมื่อสถานการณ์ความแออัดคลี่คลายลง
- ตามรายงานของ Clarkson's เดือนมิถุนายน อุปสงค์ในแง่ตันไม่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากประมาณการเดิมในเดือนมีนาคม 2569 จากร้อยละ 2.4 เป็นร้อยละ 3.1 ในปี 2569 และจากประมาณการเดิมในเดือนมีนาคม 2569 ที่ร้อยละ 1.2 เป็นประมาณการในเดือนมิถุนายน 2569 ที่ร้อยละ 1.4 ในปี 2570 เมื่อเทียบกับการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 3.9¹ ทั้งในปี 2569 และปี 2570 แม้ว่ากองเรือจะมีแนวโน้มเติบโตประมาณร้อยละ 3.9 ในปี 2569 แต่อุปทานกองเรือที่มีประสิทธิภาพยังคงถูกจำกัดจากการเดินเรือด้วยความเร็วที่ลดลง ระยะเวลาหยุดเดินเรือเพื่อการตรวจพิเศษ และระยะทางการเดินเรือเฉลี่ยที่ยาวขึ้น ซึ่งช่วยดูดซับกำลังการขนส่งและสนับสนุนสมดุลของตลาด
- อุปสงค์ด้านการใช้ไฟฟ้าของจีนที่ทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ประกอบกับอุณหภูมิที่ปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้การใช้ถ่านหินเพื่อผลิตไฟฟ้าเพิ่มขึ้น ขณะที่การผลิตถ่านหินภายในประเทศลดลง หลังเกิดอุบัติเหตุครั้งใหญ่ในเหมืองถ่านหินและมีการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบด้านความปลอดภัย ภาวะที่การผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินเติบโตเร็วกว่าการผลิตถ่านหินต่อเนื่องเป็นเดือนที่หก ส่งผลให้ช่องว่างระหว่างอุปสงค์และอุปทานขยายตัว และคาดว่าจะเป็ปัจจัยสนับสนุนการนำเข้าถ่านหินของจีนในระยะใกล้
- การนำเข้าถั่วเหลืองของจีนเพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าจากไตรมาสแรกสู่ระดับเกือบ 34 ล้านตันในไตรมาส 2 เนื่องจากการส่งออกจากบราซิลเข้าสู่ช่วงสูงสุดตามฤดูกาล ขณะที่การนำเข้าถั่วเหลืองจากสหรัฐฯ ในปริมาณมากเมื่อเร็ว ๆ นี้ ภายหลังความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างทั้งสองประเทศปรับตัวดีขึ้น บ่งชี้ว่าจีนได้เริ่มกลับมาฟื้นฟูการนำเข้าถั่วเหลืองจากสหรัฐฯ ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่ออุปสงค์การขนส่งสินค้าแห่งเทกองในช่วงครึ่งหลังของปี 2569
- การส่งออกแร่บอไซต์ของจีนในระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 114.8 ล้านตันในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เพิ่มขึ้นร้อยละ 15 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งช่วยสนับสนุนอุปสงค์การใช้เรือขนถ่ายแร่บอไซต์จากการขนส่งระหว่างจีนกับจีนที่มีระยะทางขนส่ง (ตันไมล์) สูง อย่างไรก็ตาม การเติบโตดังกล่าวอาจชะลอตัวลงจากแรงกดดันด้านราคาที่อ่อนตัว ต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น และความเสี่ยงจากมาตรการจำกัดการส่งออกที่อาจเกิดขึ้น
- หัวข้อ “ตลาดในปี 2546 ถึงปี 2552 ในปี 2553 ถึงปี 2563 ในปี 2564 ถึงปี 2568 ในปี 2569 และอนาคต” ให้คำอธิบายอย่างครอบคลุมเกี่ยวกับปัจจัยและพลวัตที่ขับเคลื่อนตลาดอัตราค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง

¹ การเติบโตของกองเรือสุทธิที่คาดการณ์ไว้ที่ ร้อยละ 3.9 อ้างอิงจากฐานข้อมูล Clarkson's DBTO (เดือนมิถุนายน 2569) และใช้เป็นสมมติฐานเดียวกันอย่างสม่ำเสมอตลอดรายงานฉบับนี้ เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น

- ดัชนี BDI เฉลี่ยในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 อยู่ที่ 2,346.9 จุด เพิ่มขึ้นร้อยละ 81.9 เมื่อเทียบกับ 1,290.1 จุดในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 หากพิจารณาแยกตามประเภทเรือในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เมื่อเทียบกับในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 พบว่าเรือขนาดเคปไซส์มีอัตราค่าเช่าเฉลี่ยแบบ Time Charter (TC) อยู่ที่ 29,494 เหรียญสหรัฐต่อวัน เทียบกับ 15,794 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 86.7 เรือขนาดปานามาแมกซ์อยู่ที่ 17,283 เหรียญสหรัฐต่อวัน เทียบกับ 10,701 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 61.5 เรือขนาดซูปราแมกซ์ (ขนาดระหว่าง 58,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ 14,917 เหรียญสหรัฐต่อวัน เทียบกับ 9,209 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 62.0 เรือขนาดซูปราแมกซ์ (ขนาดระหว่าง 63,000 เดทเวทตัน) อยู่ที่ 16,951 เหรียญสหรัฐต่อวัน เทียบกับ 12,160 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.4 และเรือขนาดแอสดีไซส์อยู่ที่ 13,670 เหรียญสหรัฐต่อวัน เทียบกับ 9,813 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.3 โดยรวม เรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของทุกขนาดมีผลการดำเนินงานเหนือกว่าระดับอัตราค่าเช่าในช่วงครึ่งแรกของปี 2568 อย่างมีนัยสำคัญ โดยเรือขนาดเคปไซส์มีการปรับเพิ่มสูงสุด
- ในไตรมาสสอง ปี 2569 ดัชนี TC ของเรือขนาดเคปไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 36,303 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 94 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยเริ่มไตรมาสที่ระดับต่ำสุด 23,918 เหรียญสหรัฐต่อวัน ทำจุดสูงสุดที่ 46,538 เหรียญสหรัฐต่อวัน เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม และปิดไตรมาสที่ 28,678 เหรียญสหรัฐต่อวัน ดัชนีเรือขนาดปานามาแมกซ์ (ขนาดระหว่าง 82,000 เดทเวทตัน) เฉลี่ยอยู่ที่ 19,234 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 62 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เริ่มไตรมาสที่ระดับต่ำสุด 15,825 เหรียญสหรัฐต่อวัน ทำจุดสูงสุดที่ 22,691 เหรียญสหรัฐต่อวัน เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม และปิดไตรมาสที่ 19,383 เหรียญสหรัฐต่อวัน ดัชนีเรือขนาดซูปราแมกซ์ (ขนาดระหว่าง 58,000 เดทเวทตัน) เฉลี่ยอยู่ที่ 17,369 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 72 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เริ่มไตรมาสที่ระดับต่ำสุด 13,251 เหรียญสหรัฐต่อวัน ทำจุดสูงสุดที่ 19,681 เหรียญสหรัฐต่อวัน เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน และปิดไตรมาสที่ 19,042 เหรียญสหรัฐต่อวัน ดัชนีเรือขนาดซูปราแมกซ์ (ขนาดระหว่าง 63,000 เดทเวทตัน) เฉลี่ยอยู่ที่ 19,403 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 60 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เริ่มไตรมาสที่ระดับต่ำสุด 15,285 เหรียญสหรัฐต่อวัน ทำจุดสูงสุดที่ 21,715 เหรียญสหรัฐต่อวัน เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน และปิดไตรมาสที่ 21,076 เหรียญสหรัฐต่อวัน ส่วนดัชนีเรือขนาดแอสดีไซส์เฉลี่ยอยู่ที่ 14,970 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 41 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า เริ่มไตรมาสที่ 12,532 เหรียญสหรัฐต่อวัน ทำจุดต่ำสุดที่ 12,452 เหรียญสหรัฐต่อวัน เมื่อวันที่ 8 เมษายน ทำจุดสูงสุดที่ 17,044 เหรียญสหรัฐต่อวัน เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน และปิดไตรมาสที่ 17,026 เหรียญสหรัฐต่อวัน
- IMF คาดการณ์เศรษฐกิจโลกจะเติบโตร้อยละ 3.0 ในปี 2569 (ปรับลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 3.1 ที่คาดไว้ในเดือนเมษายน) จากผลกระทบของสงครามในตะวันออกกลาง ราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ความไม่แน่นอนที่ยังอยู่ในระดับสูง และแรงกดดันต่อห่วงโซ่อุปทาน อย่างไรก็ตาม ปัจจัยลบดังกล่าวได้รับการชดเชยบางส่วนจากการเร่งตัวของวัฏจักรเทคโนโลยีที่ขับเคลื่อนด้วย AI ซึ่งส่งผลดีต่อประเทศที่มีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่มูลค่าเทคโนโลยี เช่น ไต้หวัน เกาหลีใต้ ไทย และมาเลเซีย ขณะที่ประเทศผู้นำเข้าพลังงานที่มีบทบาทด้านเทคโนโลยีจำกัด โดยเฉพาะประเทศรายได้ต่ำจำนวนมาก ได้รับผลกระทบมากกว่าเศรษฐกิจโลกสามารถรับมือกับผลกระทบจากสงครามได้ดีกว่าที่กังวล เนื่องจากอุปสงค์ด้านเทคโนโลยีที่ขับเคลื่อนด้วย AI ช่วยชดเชยผลกระทบจากอุปทานพลังงานที่ลดลงจากความขัดแย้ง โดยคาดว่าเศรษฐกิจโลกจะกลับมาเติบโตร้อยละ 3.4 ในปี 2570 แม้ว่ายังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยร้อยละ 3.5 ในช่วงปี 2567 ถึงปี 2568

- IMF ลงคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจสหรัฐในปี 2569 ไว้ที่ร้อยละ 2.3 (ไม่เปลี่ยนแปลงจากเดือนเมษายน) และร้อยละ 2.2 ในปี 2570 ซึ่งถือเป็นข้อยกเว้นเมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วส่วนใหญ่ที่ถูกปรับลดประมาณการ โดยเศรษฐกิจสหรัฐได้รับแรงสนับสนุนจากนโยบายการคลังที่ยังผ่อนคลาย ภาวะการเงินที่เอื้ออำนวย การลงทุนภาคธุรกิจด้านเทคโนโลยีที่แข็งแกร่ง และการเพิ่มขึ้นของผลิตภาพ ขณะที่ผลกระทบจากสงครามในตะวันออกกลางมีจำกัด เนื่องจากสหรัฐเป็นผู้ส่งออกพลังงานสุทธิ นอกจากนี้ มาตรการลดภาษีของประธานาธิบดีทรัมป์ในปี 2568 การเพิ่มขึ้นของผลิตภาพ และตลาดหุ้นที่แข็งแกร่ง ยังเป็นปัจจัยสนับสนุนเศรษฐกิจสหรัฐ
- IMF ปรับเพิ่มคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจจีนในปี 2569 เป็นร้อยละ 4.6 (เพิ่มขึ้น 0.2 จุดเปอร์เซ็นต์จากประมาณการเดือนเมษายน) แม้ว่าจะยังคงชะลอตัวเมื่อเทียบกับปี 2568 เนื่องจากราคาน้ำมันโลกที่สูงขึ้น ความไม่แน่นอนที่ยืดเยื้อ และปัจจัยเชิงโครงสร้างที่กีดกันกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การปรับเพิ่มประมาณการดังกล่าวสะท้อนการขยายตัวของเศรษฐกิจในไตรมาสแรกที่สูงกว่าค่าที่ร้อยละ 8.1 ซึ่งได้รับแรงหนุนจากการเร่งลงทุน โครงสร้างพื้นฐานภาครัฐ และการขยายตัวอย่างแข็งแกร่งของภาคการผลิตและการส่งออกเทคโนโลยีขั้นสูง โดยการบูรณาการอย่างลึกซึ้งของจีนในห่วงโซ่อุปทานเทคโนโลยีโลกช่วยให้ได้รับประโยชน์จากอุปสงค์ที่ขับเคลื่อนด้วย AI แม้อุปสงค์ภายในประเทศจะยังอ่อนตัว
- เศรษฐกิจอินเดียคาดว่าจะเติบโตร้อยละ 6.4 ในปี 2569 (ปรับลดลง 0.1 จุดเปอร์เซ็นต์จากประมาณการเดือนเมษายนที่ร้อยละ 6.5) ขณะที่ประมาณการปี 2570 ถูกปรับเพิ่มเป็นร้อยละ 6.7 (จากเดิมร้อยละ 6.5) แม้จะมีการปรับลดประมาณการในปี 2569 แต่อินเดียยังคงเป็นหนึ่งในประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่เติบโตเร็วที่สุดของโลก โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการขยายตัวอย่างแข็งแกร่งของการบริโภคภาคเอกชนและกิจกรรมในภาคบริการ
- อัตราการเติบโตของสหภาพยุโรป (EU) คาดว่าจะอยู่ที่ร้อยละ 0.9 ในปี 2569 (ปรับลดลงจากร้อยละ 1.1 ที่คาดการณ์ไว้ในเดือนเมษายน ขณะที่ปี 2570 คงเดิมที่ร้อยละ 1.2) โดยมีสาเหตุมาจากแรงส่งที่อ่อนแอจากไตรมาสแรก ราคาพลังงานที่สูงขึ้น (แม้มาตรการการคลังจะช่วยบรรเทาได้เพียงบางส่วน) และความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่ยังอ่อนแอ
- เศรษฐกิจของกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา คาดว่าจะชะลอตัวเหลือร้อยละ 3.8 ในปี 2569 ก่อนจะฟื้นตัวเป็นร้อยละ 4.5 ในปี 2570 โดยแนวโน้มของแต่ละประเทศแตกต่างกันอย่างมาก ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น การพึ่งพาการส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์ ระดับผลกระทบจากสงคราม การพึ่งพาเงินโอนจากแรงงานต่างประเทศและการท่องเที่ยว ตลอดจนบทบาทในห่วงโซ่อุปทานเทคโนโลยีโลก
- เศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันออกกลางและเอเชียกลาง คาดว่าจะชะลอตัวลงเหลือเพียงร้อยละ 0.7 ในปี 2569 ก่อนจะฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งเป็นร้อยละ 6.5 ในปี 2570 (ปรับลดการคาดการณ์ปี 2569 ลงร้อยละ 1.2 และปรับเพิ่มการคาดการณ์ปี 2570 ขึ้นร้อยละ 1.9) เนื่องจากการปิดช่องแคบฮอร์มุซยาวนานกว่าที่ประเมินไว้ในเดือนเมษายน โดยอิรัก คูเวต และกาตาร์ ซึ่งเป็นผู้ผลิตสินค้าโภคภัณฑ์ที่ได้รับผลกระทบหนักที่สุด จะเผชิญภาวะเศรษฐกิจหดตัวอย่างรุนแรงในปี 2569 ก่อนจะฟื้นตัวเป็นตัวเลขสองหลักในปี 2570
- อัตราส่วนค่าตั้งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันของภาคเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ณ ต้นไตรมาส 3 ปี 2569 อยู่ที่ร้อยละ 13.18 ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2559 ขณะที่เรือที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไป มีจำนวนรวม 129.92 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นร้อยละ

ละ 12 ของกองเรือที่มีอยู่ ณ ต้นไตรมาส 3 ปี 2569 ซึ่งถือเป็นกลุ่มเรือที่เหมาะสมสำหรับการปลดระวางเรือในช่วงปี 2569 ถึงปี 2572

- ในช่วงไตรมาสสองปี 2569 มีการปลดระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งกองรวม 2.07 ล้านเดทเวทตัน เทียบกับ 2.53 ล้านเดทเวทตันในไตรมาสสองปี 2568 (ลดลงร้อยละ 18.2) ทั้งนี้ โครงสร้างอายุของกองเรือ ณ ต้นไตรมาส 3 ปี 2569 ซึ่งมีเรืออายุ 20 ปีขึ้นไปจำนวน 129.92 ล้านเดทเวทตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 12 ของกองเรือโลก ประกอบกับอัตราส่วนคำสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันที่อยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 13.18 (คำสั่งต่อเรือใหม่จนถึงสิ้นปี 2572 เทียบกับอุปทานสุทธิ ณ ต้นไตรมาส 3 ปี 2569) คาดว่าจะส่งผลให้กองเรือขนส่งสินค้าแห่งกองรวมของโลกเติบโตในระดับที่เหมาะสมภายใต้ภาวะตลาดที่มีเสถียรภาพ
- การที่กองเรือของ PSL มุ่งเน้นที่เรือขนาดเล็กที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ทำให้บริษัทจะเผชิญกับการเติบโตของกองเรือสุทธิที่ร้อยละ 4.2 ในปี 2569 ขณะที่สินค้าสินค้าแห่งกองรวมขนาดรอง คาดว่าจะเติบโตร้อยละ 3.0 ตามข้อมูลของ Clarksons

สัญญาเช่าระยะยาว กับ สัญญาเช่าระยะสั้น

สัญญาเช่าระยะยาว ซึ่งมีระยะเวลาประมาณ 1 ปีหรือมากกว่าหนึ่งปี ปรากฏตามตารางด้านล่างนี้ จะเห็นได้ว่าการทำสัญญาเช่าเรือระยะยาวสำหรับปีปัจจุบันและในอีกสามปีข้างหน้าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 20.1 ด้วยรายได้ที่คาดว่าจะได้รับประมาณ 192.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572
จำนวนวันเดินเรือรวม	14,832	14,965	15,006	14,965
จำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว*	4,831	3,399	1,932	1,819
ร้อยละของจำนวนวันที่ได้ทำสัญญาให้เช่าเรือไปแล้ว	33%	23%	13%	12%
อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน (หน่วยเป็นเหรียญสหรัฐ)**	15,883	16,921	15,721	15,355
มูลค่ารวมของสัญญาเช่าเรือ (หน่วยเป็นล้านเหรียญสหรัฐ)	76.73	57.51	30.37	27.93

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

**อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวันสำหรับอัตราค่าระวางแบบผันแปร ประมาณการตามรายได้ที่เกิดขึ้นจริงจนถึงเดือน มิถุนายนของปี 2569 และใช้อัตราค่าระวางในเดือนกรกฎาคมปี 2569 สำหรับรายรับในอนาคต

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างต่อเนื่องที่จะปล่อยเรือให้เช่าโดยการทำสัญญาเช่าระยะยาวเมื่อโอกาสอำนวย

การเปลี่ยนแปลงหลักของภาคอุปทาน

เราเริ่มต้นปี 2569 ด้วยกองเรือขนาด 1,061.38 ล้านเดทเวทตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 1,082.32 ล้านเดทเวทตัน ณ ต้นไตรมาส 3 ปี 2569 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.97 หากสมมติให้การส่งมอบเรือใหม่ในปี 2569 และปี 2570 ไม่มีการล่าช้า (โดยในความเป็นจริง ช่วงครึ่งแรกของปี 2569 การส่งมอบล่าช้ากว่ากำหนดร้อยละ 2.13 และค่าเฉลี่ยการส่งมอบล่าช้าในปี 2568 อยู่ที่ร้อยละ 1.99) และสมมติว่าการปลดระวางเรืออยู่ที่ 6 ล้านเดทเวทตันในทั้งปี 2569 และปี 2570 (ขณะที่ตัวเลขจริงอยู่ที่ 2.07 ล้านเดทเวทตันในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 และ 5.62 ล้านเดทเวทตันในปี 2568) การเติบโตของกองเรือสุทธิจะอยู่ที่ร้อยละ 4.01 ภายในสิ้นปี 2569 (จาก 1,061.38 ล้านเดทเวทตัน เป็น 1,103.92 ล้านเดทเวทตัน โดยกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ เพิ่มขึ้นจาก 386.23 ล้านเดทเวทตัน เป็น 403.48 ล้านเดทเวทตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.47 และสำหรับกองเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ เพิ่มขึ้นจาก 675.14 ล้านเดทเวทตัน เป็น 700.43 ล้านเดทเวทตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.75) ภายในสิ้นปี 2569 และกองเรือสุทธิจะเติบโตร้อยละ 3.96 ภายในสิ้นปี 2570 (จาก 1,103.92 ล้านเดทเวทตัน เป็น 1,147.64 ล้านเดทเวทตัน โดยกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ เพิ่มขึ้นจาก 403.48 ล้านเดทเวทตัน เป็น 417.96 ล้านเดทเวทตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.59 และกองเรือที่ไม่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ เพิ่มขึ้นจาก 700.43 ล้านเดทเวทตัน เป็น 729.68 ล้านเดทเวทตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.18) แม้ว่าการเติบโตของกองเรือสุทธิในตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของภาคการเดินเรือที่ร้อยละ 3.9 ในปี 2569 และปี 2570 แต่กิจกรรมการส่งต่อเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของใหม่ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยมีการส่งต่อเรือรวม 27.9 ล้านเดทเวทตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 83.4 จาก 15.20 ล้านเดทเวทตันในช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ตามข้อมูลของ Clarksons ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ครึ่งแรกของปี 2564 ถึงปี 2568) ปริมาณคำสั่งต่อเรือใหม่เฉลี่ยในช่วงครึ่งปีแรกของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของอยู่ที่ 26.16 ล้านเดทเวทตัน ขณะที่กลุ่มเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ซึ่งประกอบด้วยเรือขนาดซูเปอร์แมกซ์และเรือขนาดแสนดีไซส์ มีคำสั่งต่อเรือเฉลี่ยเพียง 2.26 ล้านเดทเวทตันในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เทียบกับค่าเฉลี่ยรวม 10.69 ล้านเดทเวทตันในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา แม้ว่าการส่งมอบเรือใหม่จะยังคงสม่ำเสมอและการปลดระวางเรือยังคงจำกัด แต่ผลกระทบต่ออุปทานที่แท้จริงได้รับการบรรเทาลงบางส่วนจากระยะเวลาที่เรือต้องหยุดให้บริการเพื่อเข้าซ่อมบำรุงตามกำหนด ที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการลดความเร็วของเรือจากข้อจำกัดด้านกำลังเครื่องยนต์ตามข้อกำหนด EEXI ซึ่งส่งผลให้กำลังการขนส่งที่มีประสิทธิภาพลดลง

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
Darane 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.



Precious Shipping PCL

98

จากสไลด์ข้างต้นจะเห็นได้ว่า แม้อายุเฉลี่ยของกองเรือ PSL จะต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของกองเรือโลก แต่กองเรือของบริษัทฯ ก็ได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้ Engine Power Limits (EPL) เช่นกัน ส่งผลให้ความเร็วเฉลี่ยของเรือลดลง 1.6 นอต

การวิเคราะห์ในสไลด์ข้างต้นอ้างอิงจากเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของทุกลำที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ซึ่งติดตั้งเครื่องชนิดแบบ Non-Eco และต่อเรือก่อนหรือภายในปี 2555 โดยสมมติให้เรือทั้งหมดอยู่ภายใต้มาตรการ EPL ส่งผลให้ความเร็วลดลง 1.6 นอต ทั้งนี้ ผลกระทบต่อการดำเนินการขนส่งคำนวณจากสมมติฐานว่าเรือแต่ละลำปฏิบัติงานในทะเล 250 วันต่อปี

การตรวจสอบพิเศษ (Special Surveys: SS) กำลังส่งผลให้กำลังการให้บริการของกองเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญโดยที่ไม่ค่อยถูกกล่าวถึง

เรือที่มีอายุ 5 ปี 10 ปี 15 ปี 20 ปี 25 ปี และ 30 ปี จำเป็นต้องเข้ารับการตรวจสอบพิเศษตามข้อกำหนด ซึ่งส่งผลให้เรือไม่สามารถให้บริการได้ชั่วคราว โดยระยะเวลาการตรวจสอบพิเศษอยู่ที่ประมาณ 15 ถึง 40 วัน ขึ้นอยู่กับอายุของเรือ ทั้งนี้ ยังไม่รวมระยะเวลาเดินเรือเปล่าแบบไม่มีสินค้าบรรทุกในระหว่างหรือระยะเวลารอเข้าอู่แห้ง ในกลุ่มเรือขนาดแฮนด์ไฮส์ มีจำนวนเรือที่เข้ารับการตรวจสอบพิเศษเฉลี่ยอยู่ที่ 56 ลำต่อวันในไตรมาสสองและในครึ่งแรกของปี 2569 ขณะที่กลุ่มเรือขนาดซูปราแมกซ์/ขนาดอัลตราแมกซ์ มีจำนวนเฉลี่ยอยู่ที่ 67 ลำต่อวันในไตรมาสสอง และ 71 ลำต่อวันในครึ่งแรกของปี 2569 อุปทานของเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่าย

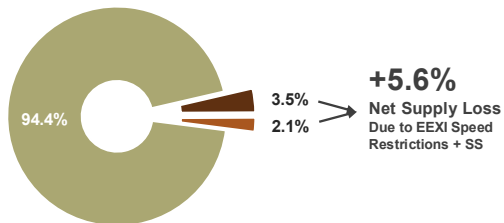
สินค้าบนเรือคาดว่าจะลดลงร้อยละ 2.2 ในปี 2568 และคาดว่าจะลดลงต่อเนื่องร้อยละ 2.1 และร้อยละ 2.3 ในปี 2569 และปี 2570 ตามลำดับ อันเป็นผลจากการเข้ารับการตรวจสอบพิเศษ ในปี 2570 กองเรือดังกล่าวคาดว่าจะมีอุปทานลดลงร้อยละ 2.3 จากปัจจัยเดียวกัน ทั้งนี้ ผลกระทบต่ออุปทานดังกล่าวคำนวณจากช่วงเวลาตั้งแต่สิ้นสุดการเดินเรือบรรทุกสินค้าครั้งก่อนหน้านี้ จนถึงการออกเดินเรือหลังเสร็จสิ้นการตรวจสอบพิเศษ



Reduction in Fleet Supply due to EEXI and SS in 2026

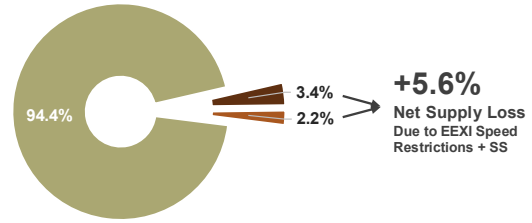
In Geared Fleet (10,000-69,999 DWT) – PSL Segment

Total World Fleet (mDWT)	395.8
Up to 2011 Built Fleet (mDWT)	158.9
Supply Reduction per 1 Knot	5.5%
Supply Reduction per 1.6 Knots*	8.8%
Effective Supply Loss from Speed (in mDWT)	14.0



In Overall Bulker Fleet

Total World Fleet (mDWT)	1,082.3
Up to 2011 Built Fleet (DWT)	419.9
Supply Reduction per 1 Knot	5.5%
Supply Reduction per 1.6 Knots*	8.8%
Effective Supply Loss from Speed (in mDWT)	37.0



■ 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 30 Jun 2026, Braemar Research as on 16 Jul 2026.



Precious Shipping PCL

76

ตลาดในปี 2546 ถึงปี 2552 ในปี 2553 ถึงปี 2563 ในปี 2564 ถึงปี 2568 ในปี 2569 และอนาคต

“ตลาดในปี 2546 ถึงปี 2552 ในปี 2553 ถึงปี 2563 ในปี 2564 ถึงปี 2568 ในปี 2569 และอนาคต”

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546 – 2552	2553 – 2563	2564 – 2568	ครึ่งแรกของปี 2569
เรือขนาดเคปไซส์	67,101*	14,924***	21,981**	29,494**
เรือขนาดปานาแมกซ์	32,793*	10,558***	17,587**	17,283**
เรือขนาดซูปราแมกซ์	28,013*	10,765***	17,196**	14,917**
เรือขนาดแฮนด์ไซส์	18,753*	8,236***	16,401**	13,670**
อุปสงค์พื้นฐาน-โมล์ ต่อปี	+5.6%	+4.2%	+3.3%	+3.1%

อัตราค่าระวางเรือเฉลี่ยต่อวัน	2546 – 2552	2553 – 2563	2564 – 2568	ครึ่งแรกของปี 2569
ความเร็วในการเล่นเรือเฉลี่ย (นอต)	13.5	11.7	11.0	10.8
นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของจีน	จีนเข้าสู่องค์การการค้าโลกในปี 2544	578 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2552)	667 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ปี 2564) 2.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ [^] (ปี 2565) 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ [^] (ปี 2566) 1.07 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ^{^^} (ปี 2567) 1.7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ [^] (ปี 2568)	ประมาณ 1.07 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ¹
สัดส่วนปริมาณการสั่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือต่อปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	25.88%	32.21%	6.48%	12.24%
ร้อยละต่อปีของปริมาณเรือที่มีอายุ 20 ปี (ปริมาณ ณ ต้นปี)	16.84%	12.67%	6.76%	11.26%
การเติบโตของอุปทานสุทธิเฉลี่ยต่อปี	+6.8%	+6.4%	+3.1%	+3.9%

อนาคต

ณ ต้นปี 2565 นับเป็นครั้งแรกในรอบศตวรรษนี้ ที่กองเรือที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไปมีขนาดใหญ่กว่ายอดคำสั่งต่อเรือใหม่ แต่ ณ ต้นเดือนกรกฎาคม 2569 กองเรือที่มีอายุ 20 ปีขึ้นไปกลับลดลงมาต่ำกว่ายอดคำสั่งต่อเรือใหม่ อยู่ที่ร้อยละ 12 ต่อ ร้อยละ 13.18 ตามลำดับ

หมายเหตุ: *ดัชนี BCI 172K (4TC), ดัชนี BPI 74K (4TC), ดัชนี BSI 52K (6TC), ดัชนี BHSI 28K (6TC).
**ดัชนี BCI 180K (5TC), ดัชนี BPI 82K (5TC), ดัชนี BSI 58K (10TC), ดัชนี BHSI 38K (7TC)
*** รวมดัชนีสองประเภทข้างต้น
[^]Bloomberg คำนวณมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนไว้ที่ 5.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2565¹, Bloomberg รายงานมาตรการกระตุ้นการก่อสร้างมูลค่า 1.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในเดือนเมษายน 2566, CNBC รายงานแผนแท็กเกจกระตุ้นเศรษฐกิจมูลค่า 2 ล้านล้านหยวน, The Diplomat รายงานมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนมูลค่า 1.7 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2568
^{^^}SCMP รายงานขนาดโดยรวมของแท็กเกจกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนสำหรับปี 2567 ประมาณการไว้ที่ประมาณ 7.5 ล้านล้านหยวน (อัตราแลกเปลี่ยน 7 หยวน/เหรียญสหรัฐ)
¹ ตัวเลขประมาณ 1.07 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ รวมรวมจากมาตรการทางการคลังต่าง ๆ ที่รวมกันเป็นความพยายามในการกระตุ้นเศรษฐกิจของจีนในปี 2569 ตัวเลขอาจเพิ่มขึ้นสูงขึ้นเมื่อมีการประกาศนโยบายอย่างเป็นทางการเพิ่มเติม หรือมีการขายผลตลอดทั้งปี
ที่มา: ข้อมูลจาก Clarksons Index Timeserie 30 มิถุนายน 2569; Clarksons Speed Timeseries 30 มิถุนายน 2569 และ Clarksons World Fleet Register ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569
ข้อมูลการเติบโตของภาคอุปทานจาก Clarksons ณ เดือนมิถุนายน 2569 DBTO และข้อมูลการเติบโตของภาคอุปสงค์จาก Clarksons World Seaborne Trade Time Series ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569

หากดูอัตราค่าเช่าเหมาลำสำหรับช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 ช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 ช่วงปี 2564 ถึงปี 2568 และช่วงครึ่งแรกของปี 2569 จะเห็นได้ว่าตลาดกำลังเกิดการพลิกกลับของแนวโน้มที่น่าสนใจ โดยอัตราค่าระวางของเรือขนาดเคปไซส์ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 เฉลี่ยอยู่ที่ 29,494 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งเป็นระดับสูงสุดเป็นอันดับสองนับตั้งแต่มีการบันทึกข้อมูล รองจากช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 ที่เฉลี่ย 67,101 เหรียญสหรัฐต่อวัน และยังสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 ที่ 14,924 เหรียญสหรัฐต่อวัน รวมถึงช่วงปี 2564 ถึงปี 2568 ที่ 21,981 เหรียญสหรัฐต่อวัน อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม อัตราค่าระวางของเรือขนาดปานาแมกซ์ เรือขนาดซูเปราแมกซ์ และเรือขนาดแอนด์ไซส์ กลับอ่อนตัวลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับระดับเฉลี่ยในช่วงปี 2564 ถึงปี 2568 โดยอยู่ที่ 17,283 เหรียญสหรัฐต่อวัน 14,917 เหรียญสหรัฐต่อวันและ 13,670 เหรียญสหรัฐต่อวัน ตามลำดับ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการฟื้นตัวของตลาดในปัจจุบันได้รับแรงขับเคลื่อนหลักจากเรือขนาดเคปไซส์มากกว่าจะเป็นการปรับตัวขึ้นของตลาดโดยรวมทุกกลุ่มเรือ อัตราการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งดัน-ไมล์มีแนวโน้มลดลงตลอดอย่างคงที่จากร้อยละ 5.6 ในปี 2546 ถึงปี 2552 เป็นร้อยละ 4.2 ในปี 2553 ถึงปี 2563 และร้อยละ 3.3 ในช่วงปี 2564 ถึงปี 2568 และขณะนี้อยู่ที่ร้อยละ 3.1 ในครึ่งปีแรกของปี 2569 ในขณะที่เดียวกันการเติบโต

ของอุปทานสุทธิกลับเร่งตัวขึ้นเป็นร้อยละ 3.9 ในครั้งแรกของปี 2569 ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่ช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 ส่งผลให้การขยายตัวของกองเรือมีอัตราสูงกว่าการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งดันไมล์ อย่างไรก็ตาม PSL ยังคงสร้างผลประโยชน์ที่แข็งแกร่งได้ทั้งในปี 2564 และปี 2565 ความเร็วเฉลี่ยของกองเรือลดลงอย่างต่อเนื่องจาก 13.5 นอต ในช่วงปี 2546 ถึงปี 2552 เหลือ 11.7 นอต ในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 ลดลงเป็น 11.0 นอต ในช่วงปี 2564 ถึงปี 2568 และเหลือเพียง 10.8 นอต ในครั้งแรกของปี 2569 ส่งผลให้กำลังการขนส่งที่มีประสิทธิภาพของกองเรือลดลง ทั้งนี้ อัตราส่วนค่าส่งต่อเรือใหม่ต่อกองเรือในปัจจุบันเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 13.18 ณ ต้นเดือนกรกฎาคม 2569 จาก ร้อยละ 12.24 ณ ต้นปี 2569 และเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่ปี 2557 ที่สัดส่วนกองเรืออายุ 20 ปีขึ้นไป อยู่ที่ร้อยละ 12 ณ ต้นเดือนกรกฎาคม เทียบกับ ร้อยละ 11.26 ณ ต้นปี 2569 ซึ่งบ่งชี้ว่าการส่งมอบเรือใหม่ส่วนสำคัญที่กำหนดไว้ในอนาคตอาจถูกขัดขวางผ่านการทดแทนเรือเก่าที่มีอายุการใช้งานมากแล้ว

แม้ว่าการเติบโตของอุปทานสุทธิประจำปีจะคาดว่าจะอยู่ที่ร้อยละ 3.9 ในปี 2569 ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่ช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 แต่การเติบโตของกำลังการขนส่งที่มีประสิทธิภาพยังคงถูกจำกัดจากข้อกำหนดด้านกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้แนวโน้มสถานะตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีโอกาสแข็งแกร่งยิ่งขึ้นในระยะข้างหน้า

แม้ว่าการส่งต่อเรือใหม่จะเพิ่มขึ้นอย่างมาก แต่ปี 2569 จนถึงขณะนี้ยังถือเป็นปีที่แข็งแกร่งสำหรับตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง โดยต่อยอดจากโมเมนตัมเชิงบวกที่เริ่มเห็นมาตั้งแต่ปี 2568 อัตราค่าเช่าเหมาลำเฉลี่ยของเรือขนาดเคปไซส์ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 อยู่ที่ 29,494 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงปี 2564 ถึงปี 2568 ที่ 21,981 เหรียญสหรัฐต่อวัน และสูงกว่าค่าเฉลี่ยในช่วงปี 2553 ถึงปี 2563 ที่ 14,924 เหรียญสหรัฐต่อวันอย่างชัดเจน โดยเป็นรองเพียงช่วงที่ตลาดอยู่ในระดับสูงเป็นพิเศษระหว่างปี 2546 ถึงปี 2552 เท่านั้น ปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนตลาดส่วนใหญ่มาจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังดำเนินต่อเนื่อง โดยครั้งนี้มีศูนย์กลางอยู่ที่การ "ปิด" ช่องแคบฮอร์มุซตั้งแต่เดือนมีนาคม ซึ่งส่งผลให้จำนวนเรือที่ผ่านเส้นทางดังกล่าวลดลงอย่างมาก แม้ว่าผลกระทบโดยตรงจะเกิดกับการขนส่งสินค้าพลังงาน แต่ผลกระทบทางอ้อม ได้แก่ ความไม่มีประสิทธิภาพในการจัดตำแหน่งเรือใหม่ การเพิ่มขึ้นชั่วคราวของความต้องการถ่านหินจากการหยุดชะงักของการส่งออกน้ำมันและก๊าซจากตะวันออกกลาง รวมถึงมุมมองเศรษฐกิจมหภาคที่ดีขึ้นภายหลังข้อตกลงระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านในเดือนมิถุนายน ส่วนส่งผลเชิงบวกต่อความต้องการใช้เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองโดยรวม แม้ว่าการกลับเข้าสู่ตลาดของเรือที่เคยติดค้างอยู่ในอ่าวอาหรับ และการคลี่คลายของความตึงเครียดถ่านหินที่เพิ่มขึ้นชั่วคราว ยังคงเป็นปัจจัยที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด

ความแข็งแกร่งของตลาดเรือขนาดเคปไซส์ได้รับแรงหนุนหลักจากการเพิ่มกำลังการผลิตของโครงการเหมืองซิมันดูและการขยายการส่งออกของกินี โดยการส่งออกแร่เหล็กของกินีนับจากต้นปีจนถึงปัจจุบันทะลุ 6 ล้านตันแล้ว และเฉพาะเดือนพฤษภาคมมีการส่งออกสูงเป็นประวัติการณ์ที่ 2.3 ล้านตัน นอกเหนือจากปริมาณการส่งออกที่แข็งแกร่งจากออสเตรเลียและบราซิล นักวิเคราะห์จาก Kpler และ Allied QuantumSea ถึงกับประเมินว่าปี 2569 อาจเป็นปีที่อัตราค่าเช่าเหมาลำของเรือขนาดเคปไซส์อยู่ในระดับสูงสุด โดยอัตราค่าเช่าเหมาลำเฉลี่ยในไตรมาสแรกอยู่ที่ 22,902 เหรียญสหรัฐต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 76 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า และค่าเฉลี่ยในช่วงครึ่งแรกของปีอยู่ที่เกือบ 29,494 เหรียญสหรัฐต่อวัน อย่างไรก็ตาม การส่งมอบเรือขนาดเคปไซส์ใหม่จำนวน 79 ลำที่มีกำหนดในปี 2570 ซึ่งเกือบสองเท่าของจำนวน 44 ลำที่มีกำหนดส่งมอบในปี 2569 กำลังถูกจับตามองในฐานะความเสี่ยงสำคัญ โดย

นักวิเคราะห์ส่วนใหญ่เห็นว่าอุปสงค์ในแ่งดันไม่ล้าจากโครงการเหมืองชิมันดู จะยังไม่มากพอที่จะรองรับกำลังการขนส่งใหม่ทั้งหมดได้ จนกว่าจะเข้าใกล้ปี 2573

เรือเคปไซส์ขนาดเล็กก็มีผลการดำเนินงานที่ดีกว่าปี 2568 เช่นกัน โดยได้รับแรงหนุนจากการค้าถ่านหินของจีนและฤดูกาลส่งออกธัญพืชที่ทำสถิติสูงสุด เรือปานาแมกซ์ขนส่งถ่านหินนำเข้าจากอินโดนีเซียมายังจีนคิดเป็นร้อยละ 59.4 ของปริมาณทั้งหมดในช่วงเดือนมกราคมถึงพฤษภาคม แม้ว่าการนำเข้าถ่านหินทางทะเลของจีนจะลดลงประมาณร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน แต่อัตราค่าระวางของเรือปานาแมกซ์ยังคงทรงตัวได้ดี โดยสามารถแข่งขันกับเรือขนาดซูปราแมกซ์ในเส้นทางเดินเรือจีน-อินโดนีเซียแบบไปกลับได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะที่การค้าธัญพืชเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนตลาดเรือเคปไซส์ขนาดเล็กโดยดัชนีการค้าธัญพืชทางทะเลในช่วงเดือนมกราคมถึงพฤษภาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ 13 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า จากผลผลิตทางการเกษตรของบราซิลที่ทำสถิติสูงสุด การส่งออกของอาร์เจนตินาที่ฟื้นตัว และการกลับมาของการส่งออกถั่วเหลืองจากสหรัฐฯ ไปยังจีน หลังการบรรลุข้อตกลงสงบศึกทางการค้าช่วงปลายปี 2568 ซึ่งทำให้การส่งออกถั่วเหลืองของสหรัฐฯ ไปยังจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 67 นับจากต้นปีจนถึงปัจจุบัน เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า

เมื่อมองไปข้างหน้า ความเสี่ยงยังคงกระจายอยู่ในหลายด้าน สถานการณ์ด้านความมั่นคงในทะเลแดงและอ่าวเอเดนยังคงเลวร้ายลงมากกว่าจะคลี่คลาย โดยมีรายงานว่าเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของลำหนึ่งถูกโจมตีนอกชายฝั่งเยเมนเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ส่งผลให้แรงหนุนด้านอุปสงค์ในแ่งดันไม่ล้าจากการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือยังคงอยู่ในระยะนี้ ขณะเดียวกัน ช่องแคบฮอร์มุซก็มีความไม่แน่นอนมากกว่าที่บันทึกความเข้าใจระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านในเดือนมิถุนายนเคยคาดการณ์ไว้ หลังอิหร่านโจมตีเรือพาณิชย์สามลำใกล้ชายฝั่งโอมานในช่วงวันที่ 6 ถึงวันที่ 7 กรกฎาคม และสหรัฐฯ ตอบโต้ด้วยการโจมตีระลอกใหม่ ทำให้สมมติฐานเดิมที่คาดว่า การเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซจะทยอยกลับเข้าสู่ภาวะปกติ มีความไม่แน่นอนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ความต้องการสินค้าของจีนยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ยากต่อการคาดการณ์ จากระดับสินค้าคงคลังที่ยังอยู่ในระดับสูง ประกอบกับกิจกรรมในภาคเหล็กและภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ยังซบเซา ขณะที่ปรากฏการณ์เอลนีโญ ซึ่งคาดว่าจะรุนแรงที่สุดในไตรมาส 4 ปี 2569 และต่อเนื่องไปจนถึงปี 2570 อาจส่งผลกระทบต่อผลผลิตธัญพืชในออสเตรเลียและอเมริกาใต้ ขณะเดียวกันก็อาจกระตุ้นความต้องการใช้ไฟฟ้าจากถ่านหินเพื่อการทำเหมืองในภูมิภาคเอเชียตะวันออก เมื่อพิจารณาปัจจัยทั้งหมดร่วมกัน แม้อุปสงค์ของเรือขนส่งสินค้าแห่งแรกของในปี 2569 คาดว่าจะเติบโตประมาณร้อยละ 3.1 ซึ่งยังต่ำกว่าการเติบโตของกองเรือที่ประมาณร้อยละ 3.9 แต่สมดุลของตลาดยังอาจได้รับแรงสนับสนุนจากช่วงเวลาที่เรือต้องหยุดให้บริการเพื่อการตรวจเรือพิเศษ รวมถึงการเดินเรือด้วยความเร็วที่ลดลงจากข้อกำหนด CII และ EEXI

อัตราค่าเช่าเหมาลำเฉลี่ยของแต่ละประเภทเรือ – เปรียบเทียบช่วงครึ่งแรกของ 5 ปีย้อนหลัง กับช่วงครึ่งแรกของปี 2569

TC Earnings Across Segments – FH of Last 5 Years vs FH 2026



5 Year Overview (FH 2021-2025):

Segment	Avg Earnings (\$)	Peak (\$)	Trough (\$)
Capesize	21,981	86,953	2,246
Panamax	17,587	38,952	6,736
Supramax	17,196	39,860	5,575
Handysize	16,401	37,109	6,679

FH of 2026 Overview:

Segment	5-year FH Avg Earnings (\$)	FH 2026 Avg Earnings (\$)	% Change vs 5-year FH Avg.
Capesize	21,981	29,494	+34.2%
Panamax	17,587	17,283	-1.7%
Supramax	17,196	14,917	-13.2%
Handysize	16,401	13,670	-16.7%

Source: Clarksons Index Timeseries 2 Jul 2026.



Precious Shipping PCL

57

- สำหรับเรือขนาดแคปไซส์ อัตราค่าเช่าเหมาลำเฉลี่ย (TC) ในช่วงครึ่งแรกของปี 2569 อยู่ที่ 29,494 เหรียญสหรัฐต่อวัน สูงกว่าค่าเฉลี่ยของช่วงครึ่งแรกในรอบ 5 ปีที่ 21,981 เหรียญสหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 34.2 แม้ว่าจะต่ำกว่าระดับสูงสุดในรอบ 5 ปีที่ 86,953 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งทำไว้ในช่วงตลาดเฟื่องฟูหลังการแพร่ระบาดของโควิด-19 เมื่อเดือนตุลาคม 2564 อย่างมากก็ตาม อัตราค่าเช่าเหมาลำของเรือขนาดแคปไซส์ได้รับแรงหนุนจากการส่งออกแร่เหล็กในเส้นทางระยะไกลจากออสเตรเลียและบราซิลที่แข็งแกร่ง การส่งออกบอไซด์จากจีนไปยังเอเชียที่ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ความต้องการแร่เหล็กในเอเชียที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการส่งมอบเรือขนาดแคปไซส์ต่อใหม่ที่ยังอยู่ในระดับค่อนข้างช้า ซึ่งส่งผลให้จำนวนเรือที่พร้อมให้บริการดิ่งดิ่งและสนับสนุนอัตราค่าระวาง สำหรับเรือปานามาแมกซ์ อัตราค่าเช่าเหมาลำเฉลี่ยอยู่ที่ 17,283 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของช่วงครึ่งแรกในรอบ 5 ปีที่ 17,587 เหรียญสหรัฐต่อวัน ลดลงร้อยละ 1.7 โดยได้รับแรงสนับสนุนจากบรรยากาศตลาดที่ปรับตัวดีขึ้น เนื่องจากความแข็งแกร่งของตลาดเรือขนาดใหญ่ส่งผ่านมายังตลาดเรือขนาดกลาง ขณะเดียวกัน ความต้องการขนส่งธัญพืชที่แข็งแกร่งหลังบราซิลเก็บเกี่ยวผลผลิตสูงเป็นประวัติการณ์ รวมถึงการเริ่มต้นส่งออกธัญพืชของสหรัฐที่ล่าช้า ยังช่วยสนับสนุนการจ้างเรือเพิ่มเติม ขณะที่เรือขนาดซูปราแมกซ์มีอัตราค่าเช่าเหมาลำเฉลี่ยอยู่ที่ 14,917 เหรียญสหรัฐต่อวัน ซึ่งยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของช่วงครึ่งแรกในรอบ 5 ปีที่ 17,196 เหรียญสหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 13.2 ส่วนเรือขนาดแฮนด์ไซส์มีอัตราค่าเช่าเหมาลำเฉลี่ยอยู่ที่ 13,670 เหรียญสหรัฐต่อวัน ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในอดีตที่ 16,401 เหรียญสหรัฐต่อวัน อยู่ร้อยละ 16.7

แม้ผลประกอบการของเรือที่มีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าบนเรือยังคงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยระยะยาว แต่การปรับตัวดีขึ้นของตลาดเรือขนาดใหญ่ได้ทยอยส่งผ่านมายังเรือกลุ่มนี้ในช่วงไตรมาสสอง โดยรวมแล้ว เมื่อเทียบกับช่วงครึ่งแรกของปี 2568 ครึ่งแรกของปี 2569 ถือเป็นช่วงที่ผลประกอบการของตลาดเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองพื้นตัวในวงกว้าง โดยมีเรือขนาดเคปไซส์เป็นผู้นำ และได้รับแรงสนับสนุนจากปัจจัยพื้นฐานด้านอุปสงค์ของการขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่แข็งแกร่งขึ้น

- ดัชนี Baltic Dry Index (BDI) พื้นตัวต่อเนื่องในช่วงไตรมาสสอง ปี 2569 โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 2,750 จุด เพิ่มขึ้นร้อยละ 88 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า หลังจากแรงส่งที่เกิดขึ้นในไตรมาสแรกยังคงต่อเนื่องเข้าสู่ช่วงครึ่งหลังของรอบระยะเวลารายงาน ตลาดยังคงได้รับแรงหนุนจากการเติบโตของอุปสงค์ในแ่งดันไมล์ที่สูงกว่าปริมาณกองเรือที่สามารถให้บริการได้จริง โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของการค้าถ่านหิน และความไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานของเรือที่ยังคงจำกัดกำลังการให้บริการของกองเรือ แม้ว่าการกลับมาเปิดใช้งานช่องแคบฮอร์มุซอย่างค่อยเป็นค่อยไปจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เรือได้ แต่การกลับเข้าสู่ภาวะปกติอย่างต่อเนื่องก็อาจช่วยกระตุ้นความต้องการขนส่งทางทะเลในระยะสั้น จากการที่เส้นทางการค้ากลับเข้าสู่ภาวะปกติ ปัจจุบัน ตลาดยังคงมีมุมมองเชิงบวกต่อแนวโน้มในช่วงที่เหลือของปี 2569 อย่างไรก็ตาม พัฒนาการด้านภูมิรัฐศาสตร์ในช่วงที่ผ่านมาได้สะท้อนให้เห็นอีกครั้งว่า ตลาดค่าระวางเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีความอ่อนไหวต่อปัจจัยรบกวนที่อยู่นอกเหนือจากปัจจัยพื้นฐานด้านอุปสงค์และอุปทานแบบดั้งเดิม ดังนั้น สถานการณ์บริเวณช่องแคบฮอร์มุซ ความเป็นไปได้ที่ความแออัดของคลองปานามาจะกลับมาอีกครั้ง รวมถึงความเสี่ยงจากการเกิดปรากฏการณ์ซูเปอร์เอลนีโญ ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิดตลอดช่วงเวลาที่เหลือของปี 2569

ปัญญาประดิษฐ์ (AI) ศูนย์ข้อมูล (DATA CENTERS) และ รถยนต์ไฟฟ้า (EVs)

- AI อาจก่อให้เกิดภัยคุกคามต่อการดำรงอยู่ของมนุษยชาติ ด้วยการเปิดโอกาสให้ผู้ก่อการร้ายชีวภาพสามารถพัฒนาอาวุธชีวภาพร้ายแรงได้ สหรัฐอเมริกาและจีนเป็นสองประเทศที่มีบทบาทสำคัญที่สุดในด้าน AI โดยทั้งสองฝ่ายต่างตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าว แต่ยังคงเร่งบรรลุนวัตกรรมเกี่ยวกับกรอบกำกับดูแลร่วมกันมากกว่านี้ เนื่องจากต่างกังวลว่าจะเสียเปรียบในการแข่งขันเพื่อเป็นผู้นำด้าน AI
- บุคคลที่ไม่หวังดีที่ไม่มีความรู้ด้านวิทยาศาสตร์มาก่อน จะสามารถสร้างและแพร่เชื้อก่อโรคร้ายแรงได้ง่ายเพียงใด? คำตอบคืออุปสรรคกำลังลดลงอย่างต่อเนื่อง ความก้าวหน้าในการถอดรหัสพันธุกรรมทำให้ผู้ก่อการร้ายสร้างเชื้อชีวภาพแพร่หลายมากขึ้น ขณะที่เทคโนโลยีตัดต่อยีน เช่น *CRISPR* ก็อาจถูกนำมาใช้เปลี่ยนจุลินทรีย์ที่ไม่เป็นอันตรายให้กลายเป็นเชื้อร้ายแรงได้ในทางทฤษฎี นอกจากนี้ ชุดอุปกรณ์สำหรับสร้างและเพาะเลี้ยงโปรตีนหรือไวรัสอันตรายก็สามารถหาซื้อทางออนไลน์ได้ในราคาเพียงไม่กี่ร้อยเหรียญสหรัฐ
- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 ทรงระบุว่า การควบคุม AI ไม่ควรตกอยู่ในมือของ "คนเพียงไม่กี่ราย" พร้อมเตือนว่าเทคโนโลยีกำลังเป็นปัจจัยที่กระตุ้นความขัดแย้งทั่วโลก โดยทรงเสนอแนวทางดังกล่าวผ่านเอกสาร *Magnifica Humanitas* ซึ่งเป็นสมณสาส์นด้านเทววิทยาฉบับสำคัญฉบับแรกในรัชสมัยของพระองค์

- การเลือกบริษัท Anthropic ให้มีบทบาทในการเปิดตัวสมมติฐานดังกล่าว สะท้อนถึงความตึงเครียดที่ยังดำเนินอยู่ระหว่างสมเด็จพระสันตะปาปาซึ่งประสูติในนครชิคาโก กับประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ของสหรัฐฯ ซึ่งได้วิพากษ์วิจารณ์พระองค์หลายครั้งจากจุดยืนต่อสงครามอิหร่าน ขณะที่รัฐบาลทรัมป์ยังคงใช้แนวทางผ่อนคลายในการกำกับดูแล AI โดยประธานาธิบดีได้ตัดสินใจเลื่อนการลงนามคำสั่งฝ่ายบริหารที่กำหนดให้รัฐบาลตรวจสอบโมเดล AI ใหม่ รวมถึงระบบ Mythos ของ Anthropic
- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 ทรงกล่าวถึงประเด็น AI หลายครั้งตลอดหนึ่งปีแรกแห่งสมณสมัยของพระองค์ ทั้งการเตือนไม่ให้ผู้คนหลงใหลเชลยบอดมากเกินไป การส่งสารถึงผู้บริหารบริษัทเทคโนโลยีที่เข้าร่วมการประชุมด้าน AI ณ นครรัฐวาติกัน และการเรียกร้องให้บาทหลวงหลีกเลี่ยงการใช้ AI ในการเขียนบทเทศน์
- ความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วของ AI อาจเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการเลือกพระนาม "เลโอที่ 14" โดยพระองค์ทรงชี้ว่าสมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 13 ผู้เป็นต้นแบบของพระนาม เป็นที่จดจำในฐานะพระสันตะปาปาแห่งหลักคำสอนสังคมคาทอลิกในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม และเป็นผู้ทรงพระนิพนธ์สมมติฐานสำคัญ Rerum Novarum เมื่อปี พ.ศ. 2434 ซึ่งครอบคลุมประเด็นสิทธิแรงงาน ค่าจ้างที่เป็นธรรม และสิทธิในทรัพย์สินส่วนบุคคล สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอที่ 14 ได้ลงนามในสมมติฐานว่าด้วย AI เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2569 ซึ่งตรงกับวันครบรอบ 135 ปีของการเผยแพร่ Rerum Novarum
- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอทรงมีเหตุผลในการเรียกร้องให้เกิดความชัดเจนทางจริยธรรมและการถกเถียงอย่างจริงจังในระดับสังคม อย่างไรก็ตาม การหาหรือควักง้าวข้ามการเรียกร้องเชิงหลักการไปสู่มาตรการที่เป็นรูปธรรม เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การแข่งขันทางการค้าต่อแพลตฟอร์มรายใหญ่ การลงทุนภาครัฐใน AI ที่ทำงานร่วมกับมนุษย์ การกำกับดูแลระบบเฝ้าระวังและอาวุธอัตโนมัติ ตลอดจนการคุ้มครองสิทธิของแรงงานและประชาชนเหนือข้อมูลที่ระบบ AI เหล่านี้พึงพา การแทรกแซงของพระองค์ทำให้การดำเนินการในลักษณะดังกล่าวมีโอกาสเกิดขึ้นมากกว่าที่ผ่านมา แต่ท้ายที่สุด ทุกฝ่ายจำเป็นต้องร่วมกันปกป้องคุณค่าของความเป็นมนุษย์
- รายงานขององค์กรสหประชาชาติระบุว่า การใช้พลังงานไฟฟ้าของศูนย์ข้อมูลทั่วโลกต่อปีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าและ 945 เทราวัตต์ชั่วโมง (TWh) ภายในปี 2573 ซึ่งใกล้เคียงกับปริมาณการใช้ไฟฟ้าทั้งประเทศญี่ปุ่น โดย AI จะคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ของการใช้พลังงานทั้งหมด
- สหภาพยุโรปกำลังพิจารณามาตรการรับมือกับประเด็นดังกล่าว เนื่องจากการใช้พลังงานของศูนย์ข้อมูลอาจชะลอการเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานสะอาดของภูมิภาค หากจำเป็นต้องยืดอายุการใช้งานโรงไฟฟ้าเชื้อเพลิงฟอสซิลหรือก่อสร้างโรงไฟฟ้าใหม่เพื่อรองรับความต้องการไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังอาจผลักดันให้ต้นทุนค่าไฟฟ้าสูงขึ้นจากภาระที่เพิ่มขึ้นต่อระบบโครงข่ายไฟฟ้า
- นักวิจัยขององค์กรสหประชาชาติระบุว่า ศูนย์ข้อมูลทั่วโลกมีแนวโน้มใช้ทั้งพลังงานและน้ำเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าภายในปี 2573
- ปัจจุบัน สหรัฐอเมริกามีศูนย์ข้อมูลที่เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 3,000 แห่ง และอยู่ระหว่างการก่อสร้างอีกกว่า 1,500 แห่ง โดยการขยายตัวดังกล่าวยังไม่มีสัญญาณชะลอลง ประเด็นสำคัญ 7 ประการเกี่ยวกับศูนย์ข้อมูลสำหรับ AI ได้แก่ ศูนย์ข้อมูลใช้พลังงานมากกว่าการใช้ไฟฟ้าของทั้งรัฐอย่างยูทาห์ ผู้ใช้ไฟฟ้าทั่วไปต้องร่วมรับภาระค่าใช้จ่ายจากการใช้ไฟฟ้าในระดับสูงดังกล่าว ศูนย์ข้อมูลใช้น้ำจำนวนมากเพื่อระบบหล่อเย็นและทำให้น้ำระเหย อีกทั้งยังสร้างเสียงความถี่อย่างต่อเนื่อง ซึ่งนักวิจัยเชื่อมโยงกับปัญหาการนอนไม่หลับ ความเครียดเรื้อรัง และความดันโลหิตสูง ผู้เสียภาษีต้องรับภาระค่าใช้จ่ายด้านสิทธิ

ประโยชน์เพื่อสังคม โครงการเหล่านี้ นักวิจัยจากมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ดพบว่า ศูนย์ข้อมูลแห่งหนึ่งในเทศเมืองลาวคอน รัฐเวอร์จิเนีย ซึ่งใช้ก๊าซธรรมชาติและน้ำมันดีเซล อาจทำให้มีผู้เสียชีวิตก่อนวัยอันควรปีละ 3.4 ถึง 6.5 ราย และสร้างความเสียหายด้านสุขภาพสูงถึง 99 ล้านเหรียญสหรัฐต่อปี นอกจากนี้ ศูนย์ข้อมูลยังเปลี่ยนพื้นที่เกษตรกรรมคุณภาพสูงให้เป็นพื้นที่ก่อสร้างซึ่งแทบไม่สามารถกลับมาใช้ทำการเกษตรได้อีก พร้อมทั้งผลักดันราคาที่ดินให้สูงขึ้นกว่าที่ภาคเกษตรจะรองรับได้ และท้ายที่สุด รัฐบาลปัจจุบันแสดงจุดยืนสนับสนุนบริษัทเหล่านี้ มากกว่าประชาชนชาวอเมริกันราว 7 ใน 10 ที่ไม่ต้องการให้ศูนย์ข้อมูลมาตั้งอยู่ใกล้ที่อยู่อาศัยของตน

- มีการประเมินว่า เงินลงทุนทั่วโลกในศูนย์ข้อมูล AI จะมีมูลค่าประมาณ 3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในช่วง 4 ปีข้างหน้า โดยเม็ดเงินส่วนใหญ่จะไหลเข้าสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม ประชาชนทุกกลุ่มการเมืองในสหรัฐฯ ต่างแสดงความไม่พอใจต่อโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เหล่านี้ ซึ่งกำลังกลายเป็นประเด็นสำคัญในการเลือกตั้ง และอาจส่งผลกระทบต่อการเติบโตของอุตสาหกรรม AI
- นายอันโตนิโอ กูเตอร์เรส เลขาธิการองค์การสหประชาชาติ เปิดตัวโครงการส่งเสริมความโปร่งใสสำหรับศูนย์ข้อมูล โดยเรียกร้องให้บริษัท AI รายใหญ่ประเมินและเปิดเผยข้อมูลผลกระทบด้านการใช้น้ำ การปล่อยคาร์บอน และการใช้ที่ดินต่อสาธารณะ พร้อมทั้งให้คำมั่นว่าจะใช้พลังงานหมุนเวียนในการดำเนินงานของศูนย์ข้อมูลทั้งหมดภายในปี 2573
- ศาลกรุงปารีสมีคำสั่งให้บริษัท TotalEnergies ของฝรั่งเศส เปิดเผยความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศ ที่เชื่อมโยงกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากผลิตภัณฑ์น้ำมันและก๊าซของบริษัท พร้อมจัดทำแผนลดผลกระทบดังกล่าว
- โรงเรียนมากกว่า 1,000 แห่งในสหราชอาณาจักรถูกสั่งปิดทั้งหมดหรือบางส่วน หลังอุณหภูมิภายในห้องเรียนบางแห่งสูงเกิน 40 องศาเซลเซียส ขณะที่ทางการกังวลถึงผลกระทบของคลื่นความร้อนรุนแรงต่อสนามเด็กเล่นที่ไม่มีร่มเงา โดยหลายโรงเรียนยังเหลือเวลาอีกหลายสัปดาห์ก่อนสิ้นสุดภาคการศึกษา
- คลื่นความร้อนที่คร่าชีวิตผู้คนไปหลายสิบรายและทำให้การใช้ชีวิตในยุโรปเป็นไปอย่างยากลำบากยิ่งรุนแรงขึ้น เนื่องจากบ้านเรือนส่วนใหญ่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ อีกทั้งยังถูกออกแบบให้กักเก็บความร้อน ภายนอกอาคาร คลื่นความร้อนทำให้ถนนในเยอรมนีละลาย และรางรถไฟในสวิตเซอร์แลนด์ ขณะที่เยอรมนีและอิตาลียังคงเผชิญอากาศร้อนจัด หลังคลื่นความร้อนเคลื่อนตัวไปทางยุโรปตะวันออก
- ประเทศในคาบสมุทรบอลข่านได้รับผลกระทบจากคลื่นความร้อนที่ทำลายสถิติ ซึ่งส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตเกินกว่าปกติหลายร้อยราย และรบกวนการดำเนินชีวิตประจำวันทั่วทั้งภูมิภาคยุโรปต่อเนื่องนานกว่าหนึ่งสัปดาห์
- บริษัท Belden Brick Company ในเมืองซูการ์ครีก รัฐโอไฮโอ เผยว่า ค่าไฟฟ้าของบริษัทพุ่งขึ้นร้อยละ 90 ในปีที่ผ่านมา โดยมีสาเหตุหลักจากความต้องการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นของศูนย์ข้อมูลในภูมิภาค ผู้ผลิตอายุ 141 ปีรายนี้ระบุว่า ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากค่าธรรมเนียมกำลังการผลิตรายเดือน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากประมาณ 1,600 เหรียญสหรัฐ เป็น 12,000 เหรียญสหรัฐ
- รายงานของ Environmental Integrity Project ระบุว่า โรงไฟฟ้าก๊าซธรรมชาติที่อยู่ระหว่างการวางแผนก่อสร้างหลายสิบแห่ง ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อจ่ายไฟฟ้าให้ศูนย์ข้อมูลโดยตรง อาจปล่อยก๊าซเรือนกระจกในแต่ละปีในระดับใกล้เคียงกับทั้งประเทศออสเตรเลียหรือฝรั่งเศส โดยองค์กรดังกล่าวได้ทบทวนโครงการที่เสนอหรืออยู่ระหว่างการวางแผนจำนวน 74 โครงการ ซึ่งจะ

จ่ายไฟฟ้าให้ศูนย์ข้อมูลโดยตรง โดยไม่ผ่านระบบโครงข่ายไฟฟ้าของสหรัฐฯ โครงการทั้งหมดคาดว่าจะมีกำลังการผลิตไฟฟ้ารวม 143 กิกะวัตต์ และอาจปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงถึง 662 ล้านตันต่อปี

- xAI ได้ติดตั้งกังหันก๊าซธรรมชาติ 59 ตัว ซึ่งเป็นจำนวนประมาณสองเท่าของที่บริษัทได้ยอมรับต่อสาธารณะ สำหรับโครงการศูนย์ข้อมูล กังหันเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของประเด็นถกเถียงว่าการเติบโตของ AI กำลังสร้างภาระมลพิษที่ไม่สมดุลให้กับชุมชนที่มีคนผิวสีหรือไม่
- นิวเจอร์ซีย์กลายเป็นรัฐแรกในสหรัฐอเมริกาที่หยุดการก่อสร้างศูนย์ข้อมูลขนาดใหญ่แห่งใหม่ โดยกำหนดระยะเวลาห้าปีเนื่องจากความกังวลที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวกับต้นทุนด้านพลังงาน การจัดหาไฟฟ้า และการระดมทุนท้องถิ่น
- มูลค่าของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับ AI เพิ่มขึ้น 27 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในช่วงสามปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นจำนวนที่น่าทึ่ง เทียบเท่ากับร้อยละ 36 ของมูลค่าตลาดหุ้นสหรัฐทั้งหมดในปัจจุบัน บริษัทยักษ์ใหญ่ทั้งเจ็ด ได้แก่ Alphabet Amazon Apple Meta Microsoft Nvidia และ Tesla ปัจจุบันมีมูลค่ารวมกันคิดเป็นหนึ่งในสามของดัชนี Standard & Poor's 500
- แหล่งข่าวห้าแหล่งที่คุ้นเคยกับเรื่องนี้กล่าวว่า สหรัฐฯ และจีนวางแผนที่จะเจรจาเกี่ยวกับปัญญาประดิษฐ์ในเดือนกันยายนเนื่องจากมหาอำนาจทั้งสองกำลังเผชิญกับวิธีการควบคุมความเสี่ยงที่เกิดจากเทคโนโลยีคู่แข่งที่มีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น
- ตลอดช่วงปีที่ผ่านมา คลังสินค้าขนาดมหึมาที่มีดึกดำบรรพ์และไม่มีหน้าต่างได้กลายเป็นประเด็นสำคัญในพื้นที่ชนบทของรัฐมิชิแกน สหรัฐฯ โดยศูนย์ข้อมูล (Data Centers) เหล่านี้ถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่าใช้พลังงานมหาศาลเพื่อรองรับการเติบโตของปัญญาประดิษฐ์ (AI) ซึ่งกำลังเผชิญกระแสความกังวลมากขึ้น อีกทั้งยังทำให้ค่าไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้น ใช้น้ำจืดในปริมาณมาก ครอบคลุมพื้นที่ขนาดใหญ่ และก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อเนื่องจนประชาชนบางส่วนยื่นฟ้องร้อง

การขยายตัวของเมือง

การขยายตัวของเมืองยังคงเป็นแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั่วโลก และภาพรวมล่าสุดได้เปลี่ยนแปลงไปอีกครั้ง โดยรายงาน [World Urbanization Prospects 2568](#) ฉบับล่าสุดขององค์การสหประชาชาติ (UN) ซึ่งเป็นการปรับปรุงข้อมูลครั้งแรกในรอบกว่า 6 ปี ระบุว่า ปัจจุบันประชากรโลก ร้อยละ 45 อาศัยอยู่ในเขตเมือง เพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าจาก ร้อยละ 20 ในปี 2493 จากจำนวนประชากรโลกทั้งหมด 8.2 พันล้านคน องค์การสหประชาชาติได้สรุปผลการศึกษาดังกล่าวไว้ในเอกสาร [World Urbanization Prospects 2568: Ten Key Messages](#) โดยเน้นให้เห็นถึงขนาดของการขยายตัวของเมือง การกระจุกตัวในบางภูมิภาค และทิศทางการเติบโตของเมืองทั่วโลกในอนาคต ภายในปี 2593 คาดว่าการเพิ่มขึ้นของประชากรโลกอีกประมาณ สองในสาม จะเกิดขึ้นในเขตเมือง ขณะที่ประชากรส่วนที่เหลือจะเพิ่มขึ้นในเมืองขนาดเล็กและชุมชนเมือง อเมริกาเหนือและสหภาพยุโรปยังคงมีสัดส่วนประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลกอย่างมาก ขณะที่อินเดียคาดว่าจะยังคงมีประชากรอาศัยอยู่ในเขตเมืองต่ำกว่าร้อยละ 50 แม้จะเข้าสู่ปี 2593 แล้วก็ตาม จำนวนมหานคร (Megacities) ทั่วโลกเพิ่มขึ้นถึง 4 เท่า นับตั้งแต่ปี 2518 จาก 8 เมือง เป็น 33 เมือง ในปัจจุบัน โดยกรุงจาการ์กลายเป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดในโลก รองลงมาคือกรุงเทพฯ และกรุงโตเกียว อย่างไรก็ตาม ประชากรทั่วโลกยังคงอาศัยอยู่ในเมืองขนาดเล็กและขนาดกลางมากกว่ามหานคร และเมืองกลุ่มนี้ โดยเฉพาะในทวีปแอฟริกาและเอเชีย กำลังเติบโตในอัตราที่รวดเร็วที่สุด อีกประเด็นหนึ่งที่มีความสำคัญต่อธุรกิจของเราไม่แพ้กัน คือ การเพิ่มขึ้นของครัวเรือนที่มีผู้อยู่อาศัยเพียงคนเดียว โดยคาดว่าสัดส่วนครัวเรือนประเภทนี้ทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 35 ภายในปี 2593 จาก ร้อย

บริษัท พรีเมียม ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน)

ละ 28 ในปี 2561 ขณะที่ประเทศในกลุ่มนอร์ดิกและญี่ปุ่นมีส่วนดังกล่าวสูงกว่า ร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 50 แล้ว และภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกกำลังเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตของการอยู่อาศัยเพียงลำพังเร็วที่สุด เช่นเดียวกับที่ผ่านมา สิ่งที่เกิดขึ้นในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียมักจะเกิดขึ้นในภูมิภาคอื่นของโลกตามมาในอีกประมาณสองทศวรรษต่อมา และเมื่อประชากรในเขตเมืองอาศัยอยู่เพียงลำพังมากขึ้น ความต้องการเครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้าน เฟอร์นิเจอร์ และยานพาหนะสำหรับแต่ละครัวเรือนก็จะเพิ่มขึ้น ซึ่งล้วนต้องใช้เหล็ก ซีเมนต์ ไม้ และวัตถุดิบสินค้าแห่งเทกองกลุ่มรอง อื่น ๆ ที่ต้องขนส่งทางทะเล โดยสรุป เมื่อการขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้น และผู้คนจำนวนมากขึ้นอาศัยอยู่ในที่อยู่อาศัยขนาดเล็กแบบครัวเรือนเดี่ยว ความต้องการขนส่งสินค้าแห่งเทกองในแง่ตันไม้ก็จะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ความเหลื่อมล้ำ

- ความเหลื่อมล้ำยังคงเป็นหนึ่งในลักษณะสำคัญของเศรษฐกิจโลก รายงานของ Oxfam ที่เผยแพร่ในการประชุมดาวอสเมื่อเดือนมกราคม 2569 ระบุว่า ความมั่งคั่งของมหาเศรษฐีทั่วโลกในปี 2568 ทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 18.3 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ โดยเติบโตเร็วกว่าอัตราเฉลี่ยในช่วง 5 ปีก่อนหน้าถึง 3 เท่า ขณะที่มหาเศรษฐีที่ร่ำรวยที่สุดของโลกเพียง 12 คน มีทรัพย์สินรวมมากกว่าทรัพย์สินของประชากรครึ่งหนึ่งของโลก ซึ่งมีจำนวนมากกว่า 4 พันล้านคน สงครามอิหร่านยังทำให้ช่องว่างดังกล่าวขยายตัวมากขึ้น โดยบริษัทน้ำมันและก๊าซรายใหญ่ทำกำไรส่วนเพิ่มได้มากกว่า 30 ล้านเหรียญสหรัฐต่อชั่วโมง นับตั้งแต่ความขัดแย้งเริ่มต้นขึ้น ในขณะที่ผู้บริโภคทั่วโลกต้องแบกรับต้นทุนเชื้อเพลิงและอาหารที่สูงขึ้น ดังเช่นที่ผ่านมา ไม่ว่าผู้คนจะอาศัยอยู่ในประเทศที่ร่ำรวยที่สุดหรือยากจนที่สุดของโลก กลุ่มที่ได้รับผลกระทบหนักที่สุดจากความปั่นป่วนเหล่านี้ก็คือประชากรผู้มีรายได้น้อย เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ขององค์การสหประชาชาติข้อหนึ่งคือการยกระดับผู้คนให้พ้นจากความยากจน ซึ่งจีนประสบความสำเร็จอย่างมาก ส่งผลให้การบริโภคเนื้อสัตว์เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากประชาชนเปลี่ยนจากการบริโภคอาหารที่เน้นพืชเป็นหลัก ไปสู่การบริโภคเนื้อสัตว์ทั้งเนื้อขาวและเนื้อแดงมากขึ้น เรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองมีบทบาทสำคัญในการขนส่งวัตถุดิบอาหารสัตว์ที่รองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยการผลิตเนื้อแดง 1 กิโลกรัม ต้องใช้ธัญพืชเป็นอาหารสัตว์มากถึง 6 กิโลกรัม เมื่อชนชั้นกลางในประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ขยายตัวและหันมาบริโภคเนื้อสัตว์มากขึ้นตามรูปแบบการใช้ชีวิตที่ฟุ่มเฟือยกว่าเดิม ความต้องการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกองที่ขนส่งธัญพืชก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น แม้ว่าความมั่งคั่งของโลกจะกระจายอย่างไม่เท่าเทียม แต่การขยายตัวอย่างต่อเนื่องของชนชั้นกลางจากรายได้ที่เพิ่มขึ้น ยังคงสนับสนุนการบริโภคและส่งผลให้ความต้องการสินค้าแห่งเทกองเพิ่มสูงขึ้น
- ในการประชุมของ International Grains Council (IGC) ที่กรุงลอนดอนเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน US Soybean Export Council ระบุว่า อุปสงค์ของถั่วเหลืองในตลาดเกิดใหม่ยังคงขยายตัวต่อเนื่อง โดยการบริโภคที่เพิ่มขึ้นมีความเชื่อมโยงกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร การเติบโตของ GDP และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมบริโภคอาหาร ทั้งนี้ การเติบโตของการส่งออกถั่วเหลืองของบราซิลในช่วงที่ผ่านมา มุ่งไปยังประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียใต้ แอฟริกาเหนือ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นหลัก รวมถึงตุรกีและสหภาพยุโรป (ข้อมูลจาก Braemar วันที่ 23 มิถุนายน 2569)

- มีผู้นำธุรกิจเพียงไม่กี่คนที่ฝังรากลึกอยู่ในวัฒนธรรมสมัยนิยมได้เทียบเท่ากับอีลอน มัสก์ ผู้ประกอบการผู้ทะเยอทะยานที่ก้าวขึ้นเป็นบุคคลสำคัญของวัฒนธรรมอินเทอร์เน็ต และสะสมความมั่งคั่งจนได้รับการยกย่องให้เป็น มหาเศรษฐีล้านล้านคนแรก ของโลก
- ปฏิกริยาของทั่วโลกต่อการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของ SpaceX มีตั้งแต่ความตื่นเต้นของนักลงทุน ความชื่นชมจากแฟนคลับ ไปจนถึงเสียงวิพากษ์วิจารณ์อย่างรุนแรงจากนักการเมืองและประชาชนจำนวนมาก ซึ่งมองว่าอีลอน มัสก์เป็น สัญลักษณ์ของความเหลื่อมล้ำที่เพิ่มขึ้นของโลก
- รายงานของ UNICEF ระบุว่า เด็กเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศที่ทวีความรุนแรงขึ้น ในสัดส่วนที่สูงกว่ากลุ่มอื่น โดยมีเด็กมากถึง 662 ล้านคน ที่เผชิญความเสี่ยงจากพายุหมุนเขตร้อน 337 ล้านคน เสี่ยงต่ออุทกภัยจากแม่น้ำ และ 33 ล้านคน เสี่ยงต่อน้ำท่วมชายฝั่ง นอกจากนี้ ยังมีเด็ก 1 พันล้านคน ที่มีความเสี่ยงต่อโรคมาลาเรีย ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในทวีปแอฟริกา ในปี 2567 เด็ก 242 ล้านคน ใน 85 ประเทศ ต้องหยุดชะงักการศึกษาเนื่องจากภัยพิบัติที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ
- ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ของสหรัฐฯ เปิดเผยว่า ในปีที่ผ่านมา เขามีรายได้จากธุรกิจรีปโทเคอร์เรนซ์ของครอบครัวมากกว่า 1.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ สะท้อนว่าปัจจุบันรายได้ส่วนใหญ่ของทรัมป์มาจากสินทรัพย์ดิจิทัล
- รายงาน World Inequality Report 2569 ระบุว่า มหาเศรษฐีเพียง 56,000 คน ทั่วโลก ซึ่งมีจำนวนพอที่จะบรรจุในสนามฟุตบอล เพียงแห่งเดียว มีความมั่งคั่งรวมกันมากกว่าประชากรครึ่งล่างของโลกถึง 3 เท่า ขณะที่ประชากรร้อยละ 1 ที่ร่ำรวยที่สุดถือครองความมั่งคั่งของโลกถึง ร้อยละ 37
- รายงาน UBS Global Wealth Report 2569 ระบุว่า ความมั่งคั่งส่วนบุคคลทั่วโลกในปี 2568 เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10.8 ซึ่งเป็นอัตราการเติบโตสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2560 และทำให้มีเศรษฐีหน้าใหม่เกือบ 1 ล้านคน อย่างไรก็ตาม ความมั่งคั่งเฉลี่ยของประชากร (Median Wealth) กลับลดลงในตลาดส่วนใหญ่จากทั้งหมด 56 ตลาด ที่ทำการสำรวจ แม้ว่าความมั่งคั่งเฉลี่ยโดยรวมจะเพิ่มขึ้นก็ตาม ขณะที่จำนวนมหาเศรษฐีที่มีทรัพย์สินเป็นเงินเหรียญสหรัฐเพิ่มขึ้น ร้อยละ 13.1 เป็น 3,302 คน
- ผลสำรวจพบว่า ร้อยละ 64 ของชาวอเมริกันเห็นว่า ช่องว่างระหว่างคนรวยกับคนจนกว้างเกินไป และร้อยละ 68 สนับสนุนการ จัดเก็บภาษีขั้นต่ำสำหรับมหาเศรษฐี ซึ่งรวมถึงชาวรีพับลิกัน ร้อยละ 50 โดยปัจจุบันประชากรร้อยละ 1 ที่ร่ำรวยที่สุดของสหรัฐฯ ถือครองความมั่งคั่งของภาคครัวเรือนถึง ร้อยละ 30 ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับยุค Gilded Age ขณะที่ประชากรครึ่งล่างของประเทศถือครองความมั่งคั่งเพียง ร้อยละ 2.5 เท่านั้น
- เชลล์ (Shell) รายงานกำไรสุทธิในไตรมาส 2 เพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าเมื่อเทียบกับปีก่อน สู่ระดับ 9.84 พันล้านเหรียญสหรัฐ สูงกว่าที่ตลาดคาดการณ์ โดยได้รับแรงหนุนจากราคาพลังงานที่สูงขึ้นและส่วนต่างกำไรจากธุรกิจการกลั่นที่แข็งแกร่ง นับตั้งแต่เกิดความขัดแย้งในตะวันออกกลาง

เงินเฟ้อ

สงครามระหว่างสหรัฐฯ/อิสราเอลกับอิหร่าน รวมถึงการปิดช่องแคบฮอร์มุซที่เกิดขึ้นตามมา ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ผลักดันเงินเฟ้อทั่วโลกในปี 2569 ราคาน้ำมันดิบเบรนท์พุ่งขึ้นมากกว่าร้อยละ 50 ณ จุดสูงสุด และระดับมากกว่า 126 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ภายในสิ้นเดือนเมษายน ก่อนจะปรับลดลงต่ำกว่า 71 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม หลังความหวังต่อการบรรลุข้อตกลงหยุดยิงมีความชัดเจนมากขึ้น ขณะที่สำนักงานพลังงานสากล (IEA) ระบุว่า เหตุการณ์ดังกล่าวเป็นแรงกระแทกด้านอุปทานที่รุนแรงที่สุดเท่าที่ตลาดน้ำมันโลกเคยเผชิญมา องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) เดือนเมื่อเดือนมีนาคม 2569 ว่า อัตราเงินเฟ้อทั่วไปของสหรัฐฯ อาจแตะร้อยละ 4.2 ตลอดทั้งปีจากผลกระทบของเหตุการณ์ดังกล่าว ขณะที่การปรับประมาณการของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ในเดือนกรกฎาคม ระบุว่า เงินเฟ้อโลกในปี 2569 มีแนวโน้มอยู่ที่ร้อยละ 4.7 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.1 ในปี 2568 ซึ่งเป็นการพลิกกลับจากแนวโน้มชะลอตัวที่เคยคาดการณ์ไว้ก่อนหน้านี้อย่างชัดเจน สำหรับผู้ประกอบการเรือขนส่งสินค้าแห่งเทกอง ผลกระทบดังกล่าวมีทั้งด้านบวกและด้านลบ โดยต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเรือที่สูงขึ้นส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้น โดยตรง ขณะที่แรงกดดันจากเงินเฟ้อต่อการใช้จ่ายของผู้บริโภคในประเทศเศรษฐกิจหลัก อาจส่งผลให้ความต้องการสินค้าสำเร็จรูปลดลงในระยะยาว และส่งผลต่อเนื่องมายังความต้องการวัตถุดิบที่เรือของเราขนส่ง อย่างไรก็ตาม ปัจจัยบวกคือ ณ ช่วงต้นเดือนกรกฎาคม 2569 ราคาน้ำมันได้ปรับตัวลดลงกลับมาใกล้ระดับก่อนเกิดสงครามแล้ว ซึ่งบ่งชี้ว่าแรงกดดันด้านเงินเฟ้อบางส่วนในปีนี้อาจเป็นเพียงผลกระทบชั่วคราว อย่างไรก็ตาม การล่มสลายของข้อตกลงหยุดยิงเมื่อไม่นานมานี้ และการกลับมาปะทุของการสู้รบ ได้เพิ่มความเสี่ยงต่อการหยุดชะงักของตลาดพลังงานอีกครั้ง และอาจนำไปสู่แรงกดดันด้านเงินเฟ้อรอบใหม่

การทุจริตคอร์รัปชัน

- ดัชนีการรับรู้การทุจริตปี 2568 ขององค์กร Transparency International ซึ่งเผยแพร่เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2569 แสดงให้เห็นว่าคะแนนเฉลี่ยทั่วโลกลดลงสู่ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 42 คะแนนจากเต็ม 100 นับเป็นการปรับลดลงครั้งแรกในรอบกว่าทศวรรษ โดยกว่า 2 ใน 3 ของ 182 ประเทศที่ได้รับการประเมินมีคะแนนต่ำกว่า 50 คะแนน ประเทศไทยได้ 33 คะแนนจาก 100 คะแนน อยู่อันดับที่ 116 ลดลง 1 อันดับจากปี 2567 และเป็นคะแนนต่ำสุดในรอบเกือบ 20 ปี โดยส่วนหนึ่งเป็นผลจากกรณีอาชญากรรมสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ถล่มในปี 2568 ซึ่งสะท้อนถึงจุดอ่อนด้านการกำกับดูแลภาครัฐ ท่ามกลางสถานการณ์ดังกล่าว ผลงานด้านการกำกับดูแลกิจการของ PSL ยังคงโดดเด่น โดยบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับ "ดีเลิศ (Excellent)" ด้านการกำกับดูแลกิจการติดต่อกันเป็นปีที่ 16 (ในปี 2553 ถึงปี 2568) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และเป็นสมาชิกของโครงการแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (CAC) อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2561 สงครามอิหร่านยังทำให้เกิดการจับตาการทุจริตในอีกรูปแบบหนึ่งที่ไม่ค่อยปรากฏให้เห็น โดยมีรายงานว่า มีการเข้าซื้อขายสัญญาซื้อขายล่วงหน้าน้ำมันมูลค่ากว่า 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพียงไม่กี่นาทีก่อนที่ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ จะประกาศความคืบหน้าเกี่ยวกับการหยุดยิง ซึ่งก่อให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับการใช้ข้อมูลภายใน (Insider Trading) ขณะที่กลุ่มบรรษัทด้านความโปร่งใสระบุมาโดยตลอดว่า การค้าอาวุธทั่วโลกซึ่งขยายตัวจากความขัดแย้งในปัจจุบัน มีสัดส่วนการทุจริตที่เกี่ยวข้องกับ

การค้าระหว่างประเทศสูงถึงร้อยละ 40 ของการทุจริตทั้งหมด แม้การค้าอาวุธจะคิดเป็นเพียงร้อยละ 0.5 ของการค้าโลกก็ตาม สำหรับอุตสาหกรรมที่มีการดำเนินธุรกิจในระดับโลกอย่างการขนส่งทางทะเล การรักษามาตรฐานการต่อต้านการทุจริตที่เข้มแข็งยังคงมีความสำคัญอย่างยิ่ง

- เจ้าหน้าที่ด้านน้ำมันของอิรักที่ทุจริตถูกคว่ำบาตรจากการมีส่วนร่วมช่วยให้มีการลักลอบส่งออกน้ำมันอิหร่านมูลค่าประมาณ 1 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี โดยจัดทำเอกสารปลอมเพื่อให้น้ำมันดิบของอิหร่านสามารถผสมและจำหน่ายในฐานะน้ำมันของอิรัก แลกกับเงินสินบนมูลค่าหลายล้านเหรียญสหรัฐ

มาตรการคว่ำบาตร

- ความล้มเหลวของมาตรการคว่ำบาตรในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประเทศเป้าหมายได้รับการพิสูจน์มาเป็นเวลาหลายทศวรรษว่าเป็นยุทธศาสตร์ทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ไม่ประสบผลสำเร็จ การที่ International Group of P&I Clubs (IG) ถูกบังคับให้ยกเลิกความคุ้มครองแก่กองเรือบรรทุกน้ำมันที่อยู่ภายใต้การคว่ำบาตรหรือ “กองเรือเงา (Shadow Fleet)” จากความคุ้มครองด้านการประกันภัยมลพิษทางน้ำมันในระดับโลก ส่งผลให้กองเรือดังกล่าวประกอบด้วยเรือที่มีอายุการใช้งานมาก ไม่มีหลักฐานการประกันภัยที่ถูกต้อง ลูกเรือขาดคุณสมบัติหรืออยู่ในช่วงปลายอาชีพ เติบโตภายใต้เจ้าของที่ให้ความสำคัญกับผลกำไรมากกว่าการปฏิบัติตามกฎระเบียบสากล การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม การดูแลสุขภาพลูกเรือ หรือการปฏิบัติตามมาตรการคว่ำบาตรของสหรัฐฯ สหราชอาณาจักร และสหภาพยุโรป ซึ่งล้วนเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่อาจสร้างความเสียหายแก่ประเทศชายฝั่ง
- มาตรการคว่ำบาตรไม่สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของประเทศที่ถูกคว่ำบาตรได้ ไม่ว่ามาตรการดังกล่าวจะมีความเข้มงวดหรือบังคับใช้เป็นเวลานานเพียงใด สิ่งนี้สะท้อนให้เห็นว่าการคว่ำบาตรควรถูกยัดเยียดในฐานนโยบายที่ล้มเหลว ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจมากมาย แต่กลับไม่สามารถยับยั้งประเทศเป้าหมายได้
- ขณะนี้เริ่มเห็นชัดว่าสหภาพยุโรปและประเทศอื่น ๆ ตระหนักถึงผลกระทบที่ไม่ตั้งใจจากการบังคับใช้มาตรการคว่ำบาตร ความพยายามที่จะอ้างเหตุผลในการสกัดกั้นเรือของกองเรือเงาโดยอ้างว่า “ไม่มีการประกันภัยที่เพียงพอ” ทั้งที่สาเหตุมาจากกฎหมายของสหภาพยุโรปที่ห้าม P&I Clubs ให้ความคุ้มครองแก่เรือเหล่านี้ จึงนับเป็นความย้อนแย้งอย่างยิ่ง
- ผลกระทบที่ไม่ตั้งใจอีกประการหนึ่งคือ อูรีไซเคิลเรือหลายแห่งปฏิเสธที่จะรับปลดระวางเรือของกองเรือเงา เนื่องจากกังวลว่าจะถูกมองว่าเป็นผู้ช่วยเหลือกิจกรรมการคว่ำบาตร ซึ่งเป็นข้อกล่าวหาที่ไม่มีธุรกิจใดต้องการเผชิญ ส่งผลให้เมื่อเรือเหล่านี้หมดอายุการใช้งานและไม่สามารถนำไปรีไซเคิลได้ ก็ถูกปล่อยทิ้งไว้ให้ผุพังตามชายฝั่ง กลายเป็นซากเรือที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและสร้างภาระแก่ประเทศชายฝั่ง
- ภัยคุกคามที่แท้จริงต่อความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเลมาจาก “กองเรือมืด (Dark Fleet)” ปัจจุบันมีเรือบรรทุกน้ำมันในกองเรือดังกล่าวประมาณ 1,500 ลำ ซึ่งดำเนินการโดยแทบไม่อยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ใด ๆ และสร้างความเสี่ยงอย่างมากต่อความปลอดภัยทางทะเลระหว่างประเทศ หากกองเรือเหล่านี้ยังสามารถดำเนินงานได้โดยไม่ต้องรับผิดชอบ ก็จะมีจำนวนเพิ่มขึ้น หากกองเรือส่วนหนึ่งของโลกไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ย่อมส่งผลกระทบต่อกองเรือส่วนที่เหลือของโลก ดังนั้น ทุกฝ่ายควรปฏิบัติตามกฎเกณฑ์เดียวกัน และร่วมกันผลักดันให้ผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

- สหราชอาณาจักรจะอนุญาตให้นำเข้าน้ำมันดีเซลและน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ผ่านการกลั่นในต่างประเทศจากน้ำมันดิบของรัสเซีย ภายใต้ข้อยกเว้นของมาตรการคว่ำบาตร เพื่อช่วยรักษาเสถียรภาพด้านอุปทานภายในประเทศ ท่ามกลางราคาลงงานที่พุ่งสูงจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง แม้สหราชอาณาจักรยังคงสนับสนุนยูเครนอย่างมั่นคง แต่แดน ทอมลินสัน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง ระบุว่า ผลประโยชน์ของประเทศต้องมาก่อน ดังนั้น การผ่อนคลามาตรการคว่ำบาตรต่อผลิตภัณฑ์รัสเซียบางรายการในช่วงเวลานี้จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสม
- ศ.ว. ชิน ชาสิน ของรัฐนิวแฮมเชียร์ จากพรรค เดโมแครต ออกมากล่าวหาประธานาธิบดีทรัมป์ว่า การมอบข้อยกเว้นมาตรการคว่ำบาตรน้ำมันของรัสเซียเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา เปรียบเสมือนการส่ง “สายป่านข้อชีวิต” และอัลดิด “สั้มหล่นก้อนโค” ให้แก่ประธานาธิบดี วลาดิเมียร์ ปูติน แห่งรัสเซีย (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 3 มิถุนายน 2569)
- แม้ว่าสหภาพยุโรป (EU) จะยังคงเดินหน้านำมาตรการคว่ำบาตรอย่างต่อเนื่อง แต่รูปแบบโดยรวมยังคงเหมือนเดิม คือเป็นเพียงการดำเนินมาตรการแบบค่อยเป็นค่อยไป ส่งผลกระทบในวงจำกัด และมาตรการคว่ำบาตรยังคงประสบปัญหาในการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกที่พยายามจะกำหนดทิศทาง (Lloyd's List, op-ed วันที่ 11 มิถุนายน 2569)
- กองเรือเงา (Shadow Fleet) ของรัสเซียไม่ได้เป็นเพียงช่องทางหลีกเลี่ยงมาตรการคว่ำบาตรที่คลุมเครืออีกต่อไป แต่กำลังพัฒนาไปสู่ระบบการขนส่งทางทะเลฉุกเฉิน โดยรัสเซียจะไม่รับเรือทั้งหมดเข้าสู่กองเรือเงา แต่จะคัดเลือกละแวกที่ผ่านมาตรฐานขั้นต่ำ ถือเป็นการคัดกรองด้านคุณภาพ ไม่ใช่การเปิดรับทั้งหมดโดยไม่มีข้อจำกัด ปัจจุบัน เรือบรรทุกน้ำมันเกือบหนึ่งในสามที่เดินทางผ่านทะเลบอลติกก็ไปรับรองประกันภัยจากบริษัทประกันของรัสเซียหรือบริษัทที่มีความเชื่อมโยงกับรัสเซีย สะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างที่ลดการพึ่งพาระบบของ International Group ขณะที่เจ้าหน้าที่ของยุโรปยอมรับอย่างเปิดเผยว่าการยึดเรือที่ชักธงรัสเซียมีความเสี่ยงสูงกว่ามาก และอาจนำไปสู่ความขัดแย้งทางการทูตหรือแม้แต่ทางทหาร ด้านรัสเซียปฏิเสธแนวคิดเรื่อง “กองเรือเงา” และคาดว่าจะตอบโต้สิ่งที่เรียกว่าเป็น “การกระทำอันเป็นโจรสลัด” (ข้อมูลจาก Lloyd's List, op-ed วันที่ 23 มิถุนายน 2569)
- สหรัฐฯ ประกาศผ่อนผันมาตรการคว่ำบาตรอิหร่านเป็นเวลา 60 วัน หลังการเจรจาครั้งแรกภายใต้ข้อตกลงสันติภาพฉบับใหม่ที่ลงนามเมื่อเดือนมิถุนายน โดยประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ระบุว่า “ทำทุกอย่างที่จำเป็น” หากอิหร่านไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงในส่วนของตน
- เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน กระทรวงการคลังสหรัฐฯ ได้พลิกแนวนโยบายที่ดำเนินมายาวนานกว่า 40 ปี ด้วยการผ่อนผันมาตรการคว่ำบาตรน้ำมันอิหร่านเป็นเวลา 60 วัน โดยมีเป้าหมายเพื่อรักษาการเจรจาและให้ช่องแคบฮอร์มุซ (Strait of Hormuz: SoH) ยังคงเปิดใช้งานต่อไป อย่างไรก็ตาม The Economist ระบุว่า มาตรการดังกล่าวจนถึงขณะนี้ดูเหมือนจะยังไม่บรรลุผลตามเป้าหมายของสหรัฐฯ และกลับเป็นผลดีต่ออิหร่านมากกว่า
- มาตรการบังคับใช้การคว่ำบาตรใหม่ทุกครั้ง ล้วนก่อให้เกิดมาตรการตอบโต้ตามมา แม้การดำเนินมาตรการคว่ำบาตรของยุโรปจะสร้างความยากลำบากให้กับกองเรือเงาของรัสเซียอย่างชัดเจน แต่ในขณะเดียวกันก็ผลักดันให้ผู้ประกอบการปรับตัวด้วยการเปลี่ยนไปใช้ธงเรือใหม่ โครงสร้างทางกฎหมายใหม่ และเส้นทางเดินเรือใหม่ ดังเช่นที่มักเกิดขึ้นกับมาตรการคว่ำบาตร แรงกดดันย่อมนำไปสู่การปรับตัว คำถามสำคัญคือ ยุโรปจะสามารถรับมือกับผลกระทบที่เกิดจากความสำเร็จของมาตรการของตนเองได้หรือไม่ (ข้อมูลจาก Lloyd's List, op-ed วันที่ 13 กรกฎาคม 2569)

- เรือบรรทุกน้ำมัน Caroline Bezege ขนาด 159,168 เดทเวตัน ซึ่งอยู่ภายใต้มาตรการคว่ำบาตรและสร้างในปี 2544 เกิดรอยรั่วหลายจุด ตัวเรือเอียงมากขึ้น และพบการปนเปื้อนของน้ำมันในถังอับเฉา (Ballast Tanks) และพื้นที่ระหว่างผนังเรือสองชั้น (Double Hull) โดยภาพถ่ายดาวเทียมแสดงให้เห็นว่ามีการรั่วไหลของน้ำมันสู่บริเวณอ่าวโดยรอบแล้ว แผนกผู้เรือกำหนดให้ถ่ายโอนน้ำมันผ่านท่อส่งความยาว 500 เมตร ไปยังเรือบรรทุกน้ำมันอีกลำ แต่ความล่าช้าจากการที่ไม่สามารถติดต่อเจ้าของเรือได้ รวมถึงความไม่แน่นอนด้านกฎหมาย อาจทำให้เรือแตกหักและก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออาฟ เตาะห์เล นกทะเล และชายฝั่งโดฟาร์ (Dhofar) (ข้อมูลจาก Splash วันที่ 22 กรกฎาคม 2569)
- [สหภาพยุโรป \(EU\) ได้ผ่อนปรนมาตรการคว่ำบาตรรอบล่าสุด](#) โดยอนุญาตให้มีการขนส่งก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) ของรัสเซียไปยังประเทศนอกสหภาพยุโรปได้ต่อไป การผ่อนปรนดังกล่าวยังครอบคลุมถึงการให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิค การให้บริการนำหน้า และการจัดหาเงินทุนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง LNG ของรัสเซียไปยังประเทศที่สามนอกสหภาพยุโรป ตามข้อความในเอกสารของสหภาพยุโรป ทั้งนี้ เอกอัครราชทูตกรีซประจำสหภาพยุโรประบุว่า การดำเนินธุรกิจของ Dynagas ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนของ George Procopiou เป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้กรีซไม่สามารถสนับสนุนมาตรการคว่ำบาตรในรูปแบบเดิมได้

IMO และกฎระเบียบ

ในการประชุมคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ครั้งที่ 84 (MEPC 84) กลุ่มประเทศที่คัดค้านกรอบเชื้อเพลิงสุทธิเป็นศูนย์ ([Net Zero Framework: NZF](#)) ยังคงมีองค์ประกอบแทบไม่เปลี่ยนแปลง เช่นเดียวกับกลุ่มประเทศที่สนับสนุนกรอบดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หลายฝ่ายยอมรับว่าจำเป็นต้องมีการประนีประนอม แม้ว่าหลายประเทศที่สนับสนุนจะเห็นว่าพื้นที่เพียงเล็กน้อยในการปรับลดความเข้มงวดของกรอบนี้ก็ตาม ประเทศที่คัดค้าน NZF เห็นว่ากรอบดังกล่าวยังไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง เนื่องจากพึ่งพาเชื้อเพลิงทางเลือกที่ยังไม่สามารถผลิตได้ในปริมาณมาก ซึ่งจะนำไปสู่ต้นทุนการขนส่งทางทะเลที่สูงขึ้น และเพิ่มความเสี่ยงต่อการไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดได้จากข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานและกำลังการผลิต แนวคิดเกี่ยวกับกองทุน NZF ภาระทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง ความไม่แน่นอนในการนำรายได้จากกองทุนไปใช้รูปแบบการกำกับดูแล รวมถึงฐานทางกฎหมายของกองทุน ล้วนเป็นประเด็นที่สร้างความเห็นต่างระหว่างประเทศสมาชิก การเจรจาจะดำเนินต่อไปในการประชุมคณะทำงานระหว่างสมัย (Intersessional Working Groups) อีกสองครั้งตลอดปี 2569 ไม่ว่าในกรณีใด กรอบ NZF จะสามารถมีผลบังคับใช้ได้เร็วที่สุดในปี 2572 หากได้รับการรับรองในการประชุม MEPC 85 ซึ่งมีกำหนดจัดขึ้นในเดือนธันวาคมปีนี้ อย่างไรก็ตาม การผลักดันให้ผ่านความเห็นชอบยังคงเป็นภารกิจที่ท้าทายอย่างมาก แม้ว่าจะมีการรับรอง NZF ในรูปแบบที่มีการแก้ไขแล้วก็ตาม สหรัฐฯ อาจยังคงขู่ว่าจะใช้มาตรการคว่ำบาตรต่อผู้ที่บังคับใช้กฎดังกล่าวในลักษณะที่กระทบต่อผลประโยชน์ของสหรัฐฯ ดังนั้น สำหรับเจ้าของเรือ ความไม่แน่นอนด้านกฎระเบียบยังคงดำเนินต่อไป อย่างไรก็ตาม แม้จะยังไม่มีความชัดเจนดังกล่าว การลงทุนต่อเรือใหม่ยังคงอยู่ในระดับสูง และการเลื่อนการบังคับใช้กฎขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ดูเหมือนจะกระตุ้นให้เจ้าของเรือจำนวนมากเลือกลงทุนในเรือที่ใช้เชื้อเพลิงแบบดั้งเดิมต่อไป (ข้อมูลจาก Gibsons, *Back on Track*, วันที่ 29 พฤษภาคม 2569)

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

- อินเดียกำลังเผชิญคลื่นความร้อนที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งมากขึ้นตามแนวชายฝั่งตะวันออก พื้นที่บางส่วนของบริเวณเชิงเขาหิมาลัย และรัฐมหาราษฏระกับรัฐคุชราตทางตะวันตก
- เจ้าหน้าที่ดับเพลิงอิตาลีกำลังเร่งควบคุมไฟป่าขนาดใหญ่ในแคว้นทัสคานี ซึ่งลุกลามต่อเนื่องมาหลายวันจากกระแสลมแรง ส่งผลให้ประชาชนราว 3,000 คนต้องอพยพออกจากพื้นที่ในช่วงสุดสัปดาห์
- มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 18 รายทั่วประเทศเคนยา หลังฝนตกหนักก่อให้เกิดน้ำท่วมและดินถล่มในหลายพื้นที่
- ฝนตกหนักที่พัดถล่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือของบราซิลในช่วงวันที่ 9 ถึงวันที่ 10 พฤษภาคม ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 6 ราย และประชาชนอีกหลายพันคนต้องอพยพออกจากพื้นที่
- ข้อมูลที่รวบรวมโดย World Weather Attribution ระบุว่า การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ไฟป่ารุนแรงทำลายสถิติในแอฟริกา เอเชีย และภูมิภาคอื่น ๆ ระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนเมษายนปีนี้ ส่งผลให้เกิดความเสียหายในระดับที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ขณะที่นักวิทยาศาสตร์เตือนว่าสถานการณ์มีแนวโน้มเลวร้ายลงเมื่อฤดูร้อนของซีกโลกเหนือใกล้เข้ามา และปรากฏการณ์เอลนีโญเริ่มส่งผลกระทบต่อสภาพอากาศ
- หลังจากเผชิญภัยแล้งต่อเนื่องหลายปีจนพื้นที่ชุ่มน้ำประวัติศาสตร์ของอียิปต์แห้งและแห้งขอดเป็นวงกว้าง ระดับน้ำที่เพิ่มสูงขึ้นกำลังช่วยฟื้นฟูระบบนิเวศพื้นที่ชุ่มน้ำ และดึงดูดผู้เยี่ยมชมจากชาวประมงให้กลับมายังพื้นที่ที่เคยถูกทิ้งร้าง
- พายุพัดถล่มรัฐอุตตรประเทศของอินเดีย ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย 111 ราย
- ศูนย์พยากรณ์ภูมิอากาศของสหรัฐฯ (Climate Prediction Center) ระบุว่า โอกาสที่ปรากฏการณ์เอลนีโญจะก่อตัวในช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกรกฎาคม 2569 มีสูงถึงร้อยละ 82 โดยเอลนีโญทำให้อุณหภูมิน้ำทะเลสูงกว่าปกติ เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมและภัยแล้ง ซึ่งอาจสร้างความเสียหายต่อผลผลิตทางการเกษตร
- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศหมายถึงการเปลี่ยนแปลงในระยะยาวของอุณหภูมิและรูปแบบสภาพอากาศ โดยกิจกรรมของมนุษย์เป็นสาเหตุหลักของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยเฉพาะการเผาไหม้เชื้อเพลิงฟอสซิล เช่น ถ่านหิน น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ
- เพื่อทำความเข้าใจผลกระทบของปรากฏการณ์เอลนีโญขั้นรุนแรงให้ดียิ่งขึ้น โปรดรับชมวิดีโอความยาว 16 นาที
- องค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (WMO) และสำนักงานอุตุนิยมวิทยาสหราชอาณาจักร (Met Office) คาดการณ์ว่า อุณหภูมิเฉลี่ยของโลกในช่วง 5 ปีข้างหน้าจะอยู่ใกล้ระดับสูงสุดเป็นประวัติการณ์ โดยอุณหภูมิในเขตอาร์กติกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเร็วกว่าภูมิภาคอื่นของโลก
- หลายเมืองใหญ่ของเอเชียกำลังเผชิญอุณหภูมิสูงกว่าค่าปกติ ส่งผลให้มีการใช้เครื่องปรับอากาศที่ใช้พลังงานสูงเพิ่มขึ้นหลายสัปดาห์ก่อนเข้าสู่ช่วงฤดูร้อนสูงสุดของภูมิภาค ขณะที่การแข่งขันเพื่อจัดหาเชื้อเพลิงผลิตไฟฟ้าระหว่างผู้ผลิตไฟฟ้าในเอเชียอาจผลักดันให้ตลาดถ่านหินและก๊าซธรรมชาติทั่วโลกกลับมาแข็งแกร่งอีกครั้ง
- องค์การอุตุนิยมวิทยาโลก (WMO) ระบุว่า ปรากฏการณ์เอลนีโญกำลังก่อตัวและคาดว่าจะก่อให้เกิดสภาพอากาศสุดขั้วทั่วโลกในปีนี้ ขณะที่นักวิทยาศาสตร์เตือนว่าการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศจะยิ่งทำให้ผลกระทบของเอลนีโญรุนแรงมากขึ้น

- นางมีอค เบรฌง รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพลังงานของฝรั่งเศส เปิดเผยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม ซึ่งเป็นวันที่ประเทศมีอุณหภูมิสูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ในเดือนพฤษภาคมว่า มีผู้เสียชีวิตแล้ว 7 ราย ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากคลื่นความร้อน
- โปรตุเกสกำลังเผชิญสภาพอากาศร้อนราวกับกลางฤดูร้อนในหลายพื้นที่ ขณะที่หน่วยทหารและเจ้าหน้าที่ป่าไม้เร่งกำจัดเศษซากไม้ที่หลงเหลือจากพายุรุนแรงเมื่อต้นปี เพื่อเตรียมรับฤดูไฟป่าในช่วงฤดูร้อน
- ประชาชนหลายพันครัวเรือนในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของอังกฤษ ประสบปัญหาน้ำประปาไม่ไหลหรือแรงดันน้ำต่ำ ท่ามกลางคลื่นความร้อนที่ทำลายสถิติ
- ฤดูไฟป่าได้กลับมาสู่พื้นที่แหล่งผลิตน้ำมันจากทรายน้ำมันของแคนาดาอีกครั้ง ท่ามกลางสภาพอากาศร้อนในช่วงที่ผ่านมา
- ตั้งแต่พื้นที่เพาะปลูกธัญพืชทางตะวันตกเฉียงเหนือของอินเดียไปจนถึงแหล่งปลูกข้าวสาลีทางตะวันออกของออสเตรเลีย รวมถึงนาข้าวของไทยและสวนปาล์มน้ำมันขนาดใหญ่ของอินโดนีเซีย สภาพอากาศร้อนและปริมาณฝนที่ต่ำกว่าปกติกำลังสร้างความเสียหายต่อผลผลิตทางการเกษตร และบีบให้เกษตรกรลดพื้นที่เพาะปลูก ตามข้อมูลจากเกษตรกร นักวิเคราะห์ และผู้ค้าสินค้าเกษตร
- กรมอุตุนิยมวิทยาอินเดียคาดการณ์เมื่อเดือนก่อนว่า ปริมาณฝนในเดือนมิถุนายนจะอยู่ที่ร้อยละ 92 ของค่าเฉลี่ยระยะยาว ซึ่งสะท้อนว่าฤดูมรสุมปีนี้มีแนวโน้มมีฝนตกต่ำกว่าค่าเฉลี่ย
- สำนักงานอุตุนิยมวิทยาออสเตรเลียเตือนเมื่อวันอังคารที่ 16 พฤษภาคมว่า ปรากฏการณ์เอลนีโญได้ก่อตัวขึ้นแล้วในมหาสมุทรแปซิฟิกเขตร้อน และอาจทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2569 จนกลายเป็นหนึ่งในเหตุการณ์ที่รุนแรงที่สุดในรอบ 70 ปี โดยนักพยากรณ์คาดว่าจะทำให้ทวีปอเมริกาเผชิญฝนตกหนัก ขณะที่เอเชียจะมีอากาศร้อนและแห้งแล้ง ส่งผลกระทบต่อ การเพาะปลูก และเพิ่มความกังวลด้านความมั่นคงทางอาหารในภูมิภาคที่มีประชากรมากที่สุดในโลก
- จีนออกคำเตือนให้ชุมชนในเขตปกครองตนเองซินเจียงทางตะวันตกเฉียงเหนือและพื้นที่ใกล้เคียง เตรียมรับมือ "น้ำท่วมรุนแรง" ในช่วงฤดูร้อนนี้ ซึ่งเป็นผลจากอุณหภูมิที่สูงผิดปกติ ฝนตกหนัก และการละลายของธารน้ำแข็งอย่างรวดเร็ว
- ผู้เชี่ยวชาญและประชาชนในพื้นที่ระบุว่า ระดับน้ำในทะเลสาบเวเลนซ์ ซึ่งเป็นทะเลสาบขนาดใหญ่อันดับ 3 ของอังกฤษ มีแนวโน้มลดลงใกล้ระดับต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ในช่วงฤดูร้อนนี้ อันเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการบริหารจัดการน้ำที่ผิดพลาดต่อเนื่องหลายทศวรรษ ซึ่งกำลังคุกคามทั้งระบบนิเวศและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
- รายงานระบุว่า อุรังอุตังปาปูลิ อย่างน้อย 58 ตัว ซึ่งเป็นสัตว์เฉพาะถิ่นในพื้นที่ป่าบาตังโตรู บนเกาะสุมาตราเหนือของอินโดนีเซีย เสียชีวิตจากเหตุอุทกภัยและดินถล่มร้ายแรงที่เกิดขึ้นเมื่อปีที่ผ่านมา
- โลกเพิ่งเผชิญเดือนพฤษภาคมที่ร้อนที่สุดเป็นอันดับ 2 นับตั้งแต่เริ่มมีการบันทึกสถิติ โดยอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกในเดือนดังกล่าวสูงกว่าค่าเฉลี่ยในยุคก่อนอุตสาหกรรมช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 อยู่ 1.42 องศาเซลเซียส
- รัฐมนตรีของมาเลเซียเตือนว่า ผลผลิตพืชผลทางการเกษตรของประเทศอาจลดลงอย่างน้อยร้อยละ 8 จากผลกระทบของปรากฏการณ์เอลนีโญ ซึ่งคาดว่าจะทำให้หลายพื้นที่ในเอเชียเผชิญสภาพอากาศร้อนและแห้งแล้งตั้งแต่เดือนนี้เป็นต้นไป
- สำนักงานอุตุนิยมวิทยาฝรั่งเศส (Meteo-France) ประกาศขยายพื้นที่เฝ้าระวังคลื่นความร้อนระดับสี่สัปดาห์ครอบคลุมหลายพื้นที่ทั่วประเทศ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 19 มิถุนายน พร้อมคาดว่าอุณหภูมิจะเพิ่มสูงขึ้นอีกในสัปดาห์ถัดไป และระดับราว 30 องศา

เซลเซียสในวันที่ 22 มิถุนายน หรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยตามฤดูกาลเกือบ 8 องศาเซลเซียส (46.4 องศาฟาเรนไฮต์) ซึ่งมีแนวโน้มกระตุ้นความต้องการใช้ระบบทำความเย็น

- [สเปนกำลังเตรียมรับมือคลื่นความร้อน](#) ระลอกแรกของปี โดยคาดว่าความเสี่ยงเกิดไฟป่าจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากตั้งแต่วันที่ 21 มิถุนายน โดยเฉพาะในพื้นที่ตอนเหนือของประเทศ
- โครงการ SunZia ซึ่งเป็น [โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานสะอาดที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์สหรัฐฯ](#) มูลค่า 11,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ได้เริ่มเปิดดำเนินการแล้ว หลังใช้เวลากว่า 20 ปีในการขออนุญาตและก่อสร้างจนแล้วเสร็จ
- [ปรากฏการณ์ “โดมความร้อน \(Heat Dome\)” จากความกดอากาศสูงที่ปกคลุมยุโรป](#) กำลังส่งผลกระทบต่อรุนแรงที่สุดในบางพื้นที่ของฝรั่งเศส สเปน อังกฤษ และเวลส์ โดยคาดว่าอุณหภูมิจะสูงแตะหรือเกิน 40 องศาเซลเซียส
- ฝรั่งเศสบันทึกอุณหภูมิสูงที่สุดเป็นประวัติการณ์เมื่อวานนี้ และมีรายงานผู้เสียชีวิตจากการจมน้ำอย่างน้อย 40 ราย โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นกลุ่มสาวที่ลงเล่นน้ำในทะเลสาบและคลองที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ดูแลเพื่อคลายร้อน ขณะที่ [สภาพอากาศร้อนจัดที่สุดจะเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ของอังกฤษ ฝรั่งเศส และสเปน](#) ซึ่งอุณหภูมิอาจแตะหรือสูงกว่า 40 องศาเซลเซียส นอกจากนี้ อันดอร์รา ออสเตรีย เบลเยียม เยอรมนี ลักเซมเบิร์ก สโลวีเนีย และสวิตเซอร์แลนด์ ต่างประกาศเตือนภัยคลื่นความร้อนระดับสูงสุด อุณหภูมิที่ร้อนระอุกำลังถูกเปรียบเทียบกับคลื่นความร้อนครั้งใหญ่ในปี 2546 ซึ่งคร่าชีวิตผู้คนราว 70,000 ราย และกลายเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญในการรับมือคลื่นความร้อนของยุโรป โดยสัปดาห์นี้จะเป็นบททดสอบมาตรการรับมือของ [ทั้งทวีป](#)
- โลกเผชิญกับปรากฏการณ์เอลนีโญมาเป็นเวลาหลายยุคสมัย แต่ในปัจจุบัน เอลนีโญกำลังเกิดขึ้นบนโลกที่มีอุณหภูมิสูงขึ้นและมีความชื้นในบรรยากาศมากกว่าเดิม ส่งผลให้มีโอกาสเกิดฝนตกหนัก ภัยแล้งที่รุนแรงขึ้น และเหนือสิ่งอื่นใดคือ [อุณหภูมิที่สูงขึ้นอย่างมาก](#)
- สเปนและอิตาลีรายงาน [ผู้เสียชีวิตจากภาวะอากาศร้อน](#) ขณะที่สหราชอาณาจักรทำสถิติอุณหภูมิสูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ ส่วนประชาชนในเบลเยียมต่างหา [วิธีสร้างสรรค์เพื่อหลีกเลี่ยงคลื่นความร้อน](#) โดยคาดว่าอุณหภูมิจะเริ่มลดลงในวันนี้
- [คลื่นความร้อนรุนแรงได้แผ่ปกคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของยุโรป](#) ตั้งแต่วันที่ 20 ถึงวันที่ 21 มิถุนายน โดยอุณหภูมิใกล้แตะ 40 องศาเซลเซียส ส่งผลให้หลายประเทศประกาศคำเตือนทั่วประเทศ การคมนาคมได้รับผลกระทบ รวมถึงเริ่มเห็นผลกระทบต่อสัตว์ป่าและแหล่งท่องเที่ยวอดนียม
- รายงานของสถาบัน Energy Institute ระบุว่า [สหรัฐฯ มีสัดส่วนประมาณหนึ่งในสามของการเพิ่มขึ้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ \(CO2\) ของโลกในปี 2568](#) หลังจากราคาก๊าซธรรมชาติที่สูงขึ้นทำให้ผู้ผลิตไฟฟ้าหันกลับมาใช้ถ่านหินมากขึ้น โดยการใช้ถ่านหินของสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ในปีที่ผ่านมา สวนทางกับแนวโน้มการเปลี่ยนผ่านไปสู่อิฐ่เชื้อเพลิงสะอาด และเป็นปัจจัยที่ผลักดันให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมเพิ่มขึ้น
- สำนักบริการอุตุนิยมวิทยาแห่งชาติสหรัฐฯ (NWS) ออกเตือน [แฟนบอลและเหล่านักเตะในศึกฟุตบอลโลกเตรียมรับมือกับอากาศร้อนซึ่งจัดขึ้นในสัปดาห์นี้](#) (วันที่ 29 มิถุนายน ถึงวันที่ 5 กรกฎาคม) หลังเผชิญปรากฏการณ์ทางอุตุนิยมวิทยาที่เรียกว่า “โดมความร้อน” ซึ่งเป็นมวลความกดอากาศสูงขนาดใหญ่ที่ดักกักเก็บความร้อนและความชื้นเอาไว้ ส่งผลให้อุณหภูมิพุ่งสูงใน

ระดับที่เป็นอันตราย โดยคาดว่าดัชนีความร้อนในบางพื้นที่ของภูมิภาคตะวันตกกลาง และชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ อาจทะยานแตะ 40 ถึง 43 องศาเซลเซียส

- อังกฤษกำลังเผชิญคลื่นความร้อนเป็นครั้งที่สามในรอบสามเดือน โดยผู้เชี่ยวชาญระบุว่าวิธีที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการปรับตัวให้คุ้นชินกับอากาศร้อน คือการเผชิญกับสภาพอากาศร้อนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ร่างกายสามารถปรับตัวได้
- รายการพิเศษด้านสภาพภูมิอากาศ On Assignment ซึ่งดำเนินรายการโดย Jonah Green ได้สัมภาษณ์ Ben Welsh นักข่าวข้อมูลผู้พัฒนาเครื่องมือ Climate Monitor ของ Reuters เพื่อประเมินว่าสภาพภูมิอากาศในปัจจุบันมีความผิดปกติมากเพียงใด นอกจากนี้ Reuters ยังเปิดให้ประชาชนใช้ [Climate Monitor](#) เพื่อเปรียบเทียบอุณหภูมิในปัจจุบันกับค่าเฉลี่ยในอดีต
- ราคาพลังงานไฟฟ้าในญี่ปุ่นปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง หลังคลื่นความร้อนที่ทวีความรุนแรงผลักดันความต้องการใช้ไฟฟ้าเพื่อทำความเย็นเพิ่มขึ้น โดยบริษัทพยากรณ์อากาศเชิงพาณิชย์เตือนว่า บางพื้นที่ของประเทศอาจมีอุณหภูมิแตะ 40 องศาเซลเซียสเป็นครั้งแรกในช่วงฤดูร้อนปีนี้
- อุณหภูมิในฝรั่งเศสและสเปนมีแนวโน้มพุ่งสูงขึ้นอีกครั้งจากคลื่นความร้อนระลอกที่ 4 ของฤดูร้อน ส่งผลให้ความเสี่ยงจากไฟป่าเพิ่มขึ้น หลังจากไฟป่าได้เผาผลาญพื้นที่ป่าและคร่าชีวิตสัตว์ป่าไปแล้วเป็นจำนวนมาก
- ฝรั่งเศส สเปน และกรีซ ยังคงต่อสู้กับไฟป่าครั้งใหญ่ ขณะที่อุณหภูมิที่พุ่งสูง พืชพรรณที่แห้งแล้ง และกระแสลมแรง ยังคงส่งผลให้ไฟป่ารุนแรงต่อเนื่องตลอดช่วงฤดูร้อน ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต การอพยพประชาชนจำนวนมาก และผลกระทบในวงกว้างทั่วยุโรป
- เจ้าหน้าที่จังหวัดคามาโมโตะของญี่ปุ่นเตือนประชาชนให้ระวังภาวะลมแดด หลังมีการคาดการณ์ว่าอุณหภูมิในวันที่ 1 ถึงวันที่ 2 สิงหาคม จะพุ่งเข้าใกล้ 40 องศาเซลเซียส โดยปัจจุบันอุณหภูมิในคามาโมโตะอยู่ที่ 34 องศาเซลเซียส ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยในอดีต 4.1 องศาเซลเซียส
- ซากเรือรบเยอรมันในช่วงสงครามโลกครั้งที่สองที่จมอยู่ในแม่น้ำดานูบได้โผล่พ้นน้ำอีกครั้ง หลังระดับน้ำลดลงจากภาวะภัยแล้งในยุโรป โดยก่อนหน้านี้เมื่อต้นสัปดาห์ (ช่วงวันที่ 26 ถึง วันที่ 31 กรกฎาคม) ได้มีการค้นพบซากแมมมอธโบราณในแม่น้ำสายเดียวกัน
- นักพยากรณ์อากาศในแอฟริกาเตือนว่าปรากฏการณ์เอลนีโญ ซึ่งมักก่อให้เกิดภัยแล้ง น้ำท่วม และพายุรุนแรงในทวีปแอฟริกา อาจทวีความรุนแรงจนเป็นหนึ่งในเหตุการณ์ที่รุนแรงที่สุดเท่าที่เคยมีมา หากแนวโน้มการอุ่นตัวของมหาสมุทรแปซิฟิกยังคงดำเนินต่อไป
- ทะเลสาบเบรอนด์ (Lake Brenets) ซึ่งเป็นทะเลสาบคเคียวาวบริเวณพรมแดนสวิสเซอร์แลนด์-ฝรั่งเศส แห่งขอจนแทบไม่เหลือน้ำ
- สัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากถ่านหินของจีนนับตั้งแต่ต้นปีนี้ลดลงเหลือ ร้อยละ 49.7 นับเป็นครั้งแรกที่ลดลงต่ำกว่าร้อยละ 50 จากร้อยละ 65.5 ในปี 2559 สะท้อนการผลักดันการใช้พลังงานหมุนเวียนของจีนอย่างต่อเนื่อง

สงคราม

- สมเด็จพระสันตะปาปาเลโอทรงระบุว่า ทฤษฎี “สงครามที่ชอบธรรม (Just War)” ซึ่งเป็นหลักคำสอนของศาสนาคริสต์ที่กำหนดเงื่อนไขในการทำสงครามนั้น “ล้าสมัยแล้ว” พร้อมย้ำว่าการใช้กำลังทางทหารควรกระทำได้เฉพาะเพื่อ “การป้องกันตนเองในความหมายที่เคร่งครัดที่สุด” พระองค์ทรงแสดงจุดยืนดังกล่าวหลังจาก เจดี แวนซ์ (JD Vance) เคยกล่าวว่าพระสันตะปาปาควร “ระมัดระวังเมื่อกล่าวถึงประเด็นทางเทววิทยา” ภายหลัง พระองค์ทรงวิพากษ์วิจารณ์อย่างรุนแรงต่อปฏิบัติการโจมตีสถานที่ร่วมกันของสหรัฐฯ และอิสราเอล รวมทั้งตำหนิผู้นำโลกที่น่าถ้อยคำทางศาสนามาใช้เพื่อสร้างความชอบธรรมให้กับสงคราม
- ในการกล่าวสุนทรพจน์พิเศษในการประชุม Shangri-La Dialogue (SLD) ครั้งที่ 23 เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม ประธานาธิบดีติมอร์-เลสเต ระบุว่า เมื่อประเทศต่าง ๆ แข่งขันกันเพิ่มงบประมาณด้านกลาโหม ก็จะเหลืองบประมาณสำหรับปัจจัยที่ช่วยป้องกันความขัดแย้งน้อยลง ขณะที่แนวคิดเรื่อง “กฎเกณฑ์” และ “ความไว้วางใจ” ก็ได้รับการกล่าวถึงอย่างโดดเด่นใน สุนทรพจน์สำคัญของประธานาธิบดีโต เลิม ของเวียดนาม เมื่อคืนก่อนหน้า ซึ่งเรียกร้องให้ประเทศต่าง ๆ ร่วมกันแก้ไขวิกฤตความเชื่อมั่นเชิงยุทธศาสตร์ที่กำลังทวีความรุนแรง พร้อมกล่าวว่า “Shangri-La Dialogue ควรยังคงเป็นเวทีที่ประเทศต่าง ๆ รับฟังกันอย่างตั้งใจ ชี้แจงเจตนาธรรม แสวงหาจุดร่วม และบริหารจัดการความเห็นต่าง ไม่ใช่เป็นเพียงเวทีสำหรับยื่นข้อเรียกร้องของแต่ละฝ่าย”

ภาษีและการค้า

- สำนักงานผู้แทนการค้าสหรัฐฯ (USTR) เสนอจัดเก็บภาษีนำเข้าใหม่กับสินค้าจาก 60 ประเทศ โดยเสนออัตราภาษีร้อยละ 10 สำหรับแคนาดา เอกวาดอร์ สหภาพยุโรป อินโดนีเซีย เม็กซิโก ปากีสถาน อาร์เจนตินา บังกลาเทศ กัมพูชา เอลซัลวาดอร์ กัวเตมาลา มาเลเซีย ไต้หวัน และสหราชอาณาจักร ส่วนประเทศอื่น ๆ ที่อยู่ในกระบวนการสอบสวนจะถูกเสนอให้จัดเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 12.5 ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ เวียดนาม ไทย อินเดีย ชาติอาระเบีย และสหรัฐอเมริกาบริติช ทั้งนี้ USTR เปิดรับฟังความคิดเห็นสาธารณะเกี่ยวกับรายการสินค้า ข้อยกเว้น อัตราภาษี และรูปแบบของกลไกด้านสิ่งทอ ก่อนตัดสินใจขั้นสุดท้าย (ข้อมูลจาก TradeWinds วันที่ 3 มิถุนายน 2569)
- คำว่า “ภาษี” เป็นคำที่โดนัลด์ ทรัมป์ชื่นชอบมาโดยตลอด และการเดินน้ำขึ้นนโยบายดังกล่าวของประธานาธิบดีสหรัฐฯ ได้สร้างความวิตกกังวลในตลาดการเงินทั่วโลกเมื่อปีที่ผ่านมามา หลังรัฐบาลของเขาบังคับใช้นโยบายกีดกันทางการค้าที่เข้มงวดที่สุดนับตั้งแต่ทศวรรษ 1930 อย่างไรก็ดีตามผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงกลับรุนแรงน้อยกว่าที่หลายฝ่ายวิตกกังวล
- ประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ประกาศผ่านสื่อสังคมออนไลน์เมื่อวันอังคารว่า ผู้ผลิตยาสามัญจะมีเวลา 2 ปีในการย้ายฐานการผลิตมายังสหรัฐฯ มิฉะนั้นจะต้องเผชิญภาษีนำเข้าร้อยละ 100 ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2571 และอัตราภาษีดังกล่าวจะเพิ่มเป็นร้อยละ 200 ในเดือนสิงหาคม 2572
- มาตรการภาษีศุลกากรที่โดนัลด์ ทรัมป์สนับสนุนกำลังกลับมาอีกครั้ง หลังจากถูกศาลสูงสหรัฐฯ จำกัดอำนาจไปเป็นส่วนใหญ่เมื่อช่วงฤดูหนาวที่ผ่านมา โดยในช่วงไม่กี่วันที่ผ่านมา ทรัมป์ได้ประกาศเรียกเก็บภาษีกับบราซิลและแคนาดา โดยอาศัย

บทบัญญัติทางการค้าเดิมเป็นฐานทางกฎหมาย ซึ่งมาตรการเหล่านี้อาจสามารถผ่านการพิจารณาของศาลได้ แต่ก็อาจไม่สามารถผ่านการยอมรับจากผู้มีสิทธิเลือกตั้งที่กำลังเผชิญภาวะค่าครองชีพสูงได้

- สหรัฐฯ จะจัดเก็บภาษีนำเข้าสินค้าจากคู่ค้ารายใหญ่ส่วนใหญ่ในอัตราร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 12.5 ซึ่งถือเป็นมาตรการครั้งสำคัญที่สุดในการสร้างกำแพงภาษีตามนโยบายของประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ขึ้นใหม่ หลังจากศาลสูงสหรัฐฯ ได้จำกัดมาตรการเดิมไว้ก่อนหน้านี้ ภาษีชุดใหม่มีขึ้นภายหลังการสอบสวนข้อกล่าวหาว่าเศรษฐกิจราว 60 แห่งไม่สามารถป้องกันการใช้แรงงานบังคับในห่วงโซ่อุปทานของตน ซึ่งส่งผลกระทบต่อแรงงานอเมริกัน

ภาคผนวก: The Cape Rally Has Rome To Run



The Cape Rally Has Room to Run

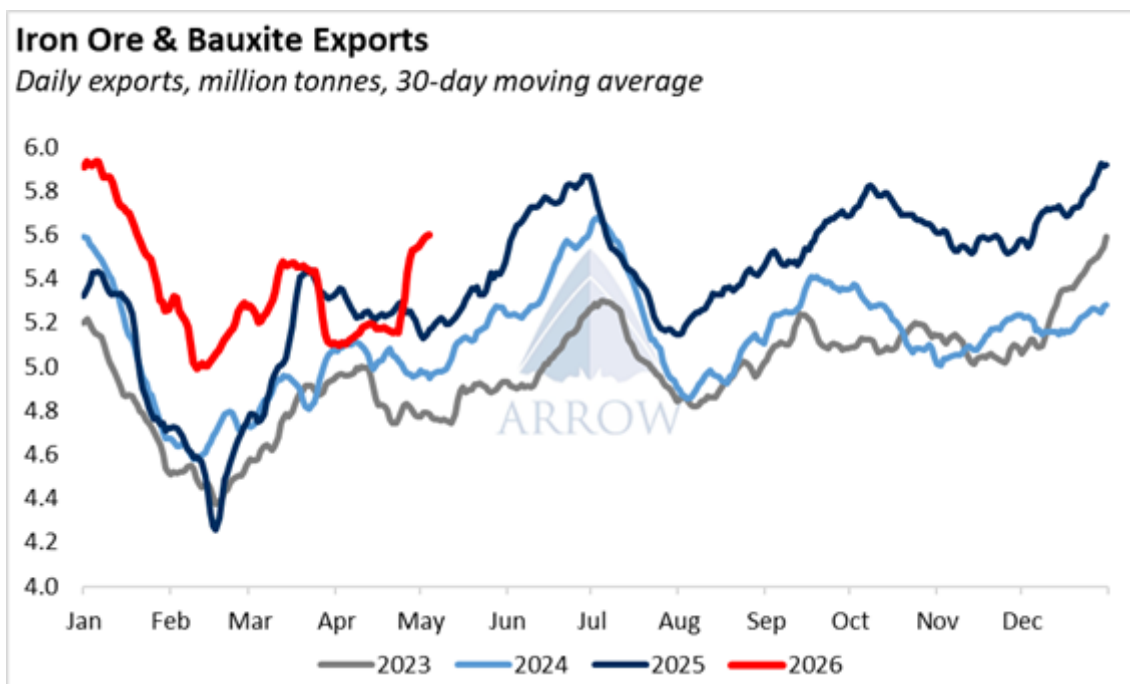
It has been a while since we last published *Arrow to the Point*, and we thought it would be a good time to resume with a note on the Capesize market.

The Capesize market has had the strongest start to the year since 2010, with the index averaging over \$29k year-to-date. We expect this strength to continue over the coming months, supported by a number of emerging factors that we examine in this report.

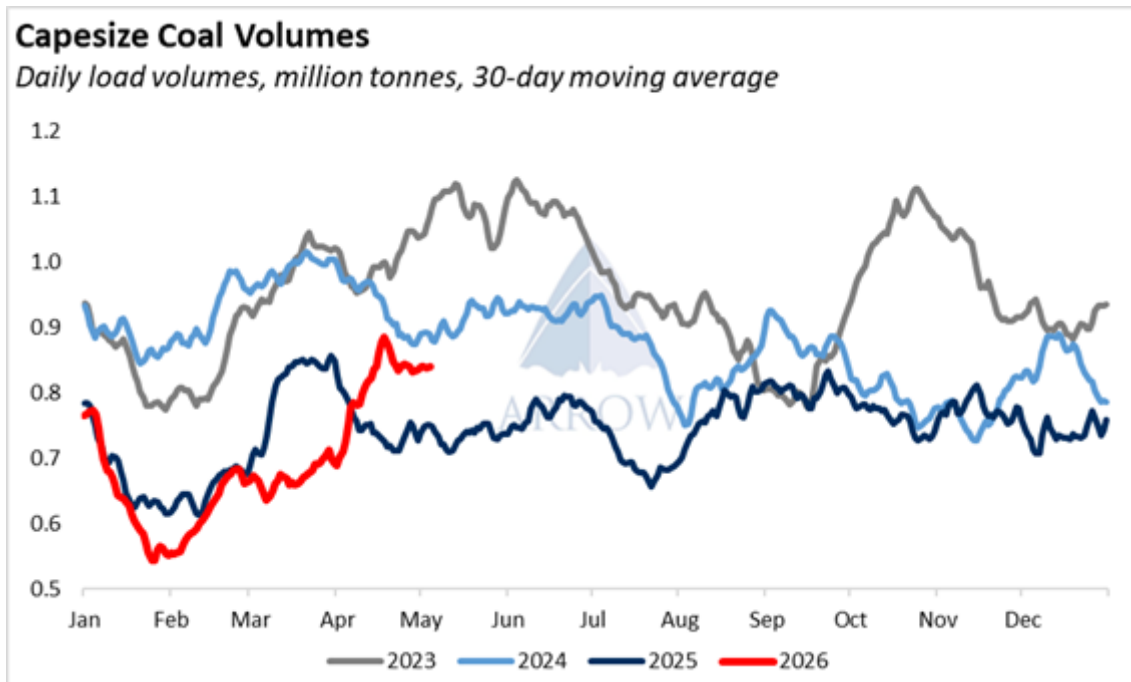
Current Status

Fleet growth is running at 1%, congestion is around the same as last year and higher bunker prices are weighing on speeds. Taken together, this all means effective fleet growth is flat.

It's demand side which has seen major growth, with year-to-date iron ore exports up 4% and bauxite exports up 18% – the pace of which has accelerated over the past few weeks. Interestingly, iron ore prices have rallied to \$110/mt even with record supply.



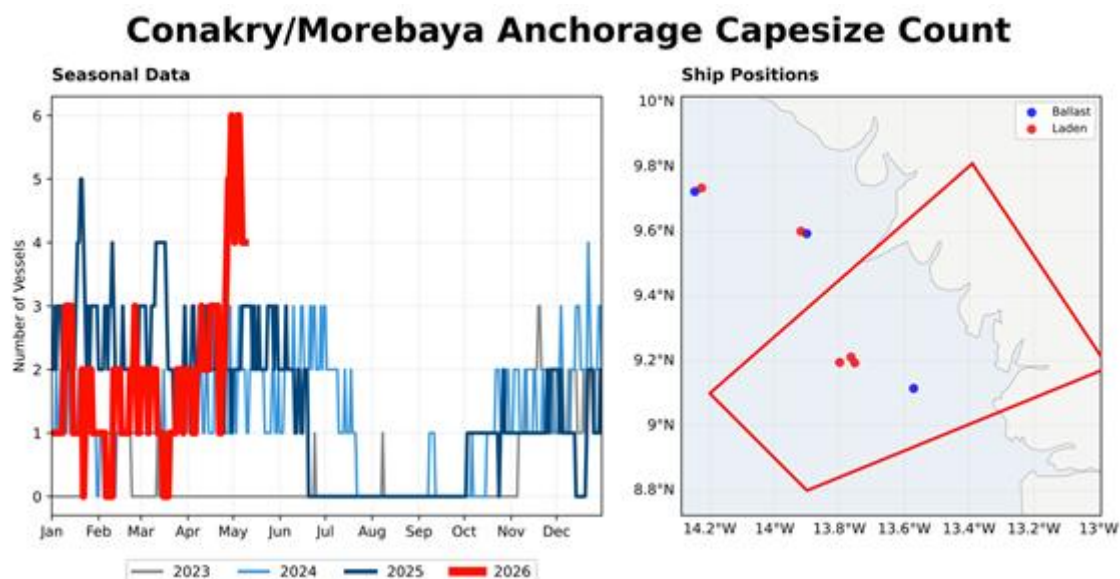
Capesize coal volumes have also jumped over the past month. Australian volumes into India and the Far East are driving this.



Looking Ahead

Simandou

A few interesting things have recently caught our eye, the first of which is a jump in the number of vessels waiting outside of Morebaya port, loading Simandou cargoes.

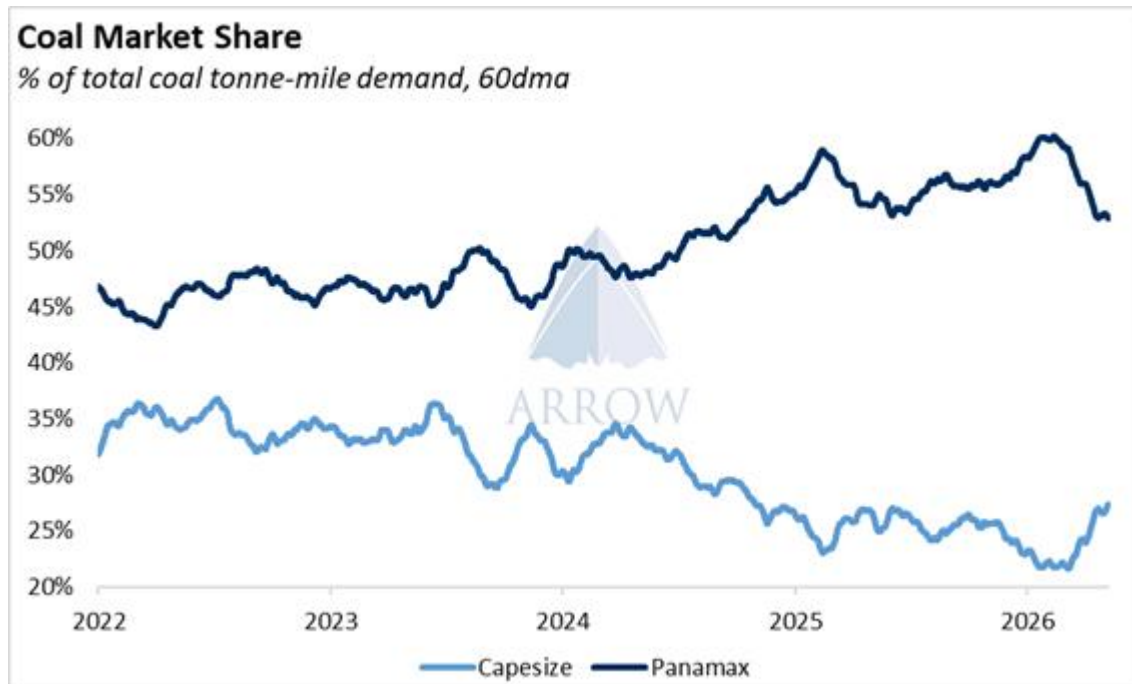


This may hint at a step-change in export volumes – it's too early for a definitive view, but it's something to closely monitor.

Turnaround times have been fairly fast at Simandou so far, but we think congestion is likely to pick up once volumes start to ramp up more meaningfully in the coming quarters.

Coal

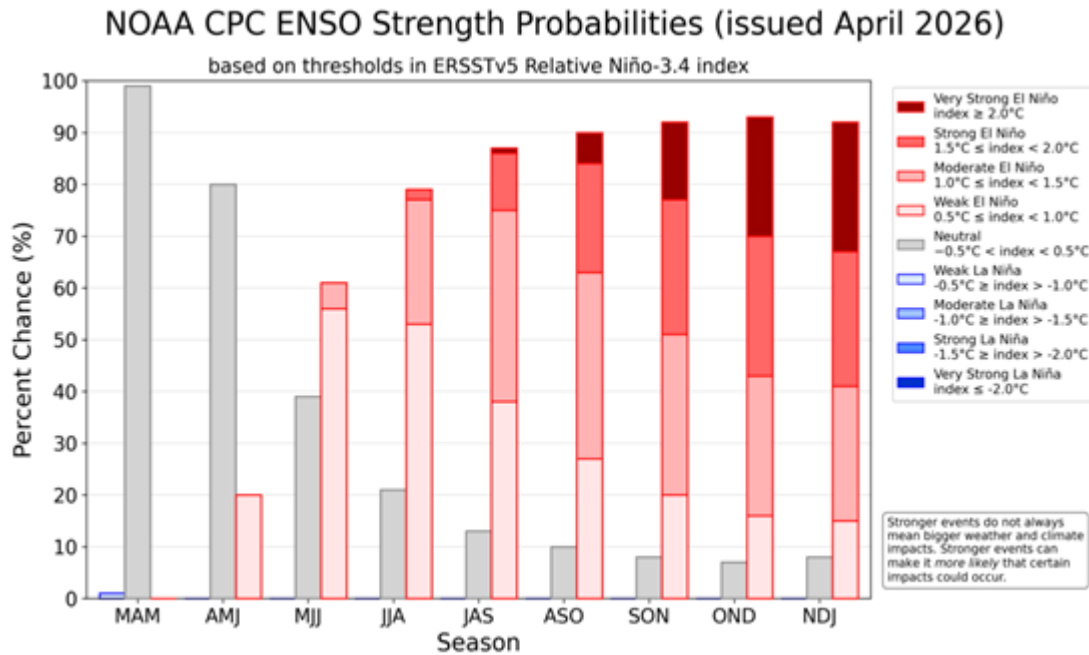
Not only are coal volumes rising off the back of the LNG supply crunch, but the Capesize share of these volumes is also picking up.



With iron ore and bauxite so strong, the missing element for Capes has been coal – and we are seeing some signs of a reversal.

El Nino

The latest NOAA forecasts are striking, with a 50% probability of a strong or very strong El Niño event during Q4. The last strong El Nino event in 2015/16 resulted in drought conditions in Eastern Australia and Northern Brazil, which supported mining operations – the same could repeat during Q4 this year.



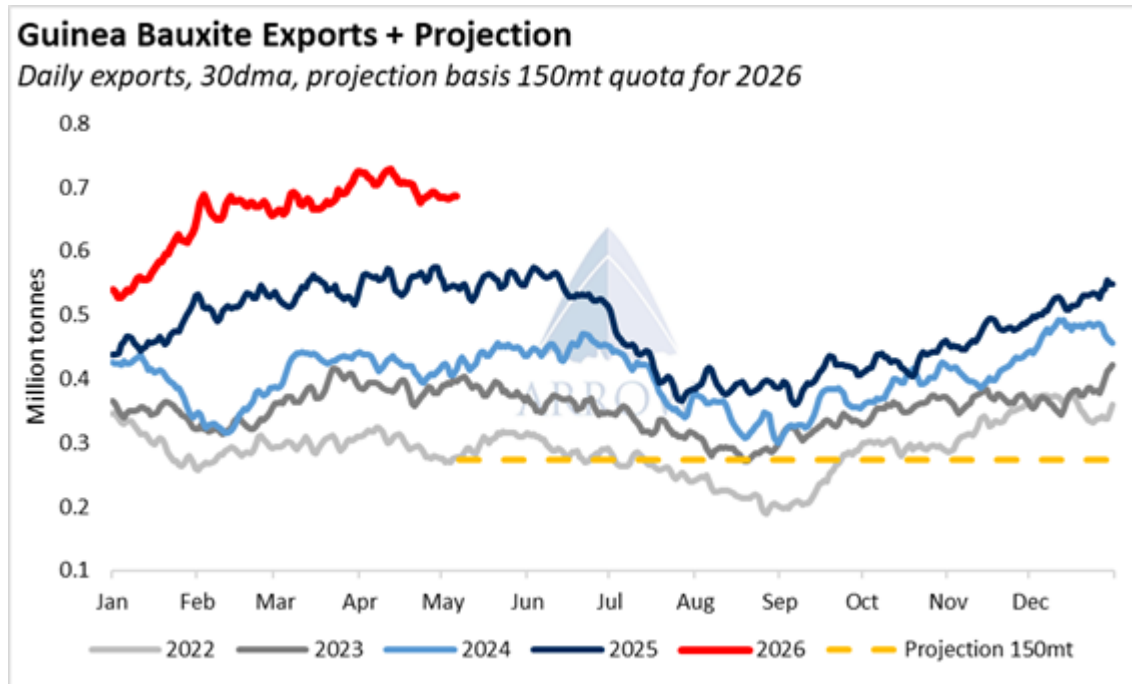
We believe that usually talk about La Nina / El Nino is overstated, as the overall impact is typically very small (see our 2024 report *La Niña - Storm In A Teacup*) – however the forecasted strength of this cycle has caught our attention.

Key Risks

Despite talk of export quotas in Guinea, bauxite volumes have remained exceptional, though risks are building. Government officials have discussed export quotas to support miners facing low prices, but no firm measures have been introduced.

Since then, bauxite prices have risen by more than 10%, which can be read in two ways: either the market is pricing in potential supply restrictions, or demand has strengthened enough to support healthier prices thereby reducing the need for government intervention. We expect it's largely the former, and therefore see Capesize demand risks if bauxite prices drop back and the government steps in.

There has been market chatter of 150mt being the export quota, but we think this is unlikely. We are already a third into 2026, yet bauxite exports are over 86mt so far, which would imply an incredibly restrictive export policy for the balance of the year, sending volumes back to 2022 levels. 170mt-190mt looks to be a more feasible range if the government decides to step in.



The other key risk factor is the potential for a macroeconomic slowdown stemming from the conflict in the Middle East, ultimately weighing on commodity demand. So far, markets appear to be pricing in a relatively swift resolution to the conflict and, together with repeated efforts by governments to calm markets, this has capped the rise in oil prices at around \$120 per barrel.

Frankly, we are somewhat surprised by how sanguine markets remain regarding the upside risks to oil prices. The Strait has now been shut for 11 weeks, resulting in what is arguably the largest oil supply shock in modern history, yet Brent crude has averaged only around \$101 per barrel since the conflict began. Compared to previous oil shocks, this remains relatively modest, and we believe the upside risks to oil prices remain significant, with the probability of a sharper move higher increasing with every additional week the Strait remains closed.

In fact, we view this as the single biggest risk to our broader outlook. A sharp and prolonged increase in oil prices would eventually lead to demand destruction, weighing on commodity consumption and broader industrial activity. However, this process would likely take time to fully materialise, as higher energy prices would need to feed through into inflation, consumer spending and ultimately raw material demand over several quarters.

As such, our base case remains that the impact on the Capesize market in 2026 is likely to be limited unless the resulting economic slowdown proves particularly severe.

The Bottom Line

We remain positive for the Capesize segment over the balance of the year. Supply side conditions remain supportive, with effective fleet growth close to flat, while demand has strengthened across iron ore, bauxite and, more recently, coal. The early signs of higher Simandou activity and potential weather-related support from El Niño are further positive developments.

Although a highly restrictive export quota looks unlikely, any move to curb volumes would pose a clear downside risk to Capesize demand. While not our base case, a severe macro-economic slowdown is another risk. But for now, volumes remain strong, supply unchanged, and the balance of risks pointing towards a continued strong Capesize market.

Kind regards,

Arrow Research