

รายงาน (ฉบับย่อ)

ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ส่งออกขาดแคลน

นำเสนอผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร วันอังคารที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2563



โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกลุ่มบริษัท V-SERVE GROUP

รองประธานสภานายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

ประเด็นของปัญหา

ในปีพ.ศ.2562 ก่อนมีวิกฤตเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 การค้าระหว่างประเทศเฉพาะที่ขนส่งทางทะเลมีมูลค่า 14.362 ล้านล้านบาท มีเรือขนส่งสินค้าเข้า-ออกรวมกันประมาณ 19,474 เที่ยว (Voy) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือรวมกัน 10.369 ล้าน TEUs การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมีสัดส่วน ร้อยละ 91 ของการขนส่งทั้งหมดในจำนวนนี้เป็นการขนส่งผ่านอ่าวไทยไปซีกโลกตะวันออกมีสัดส่วนร้อยละ 70.75 และการขนส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือมาเลเซียผ่านช่องแคบมะละกาสัดส่วนร้อยละ 29.25 (การขนส่งทางถนนข้ามแดนระหว่างประเทศสัดส่วนประมาณร้อยละ 9.0) ภาวะการณ์ที่ประสบอยู่คือปริมาณตู้เปล่าที่ใช้ในการบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออกในช่วง 1 เดือนที่ผ่านมาเกิดการขาดแคลนอย่างรุนแรงอาจส่งผลกระทบต่อภาวะการณ์ส่งออกของประเทศและการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจจึงขอเสนอเป็นประเด็นดังต่อไปนี้

1. ภาวะการณ์ส่งออกปี พ.ศ. 2562 ซึ่งเดิมคาดว่าอาจหดตัวมากกว่าร้อยละ 10 แต่เนื่องจากผู้ส่งออกของไทยมีการปรับตัวได้ดีทำให้ตั้งแต่เดือนสิงหาคมการส่งออกเริ่มหดตัวน้อยลงเป็นลำดับ คาดว่าปีนี้อาจหดตัวประมาณร้อยละ 7 ปัญหาแทรกซ้อนนอกจากเงินบาทแข็งค่าสูงสุดในรอบ 7 ปีคือการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเพื่อใช้ในการบรรจุสินค้าไม่เพียงพอกับจำนวนสินค้าที่มีออเดอร์ทำให้สินค้าที่ผลิตแล้วไม่สามารถส่งออกแทนที่จะได้เงินกลายเป็นล่าช้าเกิดเป็นปัญหาสภาพคล่องของผู้ส่งออกถูกยกระดับเป็นปัญหาระดับชาติ
2. ก่อนอื่นมาทำความเข้าใจเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์มี 2 แบบคือขนาดตู้สั้น 20 ฟุตและตู้ยาว 40 ฟุต เพื่อสะดวกจึงนำมาเฉลี่ยออกเป็นหน่วย “TEU : TWENTY FOOT EQUIVALENT UNIT” สินค้าเพื่อการส่งออกปัจจุบันเกือบทั้งหมดใช้ตู้คอนเทนเนอร์ ปริมาณตู้เปล่าส่วนใหญ่ได้มากจากการนำเข้ามาสินค้า แต่เนื่องจากไทยเป็นประเทศส่งออกเป็นหลักทำให้ตู้สินค้าที่จะเวียนกลับออกไปไม่พอ จำเป็นที่จะต้องมีการนำเข้าประมาณ 1.674 ล้านตู้/TEU คิดเป็นร้อยละ 28 ของปริมาณตู้ที่ส่งออกหากเทียบกับเวียดนามและประเทศจีนยังถือว่าไทยขาดแคลนน้อยกว่ามาก การที่ตู้ขาดแคลนเป็นผลจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ผู้คนในโลกบริโภคสินค้าลดลงทำให้มีความต้องการใช้เรือลดน้อยลง
3. ปัญหาสำคัญที่ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน เกี่ยวข้องกับปริมาณด้านอุปทานเรือของสายการเดินเรือต่าง ๆ ลดลง เนื่องจากที่ผ่านมาผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจที่มาจากโควิด-19 ทำให้ปริมาณสินค้าลดน้อยลง บริษัทเรือหรือ “Liner” พื้นที่เรือเหลือมากต่างแข่งขันด้านราคา ผลที่ตามมาคือบริษัทเรือ

ล้วนขาดทุน ถึงแม้ว่าก่อนหน้านี้มีการควบรวมธุรกิจจนเหลือไม่กี่ค่ายแต่ก็ยังแข่งขันกันรุนแรงที่สุดมีการรวมกลุ่มเป็นพันธมิตรเครือข่ายที่เรียกว่า “Alliance” ปัจจุบันมี 3 กลุ่มใหญ่ ๆ กลุ่มพื้นที่เรียกว่า ร้อยละ 70 ของโลก

4. กลุ่มพันธมิตรของเรือของบริษัทเรือในช่วง 2-3 เดือนที่ผ่านมาได้ใช้กลยุทธ์ให้เรือมีสินค้าเต็มลำด้วยการจอดเรือให้มากที่สุดเพื่อลดการขาดทุนประมาณว่าอาจมีจำนวนเรือที่หยุดให้บริการประมาณร้อยละ 20-30 ปัญหาการขาดแคลนตู้เปล่าเพื่อการส่งออกที่เป็นปัญหาอยู่ในขณะนี้มาจากธุรกิจเรือหรือไลน์เนอร์เขารวมตัวกันหรือ “ฮั้ว” เพื่อแก้ปัญหาการแข่งขันด้านราคาโดยลดปริมาณเรือทำให้เรือสินค้าน้อยลงเพื่อให้สินค้าเต็มลำ ผลคือผู้ส่งออกต่างแย่งตู้สินค้าทำให้ค่าระวางเรือ (Freight Charge) ปรับตัวสูงขึ้นหลายเท่า โดยขอยกตัวอย่างอัตราค่าระวางเรือหรือ “Freight Charge” จากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือหลักของโลก ดังนี้

เปรียบเทียบอัตราค่า “Freight Charge” จากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือหลักของโลก

(เป็นผลกระทบจากการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเพื่อการส่งออก)

ราคาเหริยญสหรัฐ/20ft คอนเทนเนอร์

ท่าเรือปลายทาง (Destination Port)	ค่าระวางเรือ ก่อนปรับราคา (USD per TEU)	ค่าระวางเรือ ราคาปัจจุบัน (ธ.ค.63)	เพิ่มขึ้น (เท่าตัว)
Los Angeles Port (USA)	2,300	7,500	3.26
Rotterdam Port (EU)	850	3,400	4.0
Shanghai Port	80	350	4.37
Guangzhou Port	100	650	6.5
Tokyo Port	200	500	2.5
Busan Port	150	300	2.0
Jakarta Port	200	400	2.0
Ho chi min Port	50	250	5.0
Chennai Port	450	850	1.8

การแก้ปัญหาคอนเทนเนอร์ขาดแคลนต้องเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจสายการเดินเรือ

จากตัวอย่างเป็นราคาเฉลี่ยขึ้นอยู่กับอำนาจการต่อรองเพียงแต่ชี้ให้เห็นว่าการขาดแคลนตู้สินค้าเพื่อการส่งออกไม่ได้เกิดจากประเทศใดก็ตามเก็บตู้ไว้ แม้แต่ราคาค่าระวางเรือสูงขึ้นหลายเท่าตัวแต่เชื่อว่าสายการเดินเรือจะมีตู้ให้ แถมที่ได้ตู้มาแล้วจะส่งของขึ้นเรือบางครั้งเรือก็เลื่อนหรือดีเลย์บางครั้งยกเลิกวอย “VOY OMIT” คือเรือไม่เข้ามาต้องเปลี่ยนชื่อเรือและมีปัญหาตามมามากมาย เช่น ส่งของไม่ตรงตามเวลาที่ลูกค้ากำหนดอาจมีผลต่อการชำระเงิน

หรือต้องไปแก้เอกสารด้านศุลกากรซึ่งมีกฎระเบียบมากมาย แนวทางการแก้ปัญหาจึงต้องเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจเรือ ซึ่งเป็น “Global Maritime” เป็นการผูกขาดของธุรกิจระดับ Mega Company จึงขอทำความเข้าใจดังต่อไปนี้

1. ด้านราคาที่จะระบุว่าให้ผู้ส่งออกรวมตัวกันจูงตัวล่วงหน้าเพื่อเจรจาต่อรองราคาโดยจะให้กรมการค้าภายในเข้าไปควบคุมราคา ข้อเท็จจริงจะทำได้อย่างไรเพราะกลไกเป็นเรื่องการเจรจาระหว่างผู้ส่งออกกับสายการบินเรือ อีกทั้งผู้ส่งออกส่วนใหญ่ขายสินค้าภายใต้เงื่อนไข “FOB” คือส่งของที่ท่าเรือส่วนค่าระวางเรือผู้ซื้อต่างประเทศเป็นคนจ่าย การต่อรองราคาของรายใหญ่มีการเจรจาเป็นไตรมาส หากจะใช้การต่อรองจำนวนมากจะต้องมี “Volume Guarantee” มีการประกันเป็นจำนวนตู้ที่แน่นอนหากส่งออกไม่ครบบริษัทเรือจะมีค่าปรับ ตรงนี้กระทรวงพาณิชย์หรือองค์กรเอกชนที่เข้ามาเป็นตัวกลางจะรับไหวไหม
2. ด้านมาตรการที่จะเอาตัวเก่าในประเทศมาซ่อมใช้งาน ต้องเข้าใจว่าตู้คอนเทนเนอร์เป็นของสายการบินเรือมีโลโก้ที่ตู้ไม่ใช่ว่าจะถือวิสาสะซ่อมเองเพราะต้องอยู่ภายใต้มาตรฐานของเรือ ศูนย์ซ่อมตู้ของภูมิภาคอยู่ที่พอร์ตกลังประเทศมาเลเซียถึงแม้ว่าจะมีศูนย์ซ่อมอยู่ในประเทศแต่ก็ไม่ได้ใช้ตู้เพราะเรือส่งไปที่อื่น มาเลเซียก็ขาดแคลนตู้และมีการแย่งพื้นที่เรือพอ ๆ กับไทยตรงนี้ต้องคิดใหม่
3. มาตรการที่จะใช้เรือประเภทเทกอง (Break Bulk) ที่ส่วนใหญ่ใช้ขนส่งสินค้าเกษตรมาส่งสินค้าอุตสาหกรรมซึ่งเลิกใช้มากกว่า 40 ปี ระบบโลจิสติกส์ของโลกคือสินค้าต้องอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นมาตรฐานและเรือเทกองก็หายากเสียยิ่งกว่าเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์
4. มาตรการที่จะระบุว่าให้ผู้ส่งออกขนาดใหญ่เข้ามาทำแหลมฉบบังเพื่อบรรทุกตู้เปล่ามาก ๆ ซึ่งปัญหาตู้ขาดไม่ได้เกิดจากเรือขนาดเล็กแต่เพราะเรือจอดเสียส่วนใหญ่เนื่องจากสินค้าไม่เต็มลำและทำเรือแหลมฉบบังเมื่อ ปี พ.ศ. 2561 มีเรือขนาดใหญ่ “MSC Mina” ยาว 400 เมตรบรรทุกตู้สินค้าได้ 14,000 TEU เข้ามาเทียบท่าแต่ต้องเข้าใจว่าปัญหาอยู่ที่ปริมาณสินค้าของไทยไม่มากพอจึงต้องเอาเรือขนาดเล็กเข้ามาชวยเพื่อไปต่อเรือใหญ่ที่ทำเรือสิงคโปร์
5. มาตรการลดค่าใช้จ่ายให้ผู้ส่งออกที่เรียกว่า “Local Charge” คือค่าใช้จ่ายของบริษัทเรือที่ใช้ในการโยกตู้ขึ้นลงจากเรือซึ่งส่วนใหญ่แต่ละเอเยนต์เรือก็อัตราใกล้เคียงกัน ค่าใช้จ่ายเหล่านี้คงต้องไปเจรจากับสายเดินเรือแต่จะได้ผลมากน้อยเพียงใดเป็นอีกเรื่องหนึ่ง หากจะลดต้นทุนให้กับผู้ส่งออกจริง ๆ ลองมาดูค่าใช้จ่ายอะไรที่รัฐบาลคุมได้และมีอำนาจสั่งการ เช่น ค่าภาระเข้าท่าเรือของท่าเรือคลองเตยและท่าเรือแหลมฉบบังลองลดลงครึ่งหนึ่งก็จะช่วยลดต้นทุนผู้ส่งออกได้ ขณะเดียวกันรัฐบาลกำลังโปรโมทการท่องเที่ยววันหยุดราชการยาว ๆ แต่กิจกรรมส่งออกหยุดไม่ได้เฉพาะกรมศุลกากรและหน่วยราชการต่าง ๆ มีการเก็บค่าล่วงเวลาตรงนี้น่าจะไปทบทวนว่าเป็นงานบริการประชาชนไม่เก็บได้หรือไม่

ปัญหาขาดแคลนตู้สินค้าเป็นปัญหาระดับโลกการที่หน่วยงานรัฐเข้ามาดูแลเป็นเรื่องที่ดีแต่ต้องเข้าใจปัญหาสำหรับปริมาณตู้เปล่าเพื่อการส่งออกในช่วงปกติประเทศไทยมีการส่งออกมากกว่านำเข้าประมาณ 1.5 ล้านตู้ ที่ผ่านมากในภาวะปกติสายการบินเรือจะมีการนำเข้าตู้จากประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค เช่น มาเลเซีย, อินเดีย, อินโดนีเซีย ซึ่งการนำเข้ามีปริมาณมากกว่าการส่งออก ต้นทุนนำเข้าตู้เปล่าได้คิดรวมอยู่ในค่าระวางเรือซึ่งได้กล่าวแต่ต้นว่าประเทศไทยส่งออกในรูปแบบของ “FOB Term” ผู้นำเข้าในต่างประเทศเป็นผู้จ่ายค่าระวางเรือเขาจึงเป็นผู้ต่อเอง

แต่ปัญหาขณะนี้ Liner หรือบริษัทเรือรวมตัวกันโดยให้เรือจำนวนหนึ่งจอดส่วนเรือที่นำมาวิ่งจะได้ “Full Loaded” เพื่อประหยัดต้นทุนผลที่ตามมาคือพื้นที่เรือขาดแคลนส่งผลให้จำนวนตู้เปล่าลดน้อยลงไปเป็นปัญหาระดับโลกไม่ใช่มีแต่ไทยอาจจะช่วงเวลาหนึ่งไม่เกิน 2-3 เดือนข้างหน้าปริมาณก็จะปรับเข้าสู่สมดุลเพราะสายการเดินเรือก็รวมตัวกันแบบหลวม ๆ ที่สุดก็ยังคงต้องแข่งขันด้านราคากันอยู่ดี ข้อมูลนี้เป็นเพียงสังเขปการนำไปใช้จึงต้องอยู่ในดุลพินิจ



**รายละเอียดเพิ่มเติมดูได้จากผผนวก
รวมทั้งเอกสารการวิเคราะห์เกี่ยวกับคลองไทยได้ที่**



www.tanitsorat.com



[Facebook/tanit.sorat](https://www.facebook.com/tanit.sorat)



[Youtube.com](https://www.youtube.com)

ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล

(Global Maritime Connectivity)

1. การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box)

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ของโลกด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box) ซึ่งมีขนาดเป็นมาตรฐานสอดคล้องกับขนาดของเรือประเภท “Container Ship” รวมถึงการออกแบบท่าเรือจะต้องมีการออกแบบให้เหมาะสมกับขนาดของตู้คอนเทนเนอร์, ขนาดของหางลาก (Trailer) ของรถบรรทุก, อุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการยกสินค้าขึ้น-ลง (Gantry crane), รถยกเคลื่อนย้ายตู้ (Top Track), ไปจัดเรียงในลานวางตู้ (Stacking Lanes) ที่กำหนดไว้ นอกจากนี้การออกแบบวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องสอดคล้องกับขนาดของตู้คอนเทนเนอร์ เช่น ขนาดของพาเลท, ขนาดของกล่อง-ถุงหรือบรรจุภัณฑ์ต่าง ๆ จะต้องจัดเรียงได้ลงตัวกับพื้นที่ของตู้คอนเทนเนอร์, ความสูง-กว้างของพื้นคลังสินค้าและหรือโรงงาน, ขนาดของถนน และความสูงของสะพานลอยหรือสะพานข้ามจะต้องเป็นมาตรฐาน 5.5 เมตรจากพื้นซึ่งเป็นความสูงรวมรถบรรทุกและความสูงของตู้คอนเทนเนอร์ ฯลฯ

ลักษณะของตู้คอนเทนเนอร์จะทำด้วยเหล็กหรืออะลูมิเนียมมีโครงสร้างที่แข็งแรงสามารถวางเรียงได้ไม่น้อยกว่า 10 ชั้นโดยมีสลอตยึดติดส่วนใหญ่จะมีประตู 2 บานมีการระบุหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกสินค้า น้ำหนักสูงสุด มีที่คล้องซีลส่วนใหญ่เป็น Plastic Seal มีการติด GPS สามารถติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้าบรรจุข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับลักษณะสินค้าและจำนวนเพื่อใช้ในการตรวจสอบของศุลกากรและการรับบรรทุกของเรือประเภทของตู้สามารถแบ่งเป็น

- **ขนาดของตู้** ส่วนใหญ่มี 2 ขนาด ได้แก่ ตู้ขนาด 20 Feet ความยาว 5.89 เมตร กว้าง 2.34 เมตร สูง 2.33 เมตร, ตู้ขนาด 40 Feet (ขนาดมาตรฐาน) ความยาว 12.01 เมตร กว้าง 2.34 เมตร สูง 2.36 เมตร หน่วยการนับตู้ที่บรรทุกเรือจะใช้หน่วย “TEU” ย่อมาจาก Twenty foot Equivalent Unit เป็นหน่วยที่ทำให้ตู้ทั้งขนาด 20 และ 40 Feet มาอยู่ในหน่วยเดียวกันเพื่อสะดวกในการวัดจำนวนตู้ที่บรรทุกมาบนเรือหรือผ่านคลองลัดนานาชาติ
- **Dry Cargoes** เป็นสินค้าที่ไม่ต้องการรักษาอุณหภูมิเป็นพิเศษอาจใช้ถุงกระดาษที่เรียกว่า “Balloon Bags” หรือการใช้แผงกั้น (Partition) หรือเชือกไนลอน (Lashing) ปิดกั้นหน้าตู้เพื่อไม่ให้สินค้าเคลื่อนหรือตกหล่น
- **Refrigerator Cargoes** เป็นตู้ที่ใช้ในการควบคุมอุณหภูมิมีเครื่องทำความเย็นได้อย่างน้อย -18 องศาเซลเซียสอาจใช้เครื่องยนต์หรือปลั๊กเสียบกระแสไฟฟ้า
- **Open Top** เป็นตู้เปิดฝาโดยจะแยกออกไม่มีหลังคาใช้ในการวางสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักรหรือถังขนาดใหญ่
- **Flat-Rack** เป็นตู้พื้นลากความกว้างและยาวเท่ากับคอนเทนเนอร์มาตรฐานไม่มีฝาและหลังคาใช้วางสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ เช่น เครื่องจักร รถแทรกเตอร์ รถถัง สามารถวางเรียงเป็นชั้นเหมือนตู้ได้ปกติ

- **Specific Container** เป็นตู้คอนเทนเนอร์สำหรับงานเฉพาะกิจประเภทต่าง ๆ เช่น ตู้สำหรับแวนลิ้น, ตู้ประเภท “Flexi-Bag” สำหรับสินค้าเทกอง, สินค้าที่เป็นแท่งค์ ฯลฯ

2. ประเภทของเรือ (Ship Classification Standard)

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของโลกร้อยละ 90 เป็นการขนส่งทางทะเลประกอบด้วยเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (Container Vessel), รถบรรทุกสินค้าเทกอง (Break bulk), เรือบรรทุกน้ำมัน (Crude oil carrier) โดยเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นประเภทเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์โดยแนวโน้มจะเพิ่มขนาดใหญ่มากกว่า 1.5 แสนตันเป็น 2 แสนตันเพื่อประหยัดค่าขนส่งต่อหน่วยจากข้อมูลเรือขนส่งคอนเทนเนอร์ของโลกมีมากกว่า 6,000 ลำ โดยมากกว่าครึ่งหนึ่งเป็นเรือระดับ 1 แสนตัน สำหรับเรือบรรทุกน้ำมันหรือ “Tanker” ของโลกมีจำนวนประมาณ 6,128 ลำ ขนาดใหญ่ระดับ VLCC : Very large crude carrier บรรทุก 18,000-320,000 DWT และเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่มากระดัด ULCC : Ultra large crude carrier เป็นเรือซูเปอร์แท่งค์เกอร์ระวางบรรทุกมากกว่า 320,000 DWT

แนวโน้มการพัฒนาในอนาคตทั้งเรือน้ำมันและคอนเทนเนอร์จะมีขนาดใหญ่เพื่อที่จะประหยัดต้นทุนต่อหน่วย ขนาดของเรือหรือ “Ship Classification standard” จะเปรียบเทียบจากขนาดสูงสุดที่เรือจะสามารถผ่านคลองปานามาโดยขนาดเรือทั้งความสูง-กว้างและความยาวต้องตรงกับสล๊อต (Slot) ที่จะสามารถผ่านคลอง ปัจจุบันความกว้างต้องไม่เกิน 49 เมตร ความยาว 366 เมตร สำหรับคลองสุเอซใช้ค่ามาตรฐาน “Suezmax” และช่องแคบมะละกาใช้ค่ามาตรฐาน “Malaccamax” แต่ Panamax Size Standard ได้รับการยอมรับมากที่สุดในโลก

ขนาดและประเภทของเรือคอนเทนเนอร์แบ่งได้เป็น

- Sub-Panamax Class บรรทุกไม่เกิน 2,000 TEUs
- Panamax Class บรรทุก 3,000-5,000 TEUs
(น้ำหนักบรรทุก 52,500 DWT น้ำลึก/Draft 12.04 เมตร)
- Super Post Panamax Class บรรทุก 5,000-10,000 TEUs
(ความกว้างเฉลี่ย 320x330 เมตร น้ำหนักบรรทุก 120,000 DWT น้ำลึก/Draft 14-15 เมตร)
- Neo (New) Panamax Class บรรทุก 10,000-13,000 TEUs
- Triple-E Class หรือ Malaccamax บรรทุกสูงสุด 18,000 TEUs น้ำหนัก Deadweight 192,800 ตัน เรือขนาดนี้เข้าคลองสุเอซไม่ได้ เช่น เรือ Majestic Maersk ความกว้าง 59 เมตร ความสูง 73 เมตร ความเร็วสูงสุด 23 น็อต (43 ก.ม./ชั่วโมง)

3. เส้นทางเดินเรือพาณิชย์ (Maritime Shipping Line)

เส้นทางเดินเรือนานาชาติที่เชื่อมต่อกับท่าเรือสำคัญของโลกซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่สายการเดินเรือ (Global Ocean Liner) การพัฒนาที่จะขุดคลองไทยโดยมีท่าเรือน้ำลึกระดับโลกซึ่งจะมาแข่งขันกับท่าเรือสิงคโปร์ นอกเหนือจากจะต้องมีปริมาณสินค้าในพื้นที่มากพอที่จะให้เรือขนาดใหญ่เข้ามารับตู้หิ้วทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับอย่างเต็มลำ ปัจจัยสำคัญเกี่ยวข้องกับการอยู่ในเส้นทางเดินเรือของโลก เส้นทางเดินเรือหลักที่สำคัญของโลก เช่น

3.1 เส้นทางเรือนานาชาติซีกโลกตะวันออก (Far East Route) สัดส่วนการนำเข้า-ส่งออกของไทยร้อยละ 70.75 อยู่ทางซีกโลกตะวันออกเชื่อมโยงกับเส้นทางทะเลจีนใต้และเอเชียแปซิฟิกเป็นเส้นทางไม่ผ่านช่องแคบมะละกา แต่ท่าเรือที่อยู่ช่องแคบมะละกาทำหน้าที่เป็นฮับเปลี่ยนถ่ายเรือระหว่างซีกโลกตะวันออกและตะวันตก การศึกษาปริมาณเรือที่จะผ่านคลองไทยไม่สามารถนำตัวเลขเรือพาณิชย์ที่ผ่านช่องแคบมะละกาเพื่อมาอนุมานว่าจะมาใช้คลองไทย เส้นทางเรือนานาชาติซีกโลกตะวันออกที่สำคัญ เช่น

- 1) Intra-Asia Pacific ได้แก่ ประเทศต่าง ๆ ในทะเลจีนใต้ไล่ตั้งแต่สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย กัมพูชา เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ท่าเรือต่าง ๆ ตามชายฝั่งตะวันออกของจีน คาบสมุทรมลายูไปถึงประเทศไต้หวันและญี่ปุ่น เส้นทางทะเลจีนใต้ปัจจุบันหลายประเทศอ้างเป็นพื้นที่ทับซ้อนเป็นข้อพิพาท หมู่เกาะต่าง ๆ เช่น หมู่เกาะสแปรตลีย์และหมู่เกาะพาราเซล ซึ่งจีนมีข้อพิพาทกับประเทศเวียดนาม ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน เป็นเส้นทางที่มีการขนส่งระหว่างประเทศสินค้า 2 ใน 3 ล้วนผ่านเส้นทางนี้ (ส่วนใหญ่เรือจะไปถ่ายลำที่สิงคโปร์, ฮองกงและท่าเรือปูซาน)
- 2) Transpacific-USA สามารถแบ่งเป็นเส้นทางย่อย 3 เส้นทาง ได้แก่
 - US. West Coast เส้นทางนี้เชื่อมต่อกับเมืองท่าไฮโนลูลู ฮาวาย และชายฝั่งทะเลตะวันตกของสหรัฐอเมริกาท่าเรือสำคัญ เช่น Long Beach, San Francisco, Portland และ Port of Seattle (ส่วนใหญ่เรือจะไปถ่ายลำที่ฮองกง)
 - US. East Coast ท่าเรือชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐ ท่าเรือสำคัญ เช่น Port of Miami, Charleston, Baltimore, Port of New York (ส่วนใหญ่เรือจะไปถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์ (PSA) และหรือท่าตันจุงปาราปัส มาเลเซีย ใช้เส้นทางช่องแคบมะละกาข้ามคลองสุเอซสู่มหาสมุทรเมดิเตอร์เรเนียน)
 - US. Mid West / Central USA ท่าเรือสำคัญ เช่น Chicago, Detroit, Cleveland
- 3) Intra Transpacific-Australia ครอบคลุมบริเวณริมมหาสมุทรแปซิฟิก เช่น ท่าเรือสำคัญของออสเตรเลีย ได้แก่ Port of Perth, Brisbane, Sydney, Melbourne และท่าเรือของประเทศนิวซีแลนด์ ได้แก่ Port of Auckland, Port of Christchurch

3.2 เส้นทางเดินเรือนานาชาติซีกโลกตะวันตก (West Coast Route) การค้าระหว่างประเทศของไทยซึ่งนำเข้า-ส่งออกกับซีกโลกตะวันตกสัดส่วนร้อยละ 29.25 ส่วนใหญ่ใช้เรือ “Feeder Ship” ซึ่งไปถ่ายสินค้าเปลี่ยนเรือ “Ocean Ship” ที่ท่าเรือสิงคโปร์และหรือท่าเรือตันจุงปาราปัส (มาเลเซีย) ใช้เส้นทางผ่านช่องแคบมะละกาเพื่อผ่านมหาสมุทรอินเดียเข้าสู่ทะเลแดงและคลองสุเอซ ซึ่งเชื่อมต่อกับทะเลเมดิเตอร์เรเนียนและมหาสมุทร

แอตแลนติกไป โดยจำนวนนี้เกือบครึ่งหนึ่งเป็นเรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) จากตะวันออกกลางใช้ช่องแคบซุนดา มีเส้นทางสำคัญ เช่น

- 1) South Asia-India ท่าเรือหลักสำคัญ เช่น Port of Chennai, Port of Kolkata, Port of Mumbai
- 2) Middle East ประเทศต่าง ๆ แถบตะวันออกกลาง ท่าเรือสำคัญ เช่น Port of Dubai, Port of Qatar (Doha) เส้นทางนี้ส่วนใหญ่จะเป็นเรือ “Tanker” ใช้ช่องแคบซุนดาจะไม่พักจอดท่าเรือใด เป็นลักษณะ “Destination to Destination”
- 3) South Africa ท่าเรือสำคัญ เช่น Port of Cape Town (ประเทศแอฟริกาใต้), Port of Dakar (ประเทศเซเนกัล) ฯลฯ
- 4) Intra Mediterranean-Europe ท่าเรือสำคัญ เช่น Port of Milan, Port of Genoa, Port of Marseille, Port of Le Havre, Port of Rotterdam, Southampton, Hamburg (ท่าเรือฮัมบูร์ก เป็นพอร์ตฮับสินค้าจะมาเปลี่ยนเรือส่วนใหญ่จะใช้คลองคิลเพื่อไปส่งสินค้าประเทศต่าง ๆ แถบทะเลบอลติก)
- 5) Asia West Coast South America เส้นทางเดินเรือกลุ่มประเทศละตินอเมริกา ท่าเรือสำคัญ ได้แก่ พอร์ตซานโตส (Santos), ริโอเดจาโรพอร์ต (บราซิล) ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของกลุ่มประเทศละตินอเมริกาฝั่งมหาสมุทรแอตแลนติกทำหน้าที่เป็นพอร์ตฮับกระจายไปประเทศแถบแอฟริกาใต้ และแคริบเบียน การขนส่งจากประเทศไทยจะไปเปลี่ยนเรือที่สิงคโปร์พอร์ตและไปเปลี่ยนลำอีกครั้งหนึ่งที่ท่าเรือเคปทาวน์ (ประเทศแอฟริกาใต้) หลังจากนั้นจึงเปลี่ยนเรือ “Feeder Ship” ไปตามท่าเรือต่าง ๆ ในภูมิภาคอเมริกากลางและแคริบเบียน

4. สายการเดินเรือหลัก 10 ลำดับของโลก (Biggest Ship Liner)

การพัฒนาคลองไทยและสร้างท่าเรือน้ำลึกระดับโลกจำเป็นที่จะต้องเข้าใจบริบทของธุรกิจพาณิชย์นาวี เกี่ยวข้องกับเรือขนส่งสินค้าที่เป็น “Ocean liners” ล้วนแต่เป็นธุรกิจระดับโลกที่มีการควบรวมกิจการเพื่อความคุ้มเส้นทางการค้าและประหยัดต่อขนาดสายการเดินเรือที่ให้บริการฝั่งตะวันออก (Far East) เพื่อเชื่อมโยงกับฝั่งตะวันตก (Trans Europe) มีประมาณ 10 บริษัทปัจจุบันการแข่งขันในธุรกิจนี้มีความรุนแรงสูงมากมีการควบรวม-ซื้อกิจการและจัดตั้งกลุ่มความร่วมมือที่เรียกว่า “Alliance” บริษัทเรือขนาดใหญ่ของโลก 10 อันดับ ได้แก่

- ลำดับที่ 1 กลุ่มบริษัท APM-Maersk line สัญชาติเนเธอร์แลนด์ก่อตั้งเมื่อปีค.ศ.1904 มีสัดส่วนตลาดร้อยละ 17.9 มีเรือคอนเทนเนอร์ 711 ลำพื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 4.081 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 2 MSC : Mediterranean Shipping Company สัญชาติยุโรปสัดส่วนตลาดร้อยละ 15.4 คอนเทนเนอร์ 549 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 3.617 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 3 COSCO : China Ocean Shipping Company สัญชาติจีนสัดส่วนตลาดร้อยละ 12.1 เรือคอนเทนเนอร์ 470 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 2.869 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 4 CMA-CGM Shipping Company สัญชาติจีนสัดส่วนตลาดร้อยละ 11.5 มีเรือคอนเทนเนอร์ 505 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 2.672 ล้าน TEUs

- ลำดับที่ 5 HAPAG Lloyd สัญชาติเยอรมัน ส่วนแบ่งตลาด 7.2 มีเรือคอนเทนเนอร์ 237 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 1.718 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 6 ONE : Ocean Network Express กลุ่มบริษัทเรือของประเทศญี่ปุ่นสัดส่วนตลาดร้อยละ 6.7 มีเรือคอนเทนเนอร์ 218 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 1.560 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 7 Evergreen line สัญชาติไต้หวัน ส่วนแบ่งตลาดสัดส่วนตลาดร้อยละ 5.3 มีเรือคอนเทนเนอร์ 203 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 1.227 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 8 Yang Ming Marine Transport สัญชาติไต้หวัน ส่วนแบ่งตลาดสัดส่วนร้อยละ 2.8 มีเรือคอนเทนเนอร์ 96 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 0.636 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 9 Hyundai Merchant Marine สัญชาติเกาหลีใต้ ส่วนแบ่งตลาดสัดส่วนร้อยละ 2.3 มีเรือคอนเทนเนอร์ 72 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 0.551 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 10 PIL : Pacific International Line สัญชาติสิงคโปร์ ส่วนแบ่งตลาดสัดส่วนร้อยละ 1.8 มีเรือคอนเทนเนอร์ 127 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้ารวมกัน 0.350 ล้าน TEUs
(ที่มา : Knowledge/713-Shipping-TOP10.html)

ปัจจุบันภาวะการแข่งขันของธุรกิจการเดินเรือสูงมากนอกจากมีการควบรวมซื้อกิจการเพื่อเพิ่มการประหยัดต่อขนาดสายการเดินเรือหลักยังมีการสร้างพันธมิตรในลักษณะของ “Alliance” เพื่อลดต้นทุนและการแข่งขันในเส้นทางต่าง ๆ กลุ่มที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคาและการใช้ท่าเรือ ได้แก่

- กลุ่ม Maersk line และ MSC หรือกลุ่ม 2M (สัญชาติยุโรป) มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 32.5-32.7
- กลุ่ม Ocean alliance ประกอบด้วยสายเดินเรือ COSCO Group, CMA-CGM และ Evergreen line สัดส่วนการตลาดร้อยละ 29-35
- กลุ่ม The Alliance ประกอบด้วยสายเดินเรือ ONE (สัญชาติญี่ปุ่น), HAPAG LLOYD (เยอรมัน), Yang Ming Marine (ไต้หวัน) มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 16.7-23

หมายเหตุ : สายการเดินเรือของไทย เช่น RCL : Reginal Container line เป็นลักษณะเรือ Feeder Vessel วิ่งระยะสั้น ๆ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 0.3 จำนวนเรือ 30 ลำ พื้นที่ระวางตู้สินค้า 5.518 หมื่น TEUs การที่ประเทศไทยหวังจะมีกองเรือพาณิชย์แข่งขันในระดับโลกจึงเป็นสิ่งที่เป็นไปได้

5. ท่าเรือหลักสำคัญของโลก

การขนส่งทางทะเลปัจจัยสำคัญเกี่ยวข้องกับการเป็นท่าเรือระดับโลกหรือ “Global Ocean Port” ท่าเรือขนาดใหญ่ปัจจัยสำคัญคือปริมาณหรืออุปสงค์ปริมาณสินค้าในพื้นที่ต้องมากเพียงพอที่เรือจะเข้ามาและสามารถบรรทุกได้เต็มลำทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับแบบ “Port to Port” ที่เรือเดินสมุทรจะมาเทียบท่า ยิ่งเรือมาเทียบท่ามีความถี่และมีปริมาณสินค้าเต็มลำ (Frequency and Full Loaded) จะเป็นปัจจัยให้ต้นทุนโลจิสติกส์และค่าระวางเรือต่อตู้คอนเทนเนอร์ต่ำเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน หากสินค้าไม่มากพอจำเป็นที่จะต้องใช้เรือ “Feeder Ship” บรรทุกสินค้า 500-1,500 TEUs เปลี่ยนเรือใหญ่ ณ ท่าเรือหลักที่ทำหน้าที่เป็น “Hub Service Port”

เพื่อที่จะขนถ่ายขึ้นเรือขนาดใหญ่ที่เรียกว่า “Mother Ship” ทำให้มีต้นทุนที่เรียกว่า “Double Handling Cost” เป็นค่ายกตู้ขึ้นและลง (Lift on/ Life off)

กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบังของไทยปีพ.ศ.2562 มีปริมาณตู้ประมาณ 8.063 ล้าน TEUs ติดอันดับที่ 21 ของโลกปริมาณเรือรวมกัน 12,391 เทียว แต่เรือส่วนใหญ่ที่เป็น “Ocean Direct Ship” กลับไม่เข้ามาเทียบท่าเพราะสินค้าไม่เพียงพอทำให้ต้นทุนการขนส่งในรูปแบบของค่าระวางเรือ (Freight Charge per TEUs) สูงกว่าท่าเรือสิงคโปร์ รวมถึงท่าเรือปิ่นังซึ่งตั้งอยู่ที่ปากทางช่องแคบมะละกาฝั่งอันดามัน จากการศึกษาด้วยวิธีเปรียบเทียบพบว่าราคาค่าระวางเรือไปท่าเรือหลักของจีนต่ำกว่าท่าเรือแหลมฉบังถึง 3.75 เท่า (ท่าเรือชิงเต่า) ทำให้สินค้าภาคใต้ตอนล่างส่วนใหญ่ขนส่งข้ามชายแดนไปขึ้นเรือที่ท่าเรือปิ่นังประเทศมาเลเซีย ข้อมูลเหล่านี้จะต้องนำมาสังเคราะห์การชุดและพัฒนาคลองไทยเกี่ยวข้องกับสินค้าในพื้นที่ที่จะต้องมียุทธศาสตร์มากพอที่จะยกระดับเป็น “Mega Port” ที่จะทำหน้าที่เป็น Port Services เหมือนกับท่าเรือสิงคโปร์

ปัจจัยสำคัญนอกเหนือจากปริมาณสินค้าในพื้นที่จำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งว่าใกล้เคียงกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นลูกค้านำสินค้ามาเปลี่ยนถ่ายเรือ กรณีศึกษาการสร้างท่าเรือระนองเป็นตัวอย่างให้เห็นชัดเจนว่าการมีท่าเรือน้ำลึกโดยไม่ได้ศึกษาดีมานด์ในพื้นที่ตลอดจนเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ระดับนานาชาติที่สุดท่าเรือที่สร้างก็ไม่คุ้มค่า ในช่วงเดือนกันยายน 2563 กระทรวงคมนาคมมีแผนที่จะทำ “Land Bridge” ท่าเรือระนองกับท่าเรือชุมพรที่กำลังจะพัฒนาให้เป็นทางเรือน้ำลึกมีการสร้างระบบรางทางคู่และมอเตอร์เวย์เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากเรือเปลี่ยนเป็นขนส่งทางบกเชื่อมโยงสองฝั่งทะเล (Sea & Land Transit) จำเป็นที่จะต้องทบทวนต้นทุน-ปริมาณสินค้าและความเป็นไปได้ของโครงการซึ่งโอกาสความเป็นไปได้ค่อนข้างต่ำ

โอกาสและความเป็นไปได้จากการพัฒนาเศรษฐกิจที่จะมาจากคลองไทยเกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีในระดับนานาชาติ หัวใจสำคัญอยู่ที่การมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่เรือสินค้า “Ocean Ship” จะสามารถเข้ามาเทียบขนถ่ายสินค้า จากการเปรียบเทียบอันดับท่าเรือใหญ่สุดพบว่าเป็นท่าเรือของจีนถึง 7 แห่งซึ่งมีปริมาณขนถ่ายสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64.5 ของตู้สินค้าทั้งหมด (ประมาณ 132.63 ล้าน TEUs) อีกทั้งเรือบรรทุกสินค้าจากท่าเรือของจีนส่วนใหญ่เป็น “Direct Ship” ที่สินค้าเต็มลำวิ่งตรงจาก Destination Port / Destination Port โดยไม่จำเป็นต้องหยุดจอดเพื่อเปลี่ยนถ่ายเรือหรือรับสินค้าให้เต็มลำ

ท่าเรือหลักที่มีปริมาณสินค้ามากสุดของโลก 10 แห่งได้แก่

- ลำดับที่ 1 ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เป็นท่าเรือใหญ่ที่สุดของจีนและใหญ่สุดของโลกรองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 42.01 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 2 ท่าเรือสิงคโปร์ รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 36.63-37.19 ล้าน TEUs เป็นลักษณะ “Services Port”
- ลำดับที่ 3 ท่าเรือเซินเจิ้น เป็นท่าเรือของจีนอยู่ใกล้กับท่าเรือฮ่องกง รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 27.74 ล้าน TEUs

- ลำดับที่ 4 ท่าเรือหนิงโป เป็นท่าเรือน้ำลึกใหญ่ที่สุดของจีนอยู่ที่เมืองโจวซานตั้งอยู่ทางใต้ของนครเซี่ยงไฮ้ รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 26.35 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 5 ท่าเรือกว่างโจว ตั้งอยู่ที่มณฑลกว่างโจว ประเทศจีน รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 21.87 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 6 ท่าเรือปูซาน ตั้งอยู่แคบสมุทรเกาหลีใต้ติดกับเมืองปูซาน ประเทศเกาหลีใต้รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 21.66 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 7 ท่าเรือฮ่องกง เป็นส่วนหนึ่งของประเทศจีน รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 19.6 ล้าน TEUs เป็นลักษณะ “Services Port”
- ลำดับที่ 8 ท่าเรือชิงเต่า ตั้งอยู่ประเทศจีนค่อนข้างไปทางเหนือสามารถเชื่อมกับท่าเรือในประเทศและแหล่งอุตสาหกรรม รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 18.26 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 9 ท่าเรือเทียนจิน เป็นท่าเรือใหญ่สุดในภาคเหนือของประเทศจีนใกล้นครปักกิ่งและเป็นท่าเรือเชื่อมโยงกับประเทศมองโกเลีย รองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 16.0 ล้าน TEUs
- ลำดับที่ 10 ท่าเรือเจเบล อาลี ดูไบ (Jebel Ali Dubai) ตั้งอยู่ที่สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์เป็นท่าเรือหลักของตะวันออกกลางรองรับการขนถ่ายสินค้าได้ปีละ 14.9 ล้าน TEUs

ท่าเรือสำคัญของอาเซียน

(ปี 2019)

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์/ปี (ล้าน TEUs)
1	PSA	สิงคโปร์	36.63
2	พอร์ตกลัง	มาเลเซีย	13.58
3	ตันจุงปาราส	มาเลเซีย	9.28
4	แหลมฉบัง	ไทย	8.06
5	โฮจิมินห์	เวียดนาม	6.85
6	จกาทาร์	อินโดนีเซีย	6.8
7	มานิลา	ฟิลิปปินส์	5.31

เรือพาณิชย์นำเข้า-ส่งออกผ่านท่าเรือหลักของไทย

ท่าเรือ	จำนวนเที่ยว	จำนวนตู้ (TEU)	ปริมาณสินค้าผ่านท่า (ล้านตัน)	หมายเหตุ
ท่าเรือกรุงเทพฯ (ปี 2562)	3,791	1.451	27.569	เฉพาะตู้คอนเทนเนอร์
ท่าเรือแหลมฉบัง (ปี 2562)	10,686	8.063	163.97	เฉพาะตู้คอนเทนเนอร์
ท่าเรือสงขลา (ปี 2560)	734	0.220	6.882	
ท่าเรือมาบตาพุด (ปี 2559)	563	0.004	3.705	ประมาณ 4,152 TEUs
ท่าเรือระนอง (ปี 2562)	318	-	0.135	
ท่าเรืออื่นๆ (ปี 2560)	3,382	0.080	30.290	รวมขนส่งตู้และเทกอง
ท่าเรือชายฝั่ง (ปี 2560)	2,755	0.551	46.612	
รวม	22,229	10.369	279.16	

ที่มารวบรวมโดย : ดร.ธนิต โสรัตน์