

สมุททานุภาพเศรษฐกิจของไทย....

ศักยภาพและความท้าทาย

เอกสารประกอบการบรรยายวิทยาลัยการทัพเรือ

ผู้รับการศึกษาชั้นยศนาวาเอกและข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจ

วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการกลุ่ม V-SERVE GROUP

คณะทำงานด้านความมั่นคง ภายใต้คณะกรรมการที่ปรึกษา
และจัดการองค์ความรู้เพื่อผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (สมช.)





Thailand as Sea & Land Connectivity Regional Hub

ภูมิรัฐศาสตร์ไทย :

เอื้อต่อศักยภาพสมุทรภาพทางเศรษฐกิจ

หัวข้อการบรรยาย

- สมุทรภาพจากการเป็นรัฐชายฝั่ง
- ศักยภาพ : สมุทรภาพของไทย
- โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์เชื่อมโยงเศรษฐกิจทางทะเล
- โอกาสและความท้าทายการพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี
- ความท้าทายของสมุทรภาพทางเศรษฐกิจ
- มิติการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์จากทะเล



1.

สมุทธานุภาพจากการเป็นรัฐชายฝั่ง (1/2)

ปี 2565 มูลค่า 25.773 ล้านบาท



- การที่รัฐใดจะมีศักยภาพอำนาจทางเศรษฐกิจจากทะเลเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของสมุทธานุภาพ (Components of Sea power) ซึ่งไม่มีสูตรสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อมของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์, ขอบเขตอำนาจของดินแดนทางทะเล, พลาณภาพทางทหาร, ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและ ศักยภาพของระบบเศรษฐกิจทั้งด้านอุตสาหกรรม-บริการ
- ประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่ง (Coastal State) เป็นส่วนหนึ่งของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกอยู่ในกลุ่ม 142 ประเทศจาก 186 ประเทศทั่วโลกมีพื้นที่ติดทะเลมีพื้นที่เขตแดนทะเลประมาณ 323,488.32 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ทะเลสัดส่วนเป็นร้อยละ 63.04 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน ประกอบด้วยชายฝั่งทะเลตะวันออกหรืออ่าวไทยและฝั่งตะวันตกกระยะทางรวมกัน ประมาณ 3,193.44 กิโลเมตร
- ที่ตั้งของประเทศอยู่ในภูมิรัฐศาสตร์ที่เหมาะสมทำให้ไทยเป็น “Trade Regional Hub” มาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เป็นประเทศที่มีศักยภาพได้ประโยชน์จากสมุทธานุภาพทางเศรษฐกิจเกี่ยวข้องกับขีดความสามารถของภาคเอกชนและนโยบายของรัฐที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของภูมิภาค
- ไทยเป็นประเทศส่งออกลำดับที่ 22 ของโลก ในปี พ.ศ.2565 ภาคส่งออกมีสัดส่วนอยู่ใน GDP ประมาณร้อยละ 56.65 และภาคนำเข้า สัดส่วนใน GDP ประมาณร้อยละ 61.11 การขนส่งทางทะเลมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 91.71 ที่เหลือเป็นการขนส่งทางบก-ราง-แม่น้ำโขง ข้ามชายแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV-Malaysia และจีนตอนใต้สัดส่วนประมาณร้อยละ 8.29

1.

สมุททานุกาพจากการเป็นรัฐชายฝั่ง (2/2)

ปี 2565 มูลค่า 25.773 ล้านบาท



- **Maritime Gateway** เป็นประตูเศรษฐกิจและฐานการผลิต-การลงทุนส่งผลต่อการค้าระหว่างประเทศทางทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 91 ของการขนส่งทั้งหมด มูลค่าสินค้านำเข้าส่งออก 4 ปีที่ผ่านมาเฉลี่ยปีละ 22.443 ลล.บาท
- ปัจจัยเอื้อสำคัญต่อรายได้ท่องเที่ยว ที่ได้จากทะเลคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61-63 ของรายได้ท่องเที่ยวโดยรวม
- เป็นที่มาของรายได้จากทรัพยากรทางธรรมชาติ ทั้งแก๊ส ปิโตรเลียม รวมถึงรายได้ประมงทั้งในทะเลและชายฝั่งรวมถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องส่งเสริมให้เกิดการลงทุนใหม่และการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับโซ่อุปทานเศรษฐกิจจากทะเลทั้งทางตรงและทางอ้อม
- รายได้จากอุตสาหกรรม-บริการ-พาณิชย์นาวีและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง
- ค่าจ้างของแรงงานที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรม-บริการ **จีดีพีของจังหวัดที่ติดทะเล** ซึ่งมีรายได้จากท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างชาติ
- เป็นแหล่งที่มารายได้ของรัฐ จากรัฐวิสาหกิจและการร่วมทุนตลอดจนค่าจ้างและผลตอบแทนของแรงงานและภาษีรายได้บุคคลธรรมดาและนิติบุคคล-สรรพสามิต
- ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากทะเลแต่ละปีมูลค่าจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสถานะเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยน ราคาน้ำมันดิบโลกและปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ

2.

ประมาณการผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย (1/2)

ปี พ.ศ. 2565 มูลค่า 25.773 ล้านล้านบาท

(ปรับปรุงข้อมูล 6 ธ.ค. 65 : ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ)

รวบรวมโดย : ดร.ธนิต โสรัตน์

ลำดับ	รายการ	ปี 2562 ล้านบาท/ปี	ปี 2563 ล้านบาท/ปี	ปี 2564 ล้านบาท/ปี	ปี 2565 (F) ล้านบาท/ปี
1	มูลค่าจากเส้นทางการค้าทางทะเลระหว่างประเทศด้วยการ หักสัดส่วนขนส่งทางถนน-ราง-น้ำประมาณร้อยละ 8.29	14.362	12.527	15.676	18.164 Forex เฉลี่ย 34.24 บาท/USD
2	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปิโตรเคมีคอล-พลาสติก (ปี 65 ราคาพลังงานสูงเฉลี่ย 17.89 %)	2.572	2.054	2.572	3.035
3	รายได้ท่องเที่ยวเกี่ยวข้องกับทะเลในประเทศ 7.0 แสนล้าน บาท ต่างชาติ 6.258 แสนล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61 ของการท่องเที่ยวโดยรวม (ที่มา: สมช.)	2.167	1.01	0.252	0.809 วิกฤตโควิดเริ่มฟื้นตัว
4	ค่าจ้างแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม-เศรษฐกิจทางทะเล ทางตรงและทางอ้อม (ข้อมูลใหม่ไม่มี)	1.392	0.975	0.696	0.696
5	มูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์จากพื้นที่เขตเศรษฐกิจ พิเศษภาคตะวันออก (EEC)	0.791	0.140	0.283	0.329
6	มูลค่าทรัพยากรแก๊ส-ปิโตรเลียมที่ได้จากพื้นที่ทะเลคิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 33 ของปริมาณในประเทศ (สนพ.)	0.518	0.479	0.742	0.875



ประมาณการผลประโยชน์เศรษฐกิจทางทะเลของประเทศไทย (2/2)

ปี พ.ศ. 2565 มูลค่า 25.773 ล้านล้านบาท

(ปรับปรุงข้อมูล 6 ธ.ค. 65 : ความน่าเชื่อถือของข้อมูลให้อยู่ในดุลยพินิจ)

รวบรวมโดย : ดร.ธนิต โสรัตน์

ลำดับ	รายการ	ปี 2562 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2563 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2564 ล้านล้านบาท/ปี	ปี 2565 (F) ล้านล้านบาท/ปี
7	รายได้จากอุตสาหกรรมบริการพาณิชย์นาวี เช่น ค่าระวางเรือ (C&F) รายได้กทท.และท่าเรือเอกชน อุตสาหกรรมต่อเรือ และ อุตสาหกรรม-บริการที่เกี่ยวข้อง (ข้อมูลใหม่ไม่มี)	0.592	0.503	0.592	0.592
8	อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอาหารทะเลบรรจุกระป๋องและแปรรูป อื่นๆ (x2 เท่าของส่งออก)	0.298	0.243	0.219	0.264
9	รายได้จัดเก็บภาษี-ค่าธรรมเนียมของกรมศุลกากรและรายได้ หน่วยงานอื่นที่เก็บแทน	0.254	0.254	0.482	0.526
10	รายได้ประมงน้ำเค็ม-เพาะเลี้ยงชายฝั่ง-แพปลา-ห้องเย็น-ขนส่ง (ปี 2561 ประมาณ 108,789 ล้านบาท) ที่มา : สมช.	0.203	0.233	0.243	0.254
11	รายได้ค่าภาคหลวงพลังงานจากทะเลสัดส่วนร้อยละ 90 และ รายได้ Thai-Malaysia joint venture (กรมเชื้อเพลิงพลังงาน)	0.229	0.229	0.229	0.229
รวม		23.378	18.647	21.986	25.773

เฉลี่ยช่วง 4 ปี เฉลี่ย
มูลค่า 22.443 ลล.บาท

3. ศักยภาพ : สมุททานุภาพของไทย / Sea Power Component (1/4)

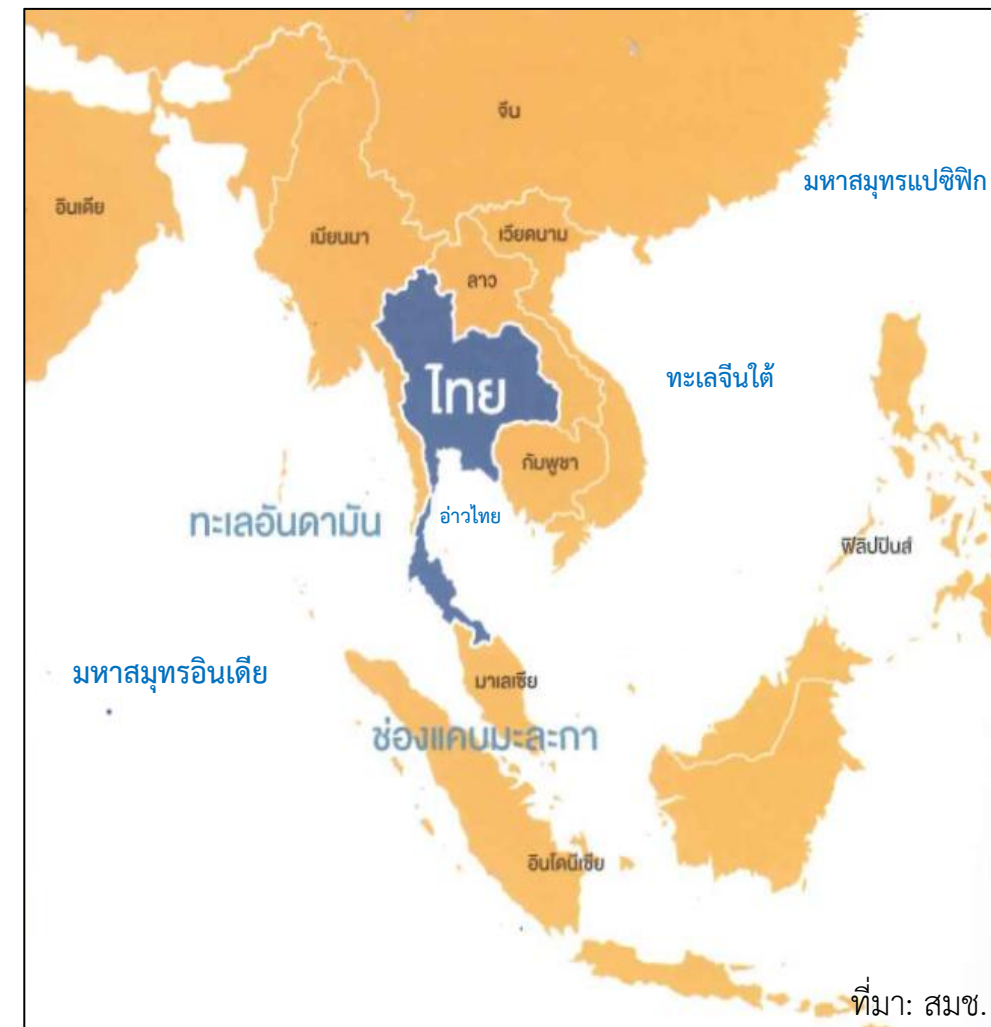
1. ไทยเป็นรัฐชายฝั่งตั้งอยู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและกลุ่มประเทศอาเซียน มีอัตราการค้าและอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุดในโลก พื้นที่ทะเลไทย 323,488.32 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63.04 ของพื้นที่ซึ่งเป็นแผ่นดิน (ประมาณ 513,120 ตารางกิโลเมตร) จังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเล 23 จังหวัด ชายฝั่งทะเลทั้งด้านตะวันออกและตะวันตกมีระยะทางรวมกัน 3,193.44 กิโลเมตร

2. “Regional Hub” ชายฝั่งทะเลของไทยอยู่ระหว่าง 2 มหาสมุทร

- (1) ฝั่งตะวันออกหรืออ่าวไทย ระยะทางยาวประมาณ 2,128.84 กิโลเมตรจากทะเลจีนใต้เชื่อมทะเลเปิดไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิกมีพื้นที่ทะเล 202,676.2 ตารางกิโลเมตร
- (2) ทะเลฝั่งตะวันตก ระยะทางยาวประมาณ 1,064.6 กิโลเมตรจากทะเลอันดามันเชื่อมไปสู่มหาสมุทรอินเดียมีพื้นที่ทะเลรวมกัน 120,812.12 ตารางกิโลเมตร

3. การมีอำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตย (Sovereignty)

พื้นที่อ่าวไทยและอันดามันไม่ใช่ทะเลเปิดทำให้การประกาศเศรษฐกิจจำเพาะมีการทับซ้อนกับหลายประเทศโดยเฉพาะกับประเทศกัมพูชา และในอนาคตอาจจะเป็นประเทศเมียนมา



3. ศักยภาพ : สมุทรภาพของไทย / Sea Power Component (2/4)



4. **เป็นเส้นทางเดินเรือและพาณิชย์ระหว่างประเทศ (International Maritime Route)** อยู่บนเส้นทางเดินเรือ “Trans-Asia-Pacific Route” และ Trans-Intra Asia Route ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือที่มีปริมาณเรือและสินค้ามากที่สุดในโลก

5. **เป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลก** กิจกรรมนำเข้าและส่งออกที่มีปริมาณมากพอทำให้มีเรือสินค้าเชิงพาณิชย์ขนาดใหญ่เข้ามารับ-ส่งสินค้าปัจจัยที่ทำให้เกิดมีการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่และกิจกรรมเชื่อมโยงเศรษฐกิจในทุกมิติเป็นองค์ประกอบสำคัญ ทำให้ขนาดเศรษฐกิจของประเทศอยู่ในลำดับที่ 22 ของโลกด้วยมูลค่าประมาณ 503,822 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 17.635 ล้านล้านบาท (ปี พ.ศ.2565)

6. **การมีท่าเรือสากลระดับภูมิภาค** จากการที่ไทยเป็นฐานการผลิตและซัพพลายเชนของโลกทำให้เป็นประเทศที่มีอุปสงค์ความต้องการเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้ามารับและส่งสินค้าจำนวนมาก อยู่ในเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงเส้นทาง “Intra-Asia Pacific ” และเส้นทาง “Transpacific-USA” ซึ่งมีปริมาณสินค้าผ่านเส้นทางนี้ร้อยละ 70.75 ของการขนส่งทางทะเล

3.

ท่าเรือหลักของไทย (3/4)

ท่าเรือ	จำนวนเที่ยว	จำนวนตู้ (ล้าน TEU)	ปริมาณสินค้าผ่านท่า (ล้านบาท)	หมายเหตุ
ท่าเรือกรุงเทพฯ (ปี 2564)	4,377	1.381	20.492	เฉพาะตู้คอนเทนเนอร์
ท่าเรือแหลมฉบัง (ปี 2564)	9,407	8.523	93.424 ? (170.46)	เฉพาะตู้คอนเทนเนอร์/รวมถ่ายลำ
ท่าเรือสงขลา (ปี 2560)	734	0.220	6.882	
ท่าเรือมาบตาพุด (ปี 2564)	546	-	3.551 ?	ไม่มีข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์
ท่าเรือระนอง (ปี 2564)	272	224 TEU	0.15	รวมขนส่งตู้และเทกอง
ท่าเรืออื่นๆ (ปี 2564)	2,129	-	0.10 ?	
ท่าเรือชายฝั่ง (ปี 2563)	63,971	-	54.023 ?	
รวม	81,436	10.114	178.622	ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

3.

เปรียบเทียบท่าเรือขนาดใหญ่ TOP 20 ของโลก (ปี ค.ศ. 2019) (4/4)

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (TEUs)
1	ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Port of Shanghai)	จีน	43,303,000
2	ท่าเรือสิงคโปร์ (Port of Singapore)	สิงคโปร์	37,195,636
3	ท่าเรือหนิงโบ (Port of Ningbo-Zhoushan)	จีน	27,530,000
4	ท่าเรือเสิ่นเจิ้น (Port of Shenzhen)	จีน	25,770,000
5	ท่าเรือกวางเจา (Port of Guangzhou)	จีน	23,236,200
6	ท่าเรือปูซาน (Port of Busan)	เกาหลีใต้	21,992,001
7	ท่าเรือชิงเตา (Port of Qingdao)	จีน	21,010,000
8	ท่าเรือฮ่องกง (Port of Hong Kong)	จีน	18,361,000
9	ท่าเรือเทียนจิน (Port of Tianjin)	จีน	17,264,000
10	ท่าเรือรอตเตอร์ดัม (Port of Rotterdam)	ฮอลแลนด์	14,810,804

ลำดับ	ท่าเรือ	ประเทศ	จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ ผ่านท่า (TEUs)
11	ท่าเรือดูไบ (Dubai Ports)	ดูไบ	14,111,000
12	ท่าเรือกลัง (Port Klang)	มาเลเซีย	13,580,717
13	ท่าเรือแอนท์เวิร์ป (Port of Antwerp)	เนเธอร์แลนด์	11,860,204
14	ท่าเรือเซี่ยเหมิน (Port of Xiamen)	จีน	11,122,200
15	ท่าเรือเกาซุง (Port of Kaohsiung)	ไต้หวัน	10,428,634
16	ท่าเรือลอสแอนเจลิส (Port of Los Angeles)	USA	9,337,632
17	ท่าเรือฮัมบูร์ก (Port of Hamburg)	เยอรมัน	9,274,215
18	ท่าเรือตันจุงเปเลปัส (Port of Tanjung Pelepas)	มาเลเซีย	9,100,000
19	ท่าเรือด้าเหลียน (Port of Dalian)	จีน	8,760,000
20	ท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port)	ไทย	8,106,928

4.

โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์เชื่อมโยงเศรษฐกิจทางทะเล (1/2) (Sea Power Infrastructure Connectivity)



1. เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สร้างเขตลงทุนจังหวัดชายฝั่งทะเลอ่าวไทย (ชลบุรี-ระยอง-ฉะเชิงเทรา) เพื่อเป็นฐานการผลิตเชื่อมโยงซัพพลายเชนระดับโลก ขยายท่าเรือน้ำลึกชลบุรีและระยอง, ขยายสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินนานาชาติแหล่งที่ 3, รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

2. ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ในปี พ.ศ.2564 มีตู้สินค้าผ่านท่า 8.523 ล้านตู้/TEUs การขยายเฟส 3 ในอีก 5 ปีข้างหน้าจะทำให้รับตู้สินค้าได้รวมกันเป็น 18.1 ล้านตู้/TEUs สามารถรองรับคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ชั้น “Triple-E Class” หรือ “Malaccamax” บรรทุก 18,000 TEUs

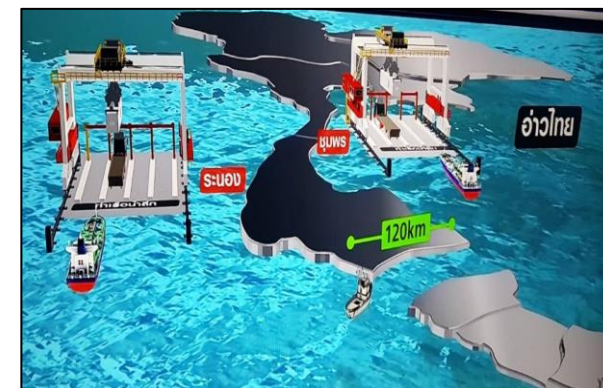
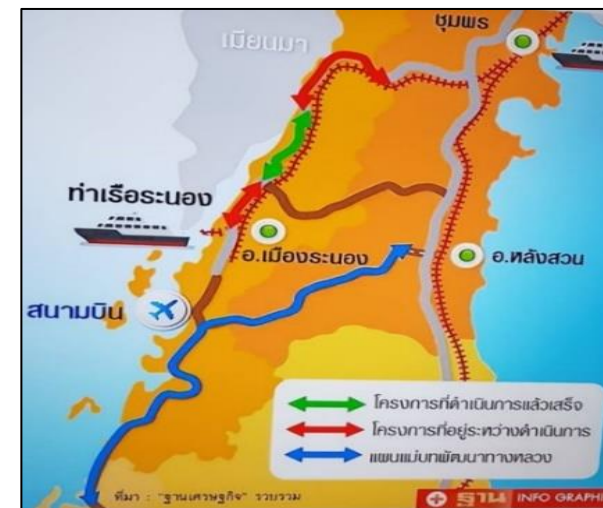
3. ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 (จังหวัดระยอง) รองรับการขนถ่ายสินค้าที่เป็น “Liquid Material & Break Bulk” รองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมีคอลวัตุดิบต้นน้ำได้มาจากแก๊สธรรมชาติในอ่าวไทยผ่านกระบวนการต่างๆ จนได้เป็นวัตถุดิบสำเร็จรูปเพื่อนำไปผลิตเม็ดพลาสติกและวัสดุสังเคราะห์ต่างๆ ของหลายอุตสาหกรรม



4.

โครงการแลนด์บริดจ์เชื่อมอันดามัน-อ่าวไทย (ชุมพร-ระนอง) 2/2 ความกังวลความเป็นไปได้ในเชิงพาณิชย์

- เป็นโครงการในลักษณะ Sea-Land Multimodal Transport ขยายฝั่งทะเลตะวันออก-ตะวันตกอยู่ในแผนของกระทรวงคมนาคม
- ความเป็นไปได้ทั้งในด้านเชิงพาณิชย์ ด้านต้นทุนและจำนวนเรือที่จะเข้ามาเทียบท่ามีต้นทุนสูงกว่าอ้อมช่องแคบมะละกาและระยะเวลาอาจใกล้เคียงกัน
- มูลค่าการลงทุนทั้งปรับปรุงท่าเรือและแลนด์บริดจ์ประมาณ 3.0 แสนล้านบาทประมูลได้ปีพ.ศ.2567 ระยะเวลาก่อสร้าง 3-4 ปี
- โครงการนี้อยู่ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ “SEC” เพื่อเชื่อมโยงการโลจิสติกส์ขนส่งกับท่าเรือในพื้นที่ EEC
- ประกอบด้วยการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดชุมพรและพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนองให้เป็นท่าเรือน้ำลึก จากข้อมูลระบุว่าความลึกหน้าท่า 15-16 เมตร
- โครงการนี้ยังมีความกังวลค่อนข้างมากเกี่ยวกับความเป็นไปได้เพราะต้นทุนค่าขนส่งที่เป็น Intermodal Transshipment Cost” สูงมากและศักยภาพของท่าเรือทั้งสองฝั่งทะเลมีปริมาณสินค้าท่าเรือสินค้าขนาดใหญ่จะไม่เข้ามาเทียบท่า



5.

โอกาสและความท้าทาย (1/4) การพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี



- **“Maritime Industry”** หมายถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทางทะเลรวมถึงอุตสาหกรรม-ธุรกิจและกิจกรรมต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อมที่เชื่อมโยงกับทะเล
- **การเดินเรือพาณิชย์และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง** เช่น ท่าเรืออยู่ต่อเรือ-ซ่อมเรือ อุตสาหกรรมการผลิตและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์
- **ธุรกิจเกี่ยวกับตัวแทนสายการเดินเรือ / Liner Agency & Freight Forwarder** เช่น ธุรกิจที่มีรายได้จากระวางบรรทุกสินค้าและบริการต่างๆ รวมถึงธุรกิจเกี่ยวกับตัวแทนออกของ (Customs & Port Broker)
- **อุตสาหกรรม-บริการและโลจิสติกส์** อุตสาหกรรมผลิตเทรลเลอร์-หางลาก บรรจุกัญท์ ประกันภัยและธุรกิจต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม
- **กิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง** เช่น คลังสินค้า-ศูนย์กระจายสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก ลานบรรจุตู้หรือท่าเรือบก (ICD) การขนส่งทางบก-ทางรางที่เชื่อมโยงกับท่าเรือ กิจกรรมการยกขนย้ายสินค้า (Cargo Lift-on/Lift-off/Gantry Crane)

5.

ความเป็นไปได้การพัฒนากองเรือพาณิชย์ (2/4) ให้สามารถแข่งขันได้ระดับโลก



- **การพัฒนากองเรือพาณิชย์เกี่ยวข้องกับ Incoterms** คู่ค้าต่างชาติส่วนใหญ่เป็นผู้ชำระค่าระวางเรือหรือ Freight Charge หากเป็นส่งออก (Export) ร้อยละ 90 เป็น FOB Term และกรณีนำเข้า (Import) ประมาณร้อยละ 70 เป็น C&F Term ทั้งสองกรณีคู่ค้าในต่างประเทศเป็นผู้จองเรือและชำระค่าระวางเรือ รายได้จากที่ชำระในประเทศอาจประมาณร้อยละ 2 ของมูลค่าการนำเข้าส่งออกหรือประมาณ 3.080 แสนล้านบาท
- **กองเรือไทยขาดศักยภาพขีดความสามารถในการแข่งขันต่ำ** มีขนาดเล็กการให้บริการเป็น “Feeder Vessel” หรือการขนส่งระยะสั้นขาดเครือข่ายบริการทั่วโลกและการแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้สูง
- **ธุรกิจสายการเดินเรือเป็นการแข่งขันของ “Global Mega Company”** โดย “Top10 Liners” มีส่วนแบ่งตลาดสูงถึงร้อยละ 82.7 ในอาเซียนมีบริษัทเรือสัญชาติสิงคโปร์เพียงหนึ่งบริษัทฯ ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 1.8 สายการเดินเรือสัญชาติจีนมี 3 บริษัทฯ ส่วนแบ่งการตลาดรวมกันร้อยละ 26.4
- การผลักดันเรือไทยให้ชักธงไทยมีข้อจำกัดสูงเห็นได้จากส่วนใหญ่เรือสินค้าทั่วโลกจดทะเบียนที่ประเทศปานามาซึ่งมีมาตรฐานข้อกำหนดของเรือที่ต่ำ การจดทะเบียนแบบเปิดไม่เข้มงวดสัญชาติเจ้าของ อัตราภาษีต่ำ การโอนเงินเข้า-ออกเสรีไม่มีการตรวจสอบที่มาของเงิน
- **ภาครัฐที่เกี่ยวข้องขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี** กิจกรรมพาณิชย์นาวีมีความซับซ้อนเกี่ยวข้องกับธุรกิจระดับนานาชาติซึ่งผู้ประกอบการต้องมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงที่ผ่านมาภาครัฐแทบไม่ได้เข้ามาสนับสนุนอย่างจริงจัง

5.

Maritime Fleet Competitiveness Possibility (3/4) Global Port Connectivity is Key Achievement



ที่มา : <https://www.researchgate.net/>

5.

ความเป็นไปได้การพัฒนาทางเรือพาณิชย์ (4/4) ให้สามารถแข่งขันได้ระดับโลก

Liner Competitiveness

TOP10 อันดับแรกของสายเดินเรือใหญ่มีส่วนการตลาดร้อยละ 82.7 ลักษณะการแข่งขันนอกจากการควบรวมยังมีการสร้างพันธมิตรในลักษณะของ “Alliance” เพื่อลดต้นทุนและการแข่งขันในเส้นทางต่าง ๆ กลุ่มที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดราคาและการใช้ท่าเรือ เช่น

- 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 Freelance ประกอบด้วยสายเดินเรือ HAPAG LLOYD (เยอรมัน), Yang Ming Marine (ไต้หวัน) มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 10-23
- กลุ่ม ONE (สัญชาติญี่ปุ่น) ประกอบด้วย NYK, K-Line, Mitsui O.S.K Lines สัดส่วนร้อยละ 6.7

(ที่มา : เอกสารวิเคราะห์คลองไทย/ดร.ธนิต โสรัตน์)





1. ยุทธศาสตร์ชาติขาดการขับเคลื่อนที่เป็นรูปธรรม การเมืองและผู้มีอำนาจรัฐขาดการกำกับดูแลไม่เห็นความสำคัญเท่าที่ควรอีกทั้งหลังการเลือกตั้งปี พ.ศ.2566 จะมีการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์ชาติหรือไม่

2. การส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีไม่สนองตอบขีดความสามารถในการแข่งขัน ในเอเชียมีเพียงจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวันที่มีกองเรือขนาดใหญ่ โดยมีส่วนแบ่งการตลาดรวมกันร้อยละ 42.5

3. การใช้ประโยชน์ทรัพยากรจากทะเล การขับเคลื่อนมีก่อนยุทธศาสตร์ เช่น การสำรวจและขุดพลังงานโดยปตท.และภาคเอกชน รวมถึงโครงการขุดแก๊ส Joint Venture Thai-Malaysia ทำกันก่อนมียุทธศาสตร์

4. หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับทะเลขาดการบูรณาการ ในทางปฏิบัติขาดการประสานงานและยังไม่มีแผนรวมถึงโรดแมปและแผนปฏิบัติการที่เป็น “Action plan” ขาดการประชาสัมพันธ์เชิงรุก ประชาชนและสังคมแทบไม่รู้ว่ามียุทธศาสตร์และหน่วยงานรัฐใดที่รับผิดชอบ

ความท้าทายของสมุททานูภาพทางเศรษฐกิจ (2/4)
China Maritime Silk Route : One Belt One Road Blockade Policy



ประเทศไทย : จีนสนใจที่จะเข้ามาชุดคลองไทย
เชื่อมโยงสองมหาสมุทร กระทบวงกลาโหมสหรัฐฯ
เชื่อว่าคลองไทยจะเป็นกุญแจสำคัญที่จีนใช้เป็น
เส้นทางยุทธศาสตร์โดยบรรดานักวิเคราะห์มองว่า
เป็นการปิดล้อมสหรัฐฯ และประเทศอินเดียที่กำลัง
จะก้าวมาเป็นคู่แข่ง

ภาพจาก : รายงานการศึกษามหาวิทยาลัยปักกิ่ง,
สถาบันวิจัยเทียนจิน, สถาบันวางแผนพัฒนาพื้นที่และดีไซน์

6.

ความท้าทายของสมุททานุภาพทางเศรษฐกิจ (3/4) South China Sea : GEO-Politic Conflict



ทะเลจีนใต้ : บริเวณหมู่เกาะพาราเซลและหมู่เกาะสแปรตลีย์

เป็นเส้นทางเดินเรือหลักของ “Trans Asian Pacific” จีนมีการถมเกาะ-สร้างสนามบินเป็นข้อพิพาทระดับภูมิภาคอยู่ในเส้นทางขนส่งสินค้าของไทยที่จะไปซีกโลกตะวันออก

6.

ESG : Environment-Social-Governance (4/4)

ปัญหาขาดประสิทธิภาพการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของทะเล

- ไม่ได้มีการทำอย่างจริงจังจึงจะมีกระทรวงที่รับผิดชอบผลงานดัชนีชี้วัดอยู่ตรงไหน
- กำหนดเป็นมาตรฐานมีกฎหมายและหน่วยงานรัฐรองรับทั้งด้านการลงทุนและการทำธุรกิจของภาคเอกชนในพื้นที่เชื่อมโยงกับทะเล
- การกำจัดสิ่งปฏิกูล-ขยะและของเสียรวมถึงคราบน้ำมันของท่าเรือสากล-ชายฝั่งและเรือสินค้า
- การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ทั้งผิวน้ำและดำน้ำ
- การจัดเก็บภาษีในการดูแลสิ่งแวดล้อมและการรักษาระบบนิเวศทางทะเล



7.

มิติการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์จากทะเล

1. การขับเคลื่อนสมุทรภาพเศรษฐกิจที่ผ่านมารื้อทิศทางขาดความเป็นรูปธรรม ทั้งที่มียุทธศาสตร์ชาติ ปักจ้ยหลักกับภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชน ท้องถิ่นและชุมชนขาดการเชื่อมโยงในทุกมิติแต่ละหน่วยงานรัฐมีกฎหมายของตัวเองขาดการบังคับใช้อย่างจริงจัง
2. ภาครัฐเน้นแต่การกำกับและควบคุม ขาดขีดความสามารถในการดูแล การบังคับใช้กฎหมายมีช่องว่างและยังเกี่ยวข้องกับคอร์รัปชั่น
3. หน่วยงานความมั่นคงไม่เข้าใจถึงผลประโยชน์จากทะเลเน้นความมั่นคงเหนือความมั่งคั่ง
4. การขับเคลื่อนสมุทรภาพเศรษฐกิจจะต้องให้ทุกองคาพยพมีส่วนร่วม และตระหนักรู้เกี่ยวกับความสมดุลของการใช้ประโยชน์จากทะเลที่ต้องรักษาภาวะสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศที่ยั่งยืน
5. ภาคการเมืองและผู้มีอำนาจรัฐต้องเป็นหัวจักรขับเคลื่อน ตลอดจนหน่วยงานรัฐตั้งแต่ระดับชาติไปจนถึงท้องถิ่นจะต้องเข้ามาเป็นแกนหลักบูรณาการอย่างเป็นรูปธรรม

มติการเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์จากทะเล



END

สามารถติดตามผลงานอื่นๆ ของดร.ธนิต โสรัตน์ ได้ที่ช่องทางนี้...

 Tanit Sorat



tanitvsl



www.tanitsorat.com

*Thank
you*

