

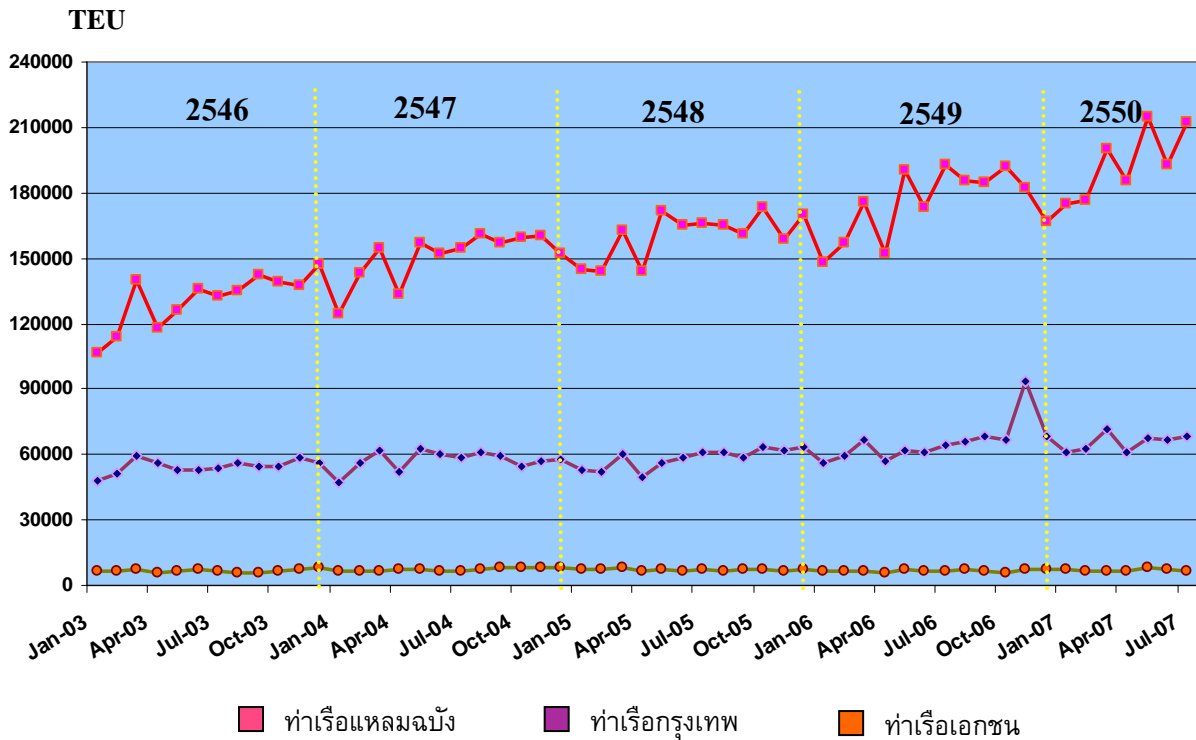
สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือปี 2550

สถิติจำนวนตู้ส่งออกของไทยตั้งแต่ปี 2546 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับมูลค่าการส่งออกของกระทรวงพาณิชย์ก็พบว่า ปริมาณการส่งออก ซึ่งสามารถวัดได้ด้วยจำนวนตู้ส่งออกของไทย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยปริมาณการส่งออกจะขยายตัวสูงกว่าด้านมูลค่า โดยในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2550 มีมูลค่าส่งออกรวม 3,381,805 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5.1% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และจำนวนตู้ส่งออกรวมของ 3 ท่าเรือในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2550 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,864,137 TEUs เพิ่มขึ้น 12.1% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ท่าเรือกรุงเทพ จำนวนตู้ขาออกจากท่าเรือกรุงเทพในปี 2549 มีจำนวนตู้ขาออกทั้งสิ้น 789,707 TEUs เพิ่มขึ้นประมาณ 13.15% เมื่อเทียบกับปี 2548 และจำนวนตู้ขาออกในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2550 มีจำนวนตู้ส่งออกทั้งสิ้น 458,287 TEUs เพิ่มขึ้น 7.3% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยผู้ประกอบการรายเล็กยังจำเป็นต้องไปบรรจุสินค้าใส่ตู้ที่ทำเรือกรุงเทพ และผู้ประกอบการที่มีแหล่งผลิตในกรุงเทพฯและปริมณฑลจะสะดวกกับการส่งสินค้ามาที่ทำเรือกรุงเทพ มากกว่าท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง มีจำนวนตู้ส่งออกเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2549 มีจำนวนตู้ส่งออกทั้งสิ้น 2,100,093 TEUs เพิ่มขึ้น 8.97% เมื่อเทียบกับปี 2548 และในปี 2550 ในช่วง 7 เดือนแรกมีจำนวนตู้ส่งออกสูงถึง 1,357,448 TEUs เพิ่มขึ้นถึง 14.1% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2549 โดยสาเหตุที่การส่งออกตู้ของท่าเรือแหลมฉบังมีขยายตัวสูงขึ้นก็เนื่องมาจากภาครัฐได้พยายามผลักดันการส่งออก และในส่วนของท่าเรือเองก็มีนโยบายผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็น “World Class Port” และประกอบกับได้มีการเปิดใช้ท่าเรือ A₀ ตั้งแต่เดือนกันยายน 2550 ทำให้ปริมาณมีปริมาณตู้ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นประมาณ 7% รวมถึงมีความร่วมมือจากภาคเอกชนในการดำเนินมาตรการเชิงรุกในการเจาะและขยายตลาดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยเฉพาะในกลุ่มตลาดใหม่ ที่สำคัญคือ จีน อินเดีย ตะวันออกกลาง และ แอฟริกา ทำให้การส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของไทยมีปริมาณเพิ่มขึ้น

ท่าเรือเอกชน จำนวนตู้ขาออกจากท่าเรือเอกชนในปี 2549 มีจำนวนตู้ขาออกทั้งสิ้น 80,588 TEUs ลดลง 4.14% เมื่อเทียบกับปี 2548 ส่วนในปี 2550 ในช่วง 7 เดือนแรก พบว่าจำนวนตู้ขาออกผ่านท่าเรือเอกชนมีปริมาณเพิ่มขึ้น 5.1% โดยมีจำนวนตู้ส่งออกทั้งสิ้น 48,399 TEUs



นอกจากนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือฯ ได้คาดการณ์จำนวนตู้ส่งออกตลอดทั้งปี 2550 พบว่าปี 2550 จะมีจำนวนตู้ส่งออกรวมทั้ง 3 ท่ารวมทั้งสิ้น 2,970,388 TEUs เพิ่มขึ้น 10.19% เมื่อเทียบกับปี 2549 และเมื่อคาดการณ์จำนวนตู้ปี 2550 แยกตามท่าเรือต่างๆ จะได้ว่า

- ทำเรือแหลมฉบัง คาดว่าจะมีจำนวนตู้ส่งออกรวม 2,376,498 TEUs เพิ่มขึ้น 13.16%
- ทำเรือกรุงเทพ คาดว่าจะมีจำนวนตู้ส่งออกรวม 812,431 TEUs เพิ่มขึ้น 2.88%
- ทำเรือเอชช คาดว่าจะมีจำนวนตู้ส่งออกรวม 84,099 TEUs เพิ่มขึ้น 4.36%

ตารางแสดงการคาดการณ์จำนวนตู้ส่งออกของปี 2550 แยกตามท่าเรือต่าง ๆ

วัน/เดือน/ปี	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือเอชช	รวม
ม.ค.-50	60,908	174,984	7,029	242,921
ก.พ.-50	62,677	176,846	6,115	245,638
มี.ค.-50	71,522	199,871	6,857	278,250
เม.ย.-50	60,750	185,508	6,776	253,034
พ.ค.-50	67,616	214,972	7,941	290,529
มิ.ย.-50	66,869	192,919	6,964	266,752
ก.ค.-50	68,488	212,348	6,717	287,553
ส.ค.-50	65,603	208,330	7,556	281,489
ก.ย.-50	70,405	203,631	7,249	281,285



วัน/เดือน/ปี	ท่าเรือกรุงเทพฯ	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือเอกขันธ์	รวม
ต.ค.-50	69,330	209,928	6,724	285,981
พ.ย.-50	79,255	200,844	7,122	287,221
ธ.ค.-50	69,008	196,317	7,050	272,375
จำนวนตู้รวม (การขยายตัว)	812,431 (2.88%)	2,376,498 (13.16%)	84,099 (4.36%)	3,273,028 (10.19%)

หมายเหตุ : ข้อมูลจำนวนตู้ส่งออกตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน – ธันวาคม 2550 เป็นการพยากรณ์ด้วยโปรแกรมทางสถิติ

โดยเมื่อเปรียบเทียบการคาดการณ์การเพิ่มของจำนวนตู้ในปี 2550 ซึ่ง สรท. คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 10.19% ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์มูลค่าการส่งออกของกระทรวงพาณิชย์ซึ่งตั้งเป้าว่าในปี 2550 มูลค่าการส่งออกของไทยจะเพิ่มขึ้น 12.5% แต่ทั้งนี้ก็ยังมียปัจจัยที่น่ากังวลทั้งเรื่องของเศรษฐกิจโลก และชีพไฟร์มของสหรัฐฯ (สินเชื่อต่อคุณภาพในตลาดอสังหาริมทรัพย์) , ค่าเงินบาทที่มีความผันผวน, ราคาน้ำมัน และผลกระทบเชิงบวกจากผลของการทำ JTEPA เป็นต้น

♥ ค่าระวางเรือในปี 2550

- เส้นทาง Thailand – Japan : อัตราค่าระวางเรือในเส้นทางไทย – ญี่ปุ่น มีอัตราค่อนข้างจะคงที่ โดยอยู่ที่ประมาณ USD600/ตู้ 20' และ USD1000/ ตู้ 40' และในปี 2550 นี้การขนส่งสินค้าในเส้นทางไทย – ญี่ปุ่นนั้นสายเรือได้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษจากราคาน้ำมันที่ผันผวน (FAF) ในอัตราระหว่าง 60-70 เหรียญ/ ตู้ 20' และ 120-140 เหรียญ / ตู้ 40' นอกจากนี้ยังมีค่าความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินเยน (YAS) ในอัตรา เหรียญ/ ตู้ 20' และ 15 เหรียญ/ ตู้ 40'
- เส้นทาง Thailand – Europe : ในปี 2550 นี้อัตราค่าระวางเรือในเส้นทางยุโรปนี้ขยับตัวสูงขึ้นมากกว่า 50% โดยตู้ 20' อัตราค่าระวางขยับราคามาเป็น 1,400 เหรียญ (จากเดิมในปี 2549 มีอัตรา 760 เหรียญ) และตู้ 40' อัตราค่าระวางเป็น 2,800 เหรียญ (จากเดิมในปี 2549 มีอัตรา 1,520 เหรียญ) โดยสาเหตุที่อัตราค่าระวางขยับตัวสูงขึ้นก็เนื่องมาจากการส่งสินค้าจากเอเชียไปยังยุโรป เมดิเตอร์เรเนียน ขยายตัวสูงขึ้นถึง 15% ในขณะที่ปริมาณเรือที่มารองรับการขนส่งในเส้นทางนี้ยังมีจำนวนจำกัด ดังนั้นเมื่อสินค้าส่งออกมีปริมาณมากขึ้น จึงเกิดความไม่สมดุลของตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ตามมา ซึ่งสายเรือจึงต้องนำตู้เข้ามาเพิ่มขึ้นซึ่งทำให้สายเรือมีต้นทุนเพิ่มขึ้น และท้ายที่สุดแล้วจึงได้มีการปรับอัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น

และจากปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในเส้นทางไปยุโรป บริษัทสายเรือจึงได้มีการเรียกเก็บค่า surcharge เพิ่มเติมอีกมากมาย ได้แก่ Overweight Surcharge ซึ่งเรียกเก็บในกรณีตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกน้ำหนักเกิน 14 ตันโดยเรียกเก็บในอัตรา 150-200 เหรียญ/ ตู้ 20' และหากน้ำหนักบรรทุกเกิน 18 ตันจะเรียกเก็บในอัตรา 350 เหรียญ/ ตู้ 20' และนอกจากนี้ยังมี

การเรียกเก็บค่า Low Sulphur Fuel Surcharge ในอัตรา 5 เหรียญ / ตู๋ 20' โดยจะเรียกเก็บสินค้าที่ขนส่งผ่านทะเลบอลติกส์ (ได้แก่สินค้าที่ขนส่งไปยังประเทศโปแลนด์, เยอรมัน, สวีเดน, ฟินด์แลนด์ เป็นต้น) และค่า UK Surcharge ซึ่งเรียกเก็บกับสายเรือที่เข้ามาใช้ท่าเรือของประเทศในเครือสหราชอาณาจักร โดยเรียกเก็บในอัตรา 75 เหรียญ / ตู๋ 40' และ 20' และยังมีค่า Surcharge อื่นๆ ที่มีการเรียกเก็บเป็นปกติ ได้แก่ Bunker Adjustment Factor (BAF) และ Currency Adjustment Factor (CAF)

- เส้นทาง Thailand – USA : ในปี 2550 อัตราค่าระวางเรือในเส้นทางนี้มีอัตราลดลงเมื่อเทียบกับปี 2549 ประมาณ 7-8% โดยอัตราค่าระวางของสินค้าในฝั่งตะวันออก และตะวันตกมีดังนี้

ปี 2550	U.S. West Coast		U.S. East Coast	
	20'	40'	20'	40'
สินค้ากลุ่มอาหาร	US\$1350	US\$1800	US\$2350	US\$3180
สินค้ากลุ่มอื่นๆ	US\$1425	US\$1900	US\$2425	US\$3280

โดยสาเหตุที่ค่าระวางเรือในเส้นทาง US มีอัตราลดลง ก็เนื่องจากการบริโภคที่ลดลงของผู้บริโภคภายในสหรัฐซึ่งเกิดจากปัญหาซัพพลายในในประเทศ ทำให้ตัวเลขการนำเข้าสินค้าของสหรัฐ ลดลงซึ่งจะสังเกตได้ว่าปริมาณการนำเข้าของสินค้าในแทบจะทุกๆ หมวดของไทยไปสหรัฐ ลดลงทำให้การขนส่งสินค้าในเส้นทางนี้ไม่ค่อยประสบปัญหาเท่าใดนัก

♥ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อค่าส่งออกโดยรวมในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี 2550

ปัจจัยบวก

- แนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าของโลกและตลาดส่งออกสำคัญ แม้ว่าจะมีการชะลอตัวลงจากปี 2549 บ้างก็ตาม
- ความร่วมมือของภาครัฐและเอกชนในการดำเนินมาตรการเชิงรุกในการเจาะและขยายตลาดอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยเฉพาะกลุ่มตลาดใหม่ ที่สำคัญคือ จีน อินเดีย ตะวันออกกลาง และ แอฟริกา (กานา แอฟริกาใต้ เซเนกัล และ ไนจีเรีย)
- ความต้องการสินค้าไทยในตลาดต่างประเทศยังมีอยู่มากทั้งในตลาดหลักและตลาดใหม่

ปัจจัยลบ

- ทิศทางและแนวโน้มของราคาน้ำมันในตลาดโลกที่จะสูงขึ้น
- เศรษฐกิจและการค้าของโลกและตลาดส่งออกสำคัญที่เริ่มมีการส่งสัญญาณว่าอาจจะชะลอตัวลงมากกว่าที่ได้มีการประมาณการไว้เดิม
- ปัญหาภายในประเทศที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุน ได้แก่ ปัญหาเงินบาทที่แข็งค่าสูงมาก การขาดแคลนแรงงานในอุตสาหกรรมต่าง ๆ และการเพิ่มขึ้นของค่าแรงงาน ปัญหาราคาวัตถุดิบที่มี



แนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น รวมทั้งการขาดแคลนวัตถุดิบในอุตสาหกรรมสำคัญ ได้แก่ ปลาทูน่า อาหารสัตว์ ไม้ และ อัญมณี เป็นต้น

- ปัญหาความไม่สงบในตะวันออกกลางและปัญหาการก่อการร้ายระหว่างประเทศ
- การเพิ่มขึ้นของมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีในตลาดส่งออกหลัก โดยเฉพาะ สหรัฐฯ และสหภาพยุโรป

♥ กลยุทธ์และแผนส่งเสริมการส่งออก

- 1) ใช้การเจรจาการค้าเพื่อเปิดตลาดและแก้ไขปัญหาการกีดกันทางการค้าที่เกิดขึ้น
- 2) ส่งเสริมการส่งออกเพื่อรักษาตลาดหลักไม่ให้เกิดการส่งออกลดลง โดยวางแผนให้มีการดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการส่งออกในตลาดหลักไม่น้อยกว่าปี 2549
- 3) เร่งส่งเสริมการส่งออกเป็นกรณีพิเศษในตลาดใหม่ ๆ บางกลุ่ม ซึ่งผู้บริโภคนิยมสินค้าไทยและให้คุณค่ามากกว่าสินค้าจากประเทศคู่แข่ง โดยเฉพาะ จีน อินเดีย ตะวันออกกลาง และ แอฟริกา (กานา แอฟริกาใต้ เซเนกัล และ ไนจีเรีย) โดยจัดในรูปแบบ Consumer Sales Promotion
- 4) ส่งเสริมธุรกิจบริการใหม่ ๆ เพิ่มเติมจากธุรกิจบริการที่ส่งเสริมเดิมคือ การศึกษา สปา โรงพยาบาล ร้านอาหารไทย ธุรกิจบริการใหม่ ๆ ได้แก่ แฟรนไชส์ ธุรกิจที่ปรึกษา ออกแบบ ตกแต่งภายใน การพิมพ์ อู่ซ่อมรถ การให้บริการเทคโนโลยีการเกษตร และ ธุรกิจตัดเย็บเสื้อผ้าสำเร็จรูปส่งผู้บริโภคในต่างประเทศ (Tailor Made)
- 5) วางรากฐานการส่งออก ในระยะกลาง/ยาว
 - เพิ่มผู้ส่งออกให้มากขึ้น โดยเฉพาะในภูมิภาค จะมุ่งสร้างและพัฒนาผู้ส่งออกรายใหม่ ๆ ให้เพิ่มขึ้นทั้งในระดับภูมิภาคและจังหวัดให้สามารถส่งออกได้ โดยการ ฝึกอบรมเพื่อถ่ายทอดความรู้ในด้านต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ เช่น ความรู้เบื้องต้นในการส่งออก การบริหารจัดการ กลยุทธ์การเจาะตลาด ช่องทางการตลาด รวมทั้งการพาไปเจาะตลาดต่างประเทศ โดยตั้งเป้าหมายจะสร้างผู้ส่งออกรายใหม่ในภูมิภาคไม่ต่ำกว่า 500 ราย
 - พัฒนาความเป็นสากลของผู้ประกอบการ (Internationalization) โดยส่งเสริมและผลักดันให้ภาคเอกชนและผู้ส่งออกไปลงทุนและดำเนินธุรกิจในต่างประเทศให้มากขึ้น ทั้งในเรื่อง การลงทุนตั้งโรงงานผลิตสินค้า การทำ Contract Farming การเปิดสาขา หาตัวแทนและหุ้นส่วนในต่างประเทศ เพื่อเป็นการสร้างเครือข่ายธุรกิจไทยในต่างประเทศ แสวงหาแหล่งวัตถุดิบ รวมทั้งสร้างตราสินค้าไทย (Brand Name) ให้มากขึ้น
- 6) สนับสนุนการลดต้นทุนในระบบ Trade Logistics โดยดำเนินการพัฒนาระบบ e-Logistic เพื่อไปสู่การให้บริการแบบ Electronic Certification รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนา Trade Logistic Provider (TLP) ในประเทศให้เพิ่มมากขึ้นทั้งในด้านปริมาณและประสิทธิภาพในการให้บริการ

โดยเฉพาะ ธุรกิจการขนส่งทั้งทางบกและทางเรือ ธุรกิจ Freight Forwarder การให้บริการ
คลังสินค้าและประกันภัย เป็นต้น

- 7) ร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ ในการแก้ไขปัญหา อุปสรรคของการส่งออก ที่สำคัญได้แก่ การขาด
แคลนแรงงาน การกีดกันทางการค้า กฏระเบียบ ขั้นตอนการดำเนินการภายในประเทศ เป็นต้น

วัลย์พร ชื่นธีระวงศ์
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
16 ตุลาคม 2550