

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

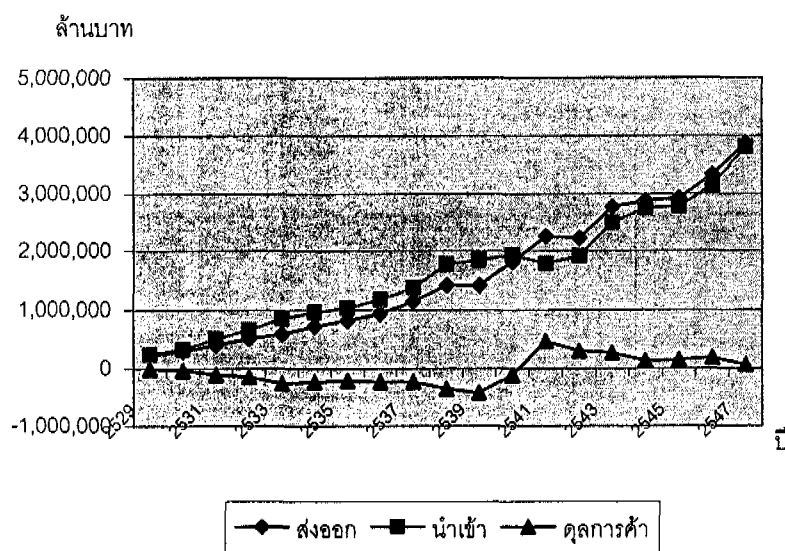
การระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศเป็นค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการในการขนส่งสินค้าทางทะเล มีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา ดุลการค้าของประเทศเป็นบวกส่งผลให้การใช้บริการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ดัชนีการระวางเพิ่มขึ้น ดังในภาพที่ 1.1 และภาพที่ 1.2

ในปี 2547 มูลค่าสินค้าส่งออกมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 16.50 คิดเป็น 3,874,816.6 ล้านบาท มูลค่าสินค้านำเข้ามีอัตราการขยายตัวร้อยละ 21.43 คิดเป็น 3,810,408.8 ล้านบาท โดยมีอัตราการขยายตัวมากกว่าในปี 2546 ซึ่งสินค้าส่งออกมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 13.75 คิดเป็น 3,326,014.5 ล้านบาท สินค้านำเข้ามีอัตราการขยายตัวร้อยละ 13.08 คิดเป็น 3,137,923.8 ล้านบาท มากกว่าในปี พ.ศ. 2545 มูลค่าสินค้าส่งออกมากกว่าสินค้านำเข้ามีผลให้ดุลการค้าเกินดุลต่อเนื่อง ทำรายได้เข้าสู่ประเทศเป็นอันมาก และสัดส่วนของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 90 ในปี 2541 เป็นร้อยละ 132 ในปี 2546 ขณะที่การค้าระหว่างประเทศมีการขยายตัวสูง และมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ แต่ยังคงอาศัยการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นสำคัญ

จากในตารางที่ 1.1 พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออก และสินค้านำเข้าของประเทศไทยประมาณร้อยละ 90 เป็นการขนส่งสินค้าทางทะเล ในปี พ.ศ. 2547 ปริมาณสินค้าส่งออกทางทะเลคิดเป็น 78,780 พันตัน และปริมาณสินค้านำเข้าทางทะเล 92,221 พันตัน และในตารางที่ 1.2 มูลค่าการขนส่งสินค้าส่งออก และนำเข้าของประเทศไทยประมาณร้อยละ 70 เป็นการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยการขนส่งสินค้าออกทางทะเลในปี พ.ศ. 2547 คิดเป็นมูลค่า 2,559,248 ล้านบาท และขนส่งสินค้าเข้าทางทะเลคิดเป็นมูลค่า 2,558,552 ล้านบาท

ภาพที่ 1.1

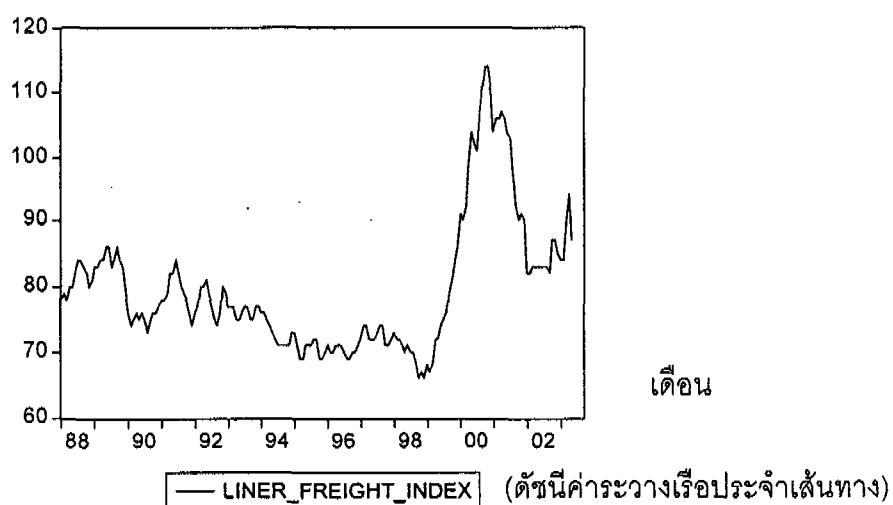
มูลค่าสินค้าส่งออก สินค้านำเข้า และดุลการค้าของประเทศไทย
รวมการขนส่งสินค้าทุกรูปแบบ ในปี 2529 – 2547



ที่มา : กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศไทย กระทรวงพาณิชย์

ภาพที่ 1.2

ดัชนีค่าระวางขนส่งสินค้าทางทะเลของเรือประจำเส้นทางในปี 2531 - 2546



ที่มา : UNCTAD, 1993 – 2003

ตารางที่ 1.1

สัดส่วนของปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออก และสินค้านำเข้า

จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ในปี 2532 – 2547

หน่วย : ร้อยละ (%)

ปี	สัดส่วนของปริมาณสินค้าส่งออก			สัดส่วนของปริมาณสินค้านำเข้า		
	ทางทะเล	ทางอื่น	รวม	ทางทะเล	ทางอื่น	รวม
2532	94.00	6.00	100	97.07	2.93	100
2533	94.77	5.23	100	95.70	4.30	100
2534	94.00	6.00	100	96.04	3.96	100
2535	93.60	6.40	100	95.53	4.47	100
2536	92.29	7.71	100	95.86	4.14	100
2537	92.81	7.19	100	94.88	5.12	100
2538	93.29	6.71	100	95.28	4.72	100
2539	93.77	6.23	100	96.35	3.65	100
2540	94.20	5.80	100	96.00	4.00	100
2541	95.65	4.35	100	98.60	1.40	100
2542	90.47	9.53	100	97.57	2.43	100
2543	94.28	5.72	100	95.27	4.73	100
2544	92.85	7.15	100	97.17	2.83	100
2545	92.30	7.70	100	96.33	3.67	100
2546	91.64	8.36	100	94.75	5.25	100
2547	91.03	8.97	100	95.91	4.09	100

ที่มา : กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 1.2

สัดส่วนของมูลค่าการขนส่งสินค้าส่งออก และสินค้านำเข้า

จำแนกตามรูปแบบการขนส่งในปี 2532 -2547

หน่วย : ร้อยละ (%)

ปี	สัดส่วนของมูลค่าสินค้าส่งออก			สัดส่วนของมูลค่าสินค้านำเข้า		
	ทางทะเล	ทางอื่น	รวม	ทางทะเล	ทางอื่น	รวม
2532	74.53	25.47	100	80.95	19.05	100
2533	74.14	25.86	100	79.63	20.37	100
2534	74.50	25.50	100	77.78	22.22	100
2535	74.46	25.54	100	77.19	22.81	100
2536	73.29	26.71	100	76.75	23.25	100
2537	71.11	28.89	100	72.61	27.39	100
2538	69.30	31.70	100	68.64	31.36	100
2539	70.00	30.00	100	73.51	26.49	100
2540	71.03	28.97	100	73.03	26.97	100
2541	71.01	28.99	100	67.70	32.30	100
2542	59.97	40.03	100	64.08	35.92	100
2543	66.33	33.67	100	61.97	38.03	100
2544	67.07	32.93	100	62.28	37.72	100
2545	66.55	33.45	100	63.46	36.54	100
2546	65.20	34.80	100	65.11	34.89	100
2547	65.25	34.75	100	67.31	32.69	100

ที่มา : กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคม

ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศ และ ก่อให้เกิดการจ้างงาน การลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องเป็นอันมาก ยังช่วยสนับสนุนการส่งออกสินค้า และเป็นแหล่งนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ ข้อดีของการขนส่งสินค้าทางทะเล คือ สามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมากๆ และเป็นวิธีการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งวิธีอื่น ถึงแม้ว่าจะเสียเวลาในการขนส่งสินค้ามากกว่าวิธีการอื่น

ในขณะที่มูลค่าการค้าระหว่างประเทศมีการขยายตัวสูง และมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ ประเทศไทยยังคงต้องเผชิญปัญหาในการขนส่งสินค้าทางทะเล และด้วยเหตุที่กองเรือพาณิชย์ไทยที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยให้บริการขนส่งสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า เพียงร้อยละ 10 ของปริมาณการส่งออกและนำเข้าทั้งหมด ดังในตารางที่ 1.3 ประเทศต้องพึ่งพาเรือต่างชาติ โครงสร้างตลาดขนส่งสินค้าเป็นตลาดผู้ขายน้อยรายบริษัทเดินเรือมีอำนาจในการต่อรองมากกว่าผู้ส่งออก ผู้ส่งออกจึงต้องซื้อบริการจากบริษัทเดินเรือต่างชาติ และต้องจ่ายในรูปของเงินตราต่างประเทศซึ่งอยู่ในรูปของเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จากความสำคัญข้างต้น จึงศึกษาสภาพตลาดและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่ออัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เพราะอัตราค่าระวางเป็นค่าใช้จ่ายในการนำเข้าบริการการขนส่งสินค้า ซึ่งในแต่ละปีไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศในรูปของเงินค่าระวางให้กับต่างชาติเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 1.3

ปริมาณสินค้าทางทะเลที่ขนส่งโดยเรือไทยในปี 2537 – 2547

ปี	ปริมาณการค้าทางทะเลของไทย (เมตริกตัน)	ปริมาณสินค้าที่ถูกขนส่ง โดยเรือไทย (เมตริกตัน)	สัดส่วนของเรือไทย (%)
2537	77,582,454	8,622,224	11.11
2538	92,351,010	9,909,596	10.73
2539	106,388,287	12,317,318	11.58
2540	108,460,563	12,112,610	11.17
2541	100,992,242	11,760,834	11.65
2542	122,971,116	12,836,439	10.44
2543	119,368,167	13,731,452	11.50
2544	127,545,644	11,588,719	9.09
2545	150,849,000	na.	na.
2546	151,191,000	na.	na.
2547	171,001,000	na.	na.

ที่มา : กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ : ในปี 2537 - 2543 เป็นข้อมูลสำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ส่วนในปี 2545 - 2547 เป็นข้อมูลกระทรวงคมนาคม

1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพตลาด ลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล และการคำนวณอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของไทย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล เฉพาะเส้นทางไทยไปเชียงใหม่ และเส้นทางไทยไปสิงคโปร์

1.3 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศมีขอบเขตการศึกษาดังนี้

1. ศึกษาเส้นทางขาออก¹สองเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางไทย - ท่าเรือเชียงใหม่ ประเทศจีน เพราะจีนเป็นตลาดการค้าใหญ่ที่มีการเติบโตอย่างมาก และเส้นทางไทย - ท่าเรือสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์ เพราะท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือสำคัญในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือแม่
2. ศึกษาเฉพาะเรือคอนเทนเนอร์ที่เป็นเรือเล็ก²
3. ศึกษาค่าระวางต่อตู้สินค้า (ตู้สี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 8 ฟุต สูง 8.6 ฟุต ยาว 20 ฟุต หรือเรียกว่าตู้สั้น และตู้สี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 8 ฟุต สูง 8.6 ฟุต ยาว 40 ฟุต หรือเรียกว่าตู้ยาว)
4. ศึกษาในช่วง เดือนมกราคม พ.ศ. 2544 – เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2548

1.4 วิธีการศึกษา

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนาในสภาพทั่วไปของตลาด และการคำนวณค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล
2. การวิเคราะห์เชิงสถิติ ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล

¹ เพราะปริมาณสินค้าขาออกและขาเข้ามีปริมาณไม่เท่ากัน

² การขนส่งสินค้าทางทะเลในตลาดในภูมิภาคเอเชียมีระยะทางไม่ไกลมาก การขนส่งสินค้าจึงใช้เรือขนาดเล็ก ในการขนส่งทั้งแบบประจำเส้นทาง และการขนส่งเพื่อกระจายสินค้าจากท่าเรือหลัก ไปท่าเรือใกล้เคียง

ซึ่งการวิเคราะห์ดังกล่าวจะใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์บริษัทเดินเรือ และ ข้อมูลทุติยภูมิ รวบรวมจาก เอกสารของคณะกรรมการการส่งเสริมพาณิชย์นาวี กรมศุลกากร ธนาคารแห่งประเทศไทย กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ สมาคมเจ้าของและ ตัวแทนเรือกรุงเทพ สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงสภาพทั่วไปตลาด และลักษณะการให้บริการการขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่างประเทศไทย และการคำนวณอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล
2. เพื่อทราบถึงปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่ออัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าทาง ทะเลระหว่างประเทศ

1.6 นิยามศัพท์

- ค่าระวาง (Freight) เป็น รายได้ของบริษัทเรือจากการรับจ้างขนส่งสินค้าทางทะเล
- อัตราค่าระวาง (Freight rate) เป็น ค่าระวางต่อหน่วย (เช่น ต่อตู้ เป็นต้น)
- เรือจร (Chartered ships) หมายถึง เรือขนส่งสินค้าที่สร้างขึ้นสำหรับให้เช่า และ ดำเนินธุรกิจรับจ้างบรรทุกสินค้าประเภทที่ไม่มีการบรรจุหีบห่อ
- เรือประจำเส้นทาง (Liner) หมายถึง เรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างเมืองท่า หรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่า หรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งเป็นประจำ โดยมีกำหนด ตารางเวลาที่แน่นอนว่าจะให้บริการด้วยความถี่เท่าใด
- Arbitrary charge (ARB) หมายถึง ค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น Transshipment charges หรือ Ice-breaking charges
- Bunker Adjustment Factor (BAF) หรือ Fuel Adjustment Factor (FAF) หมายถึง ค่าปรับราคาน้ำมัน
- Container Freight Station Charge หมายถึง ค่าบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์
- Currency Adjustment Factor (CAF) หมายถึง ค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน
- Container Freight Station (CFS) หมายถึง โรงพักสินค้า
- Container Yard (CY) หมายถึง ลานพักคอนเทนเนอร์
- Dead Weight Tonnage (DWT) หมายถึง น้ำหนักบรรทุกของเรือ

Full Container Load (FCL) หมายถึง ในระบบนี้สินค้าขนส่งจากแหล่งผลิตไปยังปลายทางด้วยพาหนะหลายประเภทแต่บรรจุอยู่ในตู้สินค้าตู้เดียวตลอดเส้นทาง

KT หมายถึง 1,000 กิโลกรัม (กิโล หรือ เมตริกตัน) ซึ่งเท่ากับ 2,204.6 ปอนด์

Less than Container Load (LCL) หมายถึง ในระบบนี้สินค้านานาชนิดจะถูกนำมารวมกันและบรรจุเข้าในตู้สินค้า เมื่อตู้สินค้าถึงเมืองปลายทาง สินค้าจะถูกนำออกจากตู้และส่งมอบให้แก่เจ้าของสินค้าแต่ละรายต่อไป

Terminal Handling Charge (THC) หมายถึง ค่าบริการขนถ่ายสินค้า

Twenty – foot Equivalent Unit (TEU) หมายถึง หน่วยเทียบเท่าตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐานความยาว 20 ฟุต