บทที่ 2

ภาพรวมการเดินเรือโลกและไทย

ในบทนี้เริ่มแรกบรรยายถึงสภาพทั่วไปและประเภทของตลาดในธุรกิจพาณิชยนาวี จากนั้นกล่าวถึงภาพรวมการเดินเรือโลก เพราะการเดินเรือเชื่อมโยงประเทศต่างๆจากด้านการค้าระหว่างประเทศ หลังจากนั้นจึงบรรยายภาพรวมการเดินเรือของไทยทางด้านบทบาทการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้า สุดท้ายเป็นการกล่าวถึงท่าเรือที่ใช้ศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ท่าเรือสิงคโปร์ และท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ดังนี้

2.1 สภาพทั่วไปและประเภทของตลาดในธุรกิจพาณิชยนาวี

2.1.1 สภาพทั่วไปในธุรกิจพาณิชยนาวี

ลักษณะโดยทั่วไปของธุรกิจพาณิชยนาวีเป็นธุรกิจที่มีลักษณะเป็นนานาชาติสูง จึงมีความเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจโลกค่อนข้างมาก เพราะเจ้าของเรือจะมีปฏิกิริยาต่อการเปลี่ยนแปลงในเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นของโลก เช่น การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดิบ การเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินหลัก เป็นต้น และธุรกิจนี้มีลักษณะการแข่งขันค่อนข้างสูงถึงแม้ว่าจะมีการรวมกลุ่มของบริษัทเดินเรือ สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากธุรกิจพาณิชยนาวีมีลักษณะดังนี้

- ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับขนาดระวางบรรทุกของเรือให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่ขนส่งในแต่ละเที่ยวได้ เรือแต่ละลำจะมีขนาดระวางบรรทุกคงที่ และต้นทุนของการเดินเรือขึ้นอยู่กับระยะทางขนส่งมากกว่าปริมาณสินค้าที่ขนส่ง การคำนวณต้นทุนการเดินเรือจึงต้องคำนวณโดยสมมุติว่ามีสินค้าขนส่งเต็มระวาง ถ้าจะให้บริการต้องเสนอการให้บริการทั้งลำเรือ หรือถ้าต้องการจะลดการให้บริการต้องจอดเรือทิ้งไว้ทั้งลำเช่นเดียวกัน (หรือมีลักษณะ All – or – Nothing)
- การให้บริการขนส่ง (หรือเป็นการผลิตระวางบรรทุก) แล้วทำการเคลื่อนย้ายจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ณ เวลาที่ต้องการ เป็นผลผลิตที่ผลิตขึ้น เพื่อใช้ในการบริโภค นั่นคือใช้ระวางบรรทุกของเรือเพื่อบรรทุกสินค้าให้เกิดประโยชน์ แต่ผลผลิตที่ได้ หรือระวางบรรทุกของเรือเก็บไว้ได้

เพียงทิศทางหนึ่งเท่านั้น ดังนั้น เจ้าของเรือจึงควรเลือกขนาดเรือให้ใกล้เคียงกับปริมาณสินค้าที่ขนส่งมากที่สุด เพราะส่วนใหญ่เจ้าของเรือจะประสบปัญหาการใช้ระวางเรือไม่เต็มที่ เนื่องจากระวางบรรทุกของเรือไม่สามารถปรับลดหรือเพิ่มได้ตามปริมาณสินค้า ระวางบรรทุกของเรือที่ไม่ได้ใช้จึงเป็นเหตุผลให้เกิดการแข่งขัน และตัดราคาค่าระวาง

- ธุรกิจการขนส่งทางเรือเป็นกิจการประเภทหนึ่งที่หน่วยผลิตสามารถเคลื่อนย้ายได้ จึงทำให้ผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้ทรัพยากรในการผลิตสินค้าบริการจากทั่วทุกมุมโลก ต้นทุนของผู้ประกอบการในแต่ละรายจึงไม่ค่อยมีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะทรัพยากรที่มีการซื้อขายอย่างเสรีในตลาดโลก ทำให้ผู้ประกอบการสามารถเคลื่อนย้ายเรือจากบริเวณที่มีปริมาณสินค้าน้อยไปยังบริเวณที่มีปริมาณสินค้ามากได้โดยสะดวกและมีค่าใช้จ่ายน้อย

- โดยทั่วไปค่าระวางจะมีการเปลี่ยนแปลงตามกฎของอุปสงค์ หรือ ปริมาณความต้องการใช้บริการขนส่ง และอุปทาน หรือปริมาณการให้บริการขนส่งที่มีอยู่ การนับปริมาณการให้บริการขนส่งใช้หลักการ คือ สินค้าปริมาณเท่าไรถูกขนส่งไปในระยะทางเท่าไร (ปริมาณสินค้า × ระยะทางการขนส่ง) หน่วยที่ได้จึงอยู่ในรูปของ ตัน-กิโลเมตร หรือ ตัน-ไมล์ เป็นต้น ดังนั้นการคิดค่าระวางตามปริมาณการให้บริการ จึงคำนึงถึงน้ำหนักของสินค้า และระยะทางการขนส่ง แต่อย่างไรก็ตามยังมีปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องในการกำหนดค่าระวาง เช่น ปริมาณสินค้าในเที่ยวขากลับของเรือ เพราะถ้าปริมาณสินค้าเที่ยวขาไปมีมากกว่าเที่ยวขากลับบริษัทเดินเรือจะคิดค่าระวางเที่ยวขาไปมากกว่าเที่ยวขากลับ ดังในเส้นทางการส่งออกของไทยไปสหรัฐอเมริกา และยุโรป เป็นต้น

- ในธุรกิจพาณิชยนาวีเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำ สามารถขนส่งได้คราวละมากๆ แต่ขาดความรวดเร็วในการขนส่ง นอกจากนี้ยังมีการให้บริการเฉพาะจากท่าเรือถึงท่าเรือ (Port to Port) เท่านั้น ทำให้ต้องอาศัยการขนส่งเชื่อมโยงด้วยรถยนต์ หรือรถไฟอีกทอดหนึ่งเพื่อบรรทุกสินค้าต่อไปยังผู้ผลิตหรือผู้บริโภค และเนื่องจากการขนส่งทางน้ำมีขนาดการบรรทุกมากกว่ารถยนต์หรือรถไฟ จึงจำเป็นต้องมีบริเวณวางกองสินค้า (Cargo Yard) หรือสถานที่เก็บรักษาสินค้า (Warehouse) เพื่อรวบรวมและแยกสินค้าก่อนขึ้นและหลังจากสินค้าลงเรือ โดยสินค้าที่ขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่จะเป็นสินค้ามูลค่าต่ำ ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง และขนส่งคราวละมากๆ นอกจากนี้เส้นทางขนส่งทางน้ำมีลักษณะไม่ราบเรียบ บางครั้งอาจมีคลื่นลมจัดจึงจำเป็นต้องอาศัยการบรรจุหีบห่ออย่างรัดกุมเพื่อป้องกันการกระแทก และความเสียหาย

- อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลใช้ทุนเข้มข้น (capital intensive)[1] โครงสร้างต้นทุนมีสัดส่วนต้นทุนคงที่ต่อต้นทุนแปรผันสูง การขนส่งทางทะเลจึงมีลักษณะเอื้อต่อการประหยัดต่อขนาดจากการผลิต นอกจากด้านต้นทุน ผู้ประกอบการยังต้องเพิ่มขนาดบริการ หรือรายได้ให้แก่กิจการ ซึ่งกิจการการเดินเรือจะมีรายได้ก็ต่อเมื่อเรือได้ออกเดินทาง ถ้าเรือจอดอยู่เฉยๆ หรือ วิ่งเรือเปล่าในเที่ยวกลับ (Empty Backhaul) จะไม่ก่อให้เกิดรายได้แต่ก่อให้เกิดต้นทุน เพราะเมื่อเรือจอดจะมีค่าใช้จ่าย เช่น ค่าไฟฟ้า ค่าภาระเรือเทียบท่า และค่าเสียโอกาส ดังนั้นจึงพัฒนาแนวคิดการนำสินค้าบรรจุตู้มาใช้เพื่อการขนส่ง (Containerization) รวมทั้งการปรับปรุงเครื่องมือในการขนถ่ายสินค้าให้มีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

2.1.2 <u>ประเภทของตลาดในธุรกิจพาณิชยนาวี</u>

ตลาดขนส่งสินค้าทางทะเล[2] คือ กลไกที่ใช้ในการกำหนดอัตราค่าระวางของการขนส่งสินค้าทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง เนื่องจากกลไกการกำหนดอัตราค่าระวางสามารถพิจารณาโดยมีเกณฑ์แตกต่างกัน ได้แก่ ชนิดของสินค้า ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของเส้นทางการค้า และระดับการแข่งขัน รวมถึงลักษณะวิธีการประกอบธุรกิจทำให้เกิดความแตกต่างในต้นทุนการประกอบการ และอำนาจการต่อรองของผู้เสนอขายบริการในแต่ละประเภท ดังนั้นตลาดในธุรกิจพาณิชยนาวีแบ่งออกเป็นดังนี้

---

[1] ในช่วงก่อนทศวรรษที่ 60 สินค้าที่ขนส่งด้วยเรือประจำเส้นทางซึ่งรู้จักกันในนามของสินค้าทั่วไป (general cargo) ซึ่งมีการหีบห่อแตกต่างกันหลายขนาด (pallets, boxes, barrels และ crates) ขนส่งด้วยเรือที่เรียกว่าเรือสินค้าทั่วไป ในอุตสาหกรรมนี้เริ่มแรกยังคงต้องอาศัยแรงงานเป็นจำนวนมาก (labor intensive) การใช้แรงงานเป็นจำนวนมากทำให้เกิดการใช้เวลามากในท่าเรือ จากการขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงเรือเกิดเป็นปัญหาความแออัด (congestion) ทำให้มีต้นทุนการขนส่ง และต่อเนื่องไปถึงความล่าช้าในการพัฒนาการค้า เมื่อการขนส่งเกิดความไม่แน่นอน ผู้ขายส่งและผู้ขายปลีกต่างๆ จึงจำเป็นต้องเก็บสินค้าไว้ในโกดังเป็นจำนวนมาก เกิดเป็นต้นทุน ดังนั้นสินค้าขั้นสุดท้ายจึงมีราคาแพง จึงได้มีการพัฒนาระบบคอนเทนเนอร์เพื่อลดปัญหาขึ้นในช่วงหลังทศวรรษที่ 60

[2] สุพจน์ ชววิวรรธน์, รายงานวิจัยเสริมหลักสูตรการวัดประสิทธิผลของนโยบายพาณิชยนาวีของไทย และข้อเสนอแนะ, สาขาบริหารการขนส่งระหว่างประเทศ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- การแบ่งประเภทตลาดตามชนิดของสินค้า[3] คือ ตลาดสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Cargo Market) ตลาดสินค้าน้ำมัน (Tanker Cargo Market) และตลาดสินค้าทั่วไป (General Cargo Market)

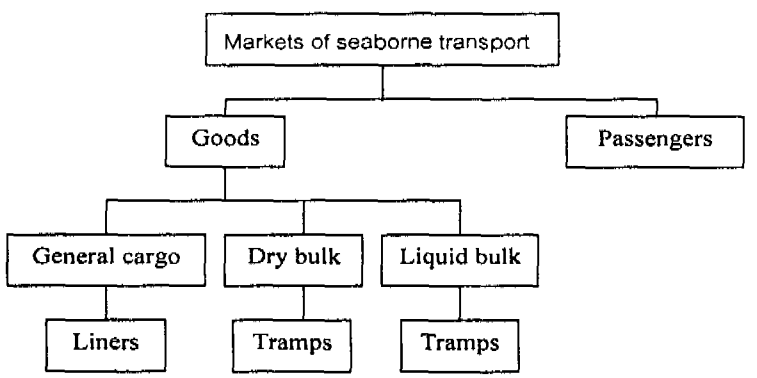
- การแบ่งประเภทตลาดตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ของเส้นทางการค้า คือ เส้นทางสายตะวันออก – ตก (Trans-Pacific Europe – Far East และ Transatlantic) เส้นทางสายเหนือ – ใต้ และ เส้นทางในภูมิภาค

- การแบ่งประเภทตลาดตามระดับของการแข่งขัน แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ตลาดที่มีการแข่งขันสมบูรณ์ (Perfectly Competition Market) และ ตลาดที่มีการแข่งขันไม่สมบูรณ์ (Imperfectly Competition Market)

ในการแบ่งประเภทตลาดแบบที่สามสอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจ และการจัดรูปองค์กรธุรกิจพาณิชยนาวี คือ ประเภทเรือจร (Tramp Business) และประเภทเรือประจำ

---

[3] ตลาดการขนส่งทางทะเล (The markets of maritime transport) แบ่งตามชนิดสินค้าและลักษณะการประกอบธุรกิจ ดังนี้



ในภาพ สินค้าเป็นตัวกำหนดรูปแบบการขนส่ง

ตัวอย่าง สินค้าที่ขนส่งทางทะเลได้แก่

- วัตถุดิบ เช่น น้ำมัน เหล็ก และถ่านหิน เป็นต้น
- สินค้าเกษตร เช่น ถั่ว เมล็ดพืช น้ำตาล และสินค้าแช่เย็น เป็นต้น
- ส่วนประกอบอุตสาหกรรม เช่น ยาง ซีเมนต์ ไม้ สิ่งทอ เคมีภัณฑ์ เป็นต้น
- สินค้าอุตสาหกรรม เช่น เครื่องจักร รถยนต์ เป็นต้น

เส้นทาง (Liner Business) กล่าวคือ ตลาดเรือจรมีลักษณะตลาดที่มีการแข่งขันสมบูรณ์ และตลาดเรือประจำเส้นทางมีลักษณะตลาดที่มีการแข่งขันไม่สมบูรณ์ ดังนี้

2.1.2.1 <u>ตลาดเรือจรเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสมบูรณ์</u>

- ลักษณะการประกอบธุรกิจของเรือจร

เรือจร หมายถึง เรือขนส่งสินค้าที่สร้างขึ้นสำหรับให้เช่า และดำเนินธุรกิจรับจ้างบรรทุกสินค้าประเภทที่ไม่มีการบรรจุหีบห่อ โดยทั่วไปสินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าเทกองที่มีมูลค่าต่ำ จึงทำให้ค่าระวางต่ำ ดังนั้นเพื่อให้คุ้มกับค่าใช้จ่าย จึงต้องมีการบรรทุกสินค้าคราวละมากๆ ในแต่ละเที่ยว เรือจรไม่ได้มีกำหนดเวลาวิ่งรับสินค้าอย่างแน่นอน อีกทั้งค่าระวางเป็นไปตามกลไกของตลาดในการให้เช่าเรือ ในทางปฏิบัติเส้นทางการเดินเรือจรนั้นจะถูกกำหนดโดยผู้เช่า

ประเภทของการเช่าเรือจรสามารถแบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1) การเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charter) เป็นการเช่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าที่กำหนดจากท่าเรือหนึ่งหรือมากกว่านั้นไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่งหรือมากกว่านั้น การเช่าเรือรายเที่ยวส่วนใหญ่เป็นการเช่าเหมาระวางทั้งลำ ในกรณีที่มีการเช่าเรือไม่เต็มลำเป็นเพียงบางส่วนของระวางเรือ โดยปรกติเจ้าของเรือมักจะมีสิทธิที่จะรับขนสินค้าอย่างอื่นเพิ่มเติมเพื่อประโยชน์ในการหารายได้ของเจ้าของเรือ

เจ้าของเรือมีรายได้จากการเช่าเรือประเภทนี้เป็นค่าระวาง (Freight) ที่กำหนดอัตราค่าเช่าไว้แน่นอน โดยอาจคิดจากน้ำหนัก ประเภทสินค้า ระยะทางที่ขน ต้นทุนการให้บริการขนส่ง และความเหมาะสมของเรือที่สามารถหาได้ สภาวะตลาดของการเช่าเรือในขณะนั้น ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการกำหนดอัตราค่าระวาง ค่าระวางของการเช่าเรือมักจะกำหนดเป็นค่าระวางต่อตันสินค้าที่มีการขนส่ง ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งจะเป็นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ซึ่งจะแตกต่างจากการเช่าเรือเป็นระยะเวลา

และเจ้าของเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า เช่น ต้นทุนการเป็นเจ้าของเรือ ต้นทุนการปฏิบัติการ (Operating หรือ running cost) ต้นทุนการเดินเรือในเส้นทาง (voyage cost) และต้นทุนที่เกี่ยวกับสินค้า (cargo related cost) เช่น ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการรับสินค้าขึ้นลงจากท่า ผู้เช่าไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่นๆ ตลอดระยะเวลาที่เช่า ยกเว้นแต่ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการ

รับสินค้าขึ้นลงจากท่า ในบางครั้งค่าใช้จ่ายนี้ผู้เช่าอาจไม่ต้องรับภาระ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในสัญญาเช่าเรือ

2) การเช่าเรือตามกำหนดเวลา (Time Charter) เป็นการเช่าเรือที่ผู้เช่าเรือได้รับสิทธิในการใช้เรือในช่วงเวลาหนึ่ง

เจ้าของเรือจะรับจะรับภาระความรับผิดชอบในด้านค่าใช้จ่ายที่จะทำเรืออยู่ในสภาพที่สามารถปฏิบัติการได้ ผู้เช่าเรือมีค่าเช่าขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่ตกลงกัน ผู้เช่าเป็นผู้ควบคุมเรือ และกำหนดเส้นทางเดินเรือเอง ซึ่งต้องจ่ายค่าเช่าต่อตันของความจุสินค้าที่ขนส่ง และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการรับขนส่งสินค้าเอง เช่น ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าเชื้อเพลิง ค่ายกขน ผู้เช่าไม่เสียค่าเช่าตามน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุก หรือระยะทางที่ขนส่ง

3) การเช่าเรือเปล่า (Bareboat Charter) เป็นการเช่าเรือเฉพาะตัวเรือเปล่าไม่รวมลูกเรือ การเช่าเหมาเรือแบบนี้มักจะเป็นการเช่าเรือที่มีระยะเวลายาวนาน หรือบางครั้งอาจจะหมายถึงการเช่าตลอดอายุการใช้งานของเรือ

ผู้เช่าต้องเป็นผู้จัดหาคนประจำเรือ รับผิดชอบค่าใช้จ่าย และการกระทำใดๆของคนประจำเรือ ผู้เช่าเป็นผู้ควบคุม และสั่งการด้านการเดินเรือ และการปฏิบัติการเชิงพาณิชย์ ค่าเช่าเหมาเรือแบบนี้คล้ายกับการเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา

4) การเช่าเรือแบบผสม (Hybrid Charter) ลักษณะการเช่าเรืออาจจะมีการทำข้อตกลงเช่าเรือโดยการนำเอาลักษณะของการเช่าเรือข้างต้นมาผสมกัน ทั้งนี้เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการในการใช้งานมากขึ้น เช่น การเช่าเหมาเรือรายเที่ยวอย่างต่อเนื่อง (Consecutive Voyages) และการเช่าเหมาเรือแบบผสมระหว่างแบบรายเที่ยวและเป็นตามกำหนดเวลา (Time-charter Trip/Voyages หรือ Trip-time Charter)

การเช่าเหมาเรือรายเที่ยวอย่างต่อเนื่อง เป็นการเช่าเรือซึ่งตกลงให้เจ้าของเรือจัดเรือมารับสินค้าของของผู้เช่าเรือจากเมืองท่าที่บรรทุกสินค้าลงเรือไปยังเมืองท่าที่ขนส่งขึ้นลงจากเรือ และหลังจากนั้นให้นำเรือกลับมารับสินค้าจากเมืองท่าต้นทางอีก โดยกำหนดว่าจะต้องมารับสินค้าให้เสร็จสิ้นในช่วงเวลาที่กำหนดไว้ การเช่าเรือในลักษณะนี้มักจะเป็นกรณีที่มีการซื้อขายสินค้าครั้งละมากๆ และมีการทยอยส่งมอบ

การเช่าเหมาเรือแบบผสมระหว่างแบบรายเที่ยวและเป็นตามกำหนดเวลา เป็นการเช่าเรือที่มีเงื่อนไขแบบเป็นระยะเวลา แต่จะมีรายละเอียดบางอย่างเป็นการเช่าเรือแบบเที่ยวเดียว คือ มีการกำหนดเส้นทางที่จะวิ่งเช่นเดียวกับการเช่าเรือแบบเที่ยวเดียว แต่จะมีการกำหนดจ่ายค่าเช่าตามระยะเวลาที่ใช้เรือขนสินค้า

- ตลาดแข่งขันสมบูรณ์ในทฤษฎีเศรษฐศาสตร์ต้องมีลักษณะ 5 ประการ ดังนี้

เมื่อพิจารณาจากลักษณะธุรกิจเรือจร หรือในตลาดเรือจร พบว่าใกล้เคียงกับลักษณะตลาดการแข่งขันสมบูรณ์ ดังนี้

1) มีผู้ซื้อและผู้ขายในตลาดเป็นจำนวนมาก

ในตลาดเรือจรลูกค้าของธุรกิจเรือจรมีกระจัดกระจายทั่วโลก และในขณะเดียวกัน ผู้ให้บริการเรือจรส่วนใหญ่จะมีขนาดกองเรือไม่ใหญ่ การรับขนส่งสินค้า และเส้นทางการให้บริการเป็นไปโดยอิสระ การตัดสินใจขนส่งสินค้าใดในเส้นทางใดของผู้ให้บริการจะขึ้นอยู่กับระดับของค่าระวางเป็นเกณฑ์ที่สำคัญ โดยปกติค่าระวางจะผันผวนตามระดับของอุปสงค์และอุปทาน

2) สินค้ามีลักษณะคุณภาพและมาตรฐานที่ใกล้เคียงกัน (Homogeneous Product)

การให้บริการรับขนส่งสินค้าของเรือจรมีลักษณะเหมือนกัน เนื่องจากให้บริการขนส่งสินค้าเทกอง ส่วนใหญ่เป็นสินค้ามูลค่าต่ำ

3) ผู้ผลิตรายใหม่สามารถเข้ามาดำเนินกิจการได้ง่าย (Free Entry) และสามารถออกจากธุรกิจได้ง่าย (Free Exit)

เนื่องจากผู้ประกอบการเรือจรแต่ละรายมีขนาดกองเรือไม่ใหญ่ จึงทำให้ไม่มีผู้ประกอบการรายใดที่สามารถควบคุมตลาด และนำตลาดได้ แม้ว่าในอดีตจะมีการรวมตัวกันแต่ต้องประสบกับความล้มเหลว จากการที่การรวมตัวผู้ประกอบการเกิดขึ้นยาก ผู้ประกอบการรายใหม่ จึงไม่ถูกกีดขวางจากผู้ประกอบการรายเดิม ถึงแม้บางครั้งกล่าวว่าผู้ประกอบการอาจจะต้องมีทุนจำนวนหนึ่งในการซื้อเรือเพื่อเข้าสู่ตลาด แต่ในความเป็นจริงผู้ประกอบการอาจจะเช่าเรือ เพื่อให้บริการได้ ดังนั้นเงินทุนที่ใช้ในการดำเนินกิจการจึงมีเพียงเงินทุนหมุนเวียนเท่านั้น ในส่วนการออกจากตลาดจากการขาดทุนกิจการ ผู้ประกอบการสามารถทำได้โดยง่าย กล่าวคือ เจ้าของเรือสามารถนำเรือไปขายในตลาดมือสอง หรือถ้าอายุของเรือมีมากจนไม่เป็นที่ต้องการของตลาด เจ้าของเรือจะนำเรือไปขายเป็นเศษเหล็กในตลาดขายเศษเหล็กต่อไป

4) สินค้า และปัจจัยการผลิตสามารถโยกย้ายได้สะดวก (Free Mobility)

ผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้ปัจจัยการผลิตทางด้านแรงงานหรือลูกเรือจากทั่วโลก เพราะในธุรกิจเรือจร เรือจรสามารถแล่นไปส่วนต่างๆของโลกได้อิสระมากกว่าเรือประจำเส้นทาง

5) ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจสามารถหาได้อย่างสมบูรณ์ (Perfect Information)

ข่าวสารในตลาดเรือจรของค่าระวางที่ได้ตกลงกัน ระหว่างผู้เช่าเหมาเรือกับเจ้าของเรือ เส้นทางการเดินเรือ จำนวนและชนิดสินค้า ได้มีการจัดทำเป็นประจำตามระยะเวลาหนึ่ง

- ประเภทของเรือที่ใช้ในธุรกิจเรือจร

1) เรือสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Carrier)
2) เรือแท้งเกอร์ (Tanker)
   - เรือบรรทุกน้ำมันดิบ (Crude oil Tanker)
   - เรือบรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน (Oil Products Carrier)
   - เรือบรรทุกสารเคมี (Chemical Carrier)
   - เรือบรรทุกก๊าซเหลว (Liquefied Gas Carrier)

2.1.2.2 <u>ตลาดเรือประจำเส้นทางเป็นตลาดที่มีลักษณะแข่งขันไม่สมบูรณ์</u>

- ลักษณะการประกอบธุรกิจเรือประจำเส้นทาง

เรือประจำเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ให้บริการระหว่างเมืองท่า หรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่า หรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งเป็นประจำ โดยมีกำหนดตารางเวลาที่แน่นอนว่าจะให้บริการด้วยความถี่เท่าใด

ธุรกิจเดินเรือประจำเส้นทางให้บริการขนส่งสินค้าซึ่งประกาศให้สาธารณชนทั่วไปทราบทางหนังสือพิมพ์ หรือสิ่งอื่นๆ ในเรื่องของหมายกำหนดการของเรือเข้าออกท่าใดบ้าง ระบุเส้นทางการเดินเรือ และระบุวันล่วงหน้า ลักษณะการให้บริการแบ่งเป็น 2 แบบ[4] ดังนี้

1) ประเภทการให้บริการทอดเดียว (Direct Service Type) เป็นการให้บริการรับส่งสินค้าจากเมืองท่าหนึ่ง ไปยังจุดหมายปลายทาง ณ อีกเมืองท่าหนึ่งตามที่ได้ตกลงไว้ โดยใช้เรือลำเดียวกันตลอดเส้นทาง

---

[4] จินตนา บุญบงการ และ จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, องค์การในธุรกิจพาณิชยนาวี, วารสารการพาณิชยนาวี ปีที่ 15 ฉบับที่ 3 ธันวาคม 2539.

2) ประเภทการให้บริการถ่ายลำเรือ (Transshipment Service Type) เป็นการให้บริการรับส่งสินค้าจากเมืองท่าหนึ่ง ไปยังจุดหมายปลายทาง ณ อีกเมืองท่าหนึ่งตามที่ได้ตกลงไว้ โดยมีการเปลี่ยนเรือ หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือลำหนึ่งไปยังเรืออีกลำหนึ่ง

การขนส่งสินค้าของเรือไปยังจุดหมายปลายทางบางครั้ง เรือเดินทะเลไม่สามารถเข้าไปถึงท่าเรือได้ เป็นเพราะท่าเรือมีขีดจำกัดของเรือที่เข้ามาเทียบท่า ซึ่งเรือมีขนาดใหญ่เกินไปจึงไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าได้ หรือปริมาณสินค้าที่ขนส่งมีปริมาณน้อยไม่คุ้มค่าพอที่จะขนส่งด้วยเรือขนาดใหญ่ หรือท่าเรือบางแห่งไม่มีอุปกรณ์ที่ทันสมัยพอในการขนถ่ายสินค้า ดังนั้นจึงต้องอาศัยเรือลำเลียง (Feeder) เพื่อทำการขนถ่ายสินค้าจากเรือใหญ่ หรือเรือแม่มายังเขตท่าเรือ หรือจากเขตท่าเรือไปยังเรือใหญ่ โดยส่วนใหญ่แล้วเรือใหญ่หรือเรือแม่จะจอดคอยสินค้าอยู่ ณ ท่าเรือน้ำลึกของประเทศใกล้เคียง เช่น ฮ่องกง สิงคโปร์ เป็นต้น

เรือประจำเส้นทางส่วนใหญ่จะมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มชมรมเรือ กลุ่มพันธมิตรร่วม (Consortium) การเดินเรือร่วม (Coordinated Sailing) ข้อตกลงการเช่าระวางเรือ (Space Charter Agreement Sailing) และอื่นๆโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อ การรักษาเสถียรภาพของอัตราค่าระวาง ควบคุมสภาพการแข่งขันในเส้นทางการค้า และต้องการจัดสรรการให้บริการขนส่งเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าและหาผลประโยชน์ร่วมกันทางการค้า

นโยบายหลัก คือ การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าระวาง หรือค่าโดยสารขึ้นใช้เป็นรูปแบบเดียวกัน แต่ยังให้สายการเดินเรือที่เป็นสมาชิกสามารถแข่งขันได้ในแง่คุณภาพ และประสิทธิภาพการให้บริการ

- ชมรมเรือ(Shipping Conference)

ชมรมเรือ หมายถึง ผู้ขนส่งทางเรือตั้งแต่สองรายขึ้นไป ซึ่งรวมกันเป็นกลุ่มจัดทำข้อตกลงทั้งอย่างเป็นทางการ หรือไม่เป็นทางการ (Formal or Informal Agreement) เพื่อกำหนดเป็นหลักปฏิบัติให้เป็นแบบอย่างเดียวกันแก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือ ในการจัดบริการขนส่งการเก็บค่าระวาง การกำหนดเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวาง การกำหนดเงินส่วนลด การเก็บค่าธรรมเนียม หรือการวางเงื่อนไขอื่น การจัดตั้งชมรมแต่ละเส้นทางการเดินเรือจะมี 1 ชมรมไม่ซ้ำกัน ผู้ขนส่งทางเรือหรือบริษัทเรือแต่ละบริษัทจะเป็นสมาชิกในเส้นทางการเดินเรือต่างๆได้มากกว่า 1 ชมรมได้

โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อควบคุมสภาพการแข่งขัน สร้างเสถียรภาพของอัตราค่าระวาง หรือความสม่ำเสมอของการให้บริการ

ชมรมเรืออาจแบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1) ชมรมเรือปิด (Closed Conference)

เป็นการรวมกลุ่มของบรรดาเจ้าของบริษัทเรือ โดยกำหนดเงื่อนไขกรรับสมาชิกเข้าว่าจะต้องได้รับความเห็นชอบจากสมาชิกเดิมก่อน ชมรมเรือส่วนใหญ่ของโลกมีลักษณะเป็นชมรมเรือปิด

สาเหตุที่ต้องกำหนดเงื่อนไขในการรับสมาชิกใหม่เพราะสายการเดินเรือจะร่วมกันกำหนดอัตราค่าระวางร่วมกัน และแต่ละสายการเดินเรือจะได้รับโควตาส่วนแบ่งในการขนสินค้าในอัตราตายตัว ซึ่งทำให้สายการเดินเรือแต่ละสายสามารถปรับขนาดการให้บริการให้เข้ากับความต้องการ และหลีกเลี่ยงปัญหาการให้บริการซ้ำซ้อนมากเกินความจำเป็น

การรวมตัวกันเป็นชมรมเรือปิดไม่มีกฎหมายประเทศใดรับรอง เป็นเพียงสมาชิกตั้งกฎเกณฑ์กับภายในกลุ่มสมาชิก ชมรมเรือแบบปิดที่สำคัญ และเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศของไทยมี 7 ชมรม แบ่งเป็น ชมรมเรือขาออก 3 ชมรม และชมรมเรือขาเข้า 4 ชมรม

2) ชมรมเรือเปิด (Open Conference)

เป็นการรวมกลุ่มของเจ้าของเรือขึ้นเป็นชมรมเรือ โดยไม่มีการกีดกันการรับสมาชิกใหม่ ไม่มีการควบคุมโควตาส่วนแบ่งของแต่ละสายการเดินเรือ แต่มีข้อแม้ว่าสมาชิกแต่ละสายจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงด้านค่าระวาง และกฎอื่นๆ ที่ชมรมจัดตั้งขึ้น ชมรมเปิดเป็นที่นิยมในเส้นทางการค้าของสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางมหาสมุทรแอตแลนติก และแปซิฟิก

3) กลุ่มข้อตกลงค่าระวาง (Rate Agreement)

มีการรวมกลุ่มกันอย่างหลวมๆ และมักใช้เส้นทางการเดินเรือระยะใกล้ ตัวอย่างของกลุ่มนี้ เช่น Hong Kong/Bangkok Freight Agreement ให้บริการขนส่งสินค้าจากฮ่องกงมายังกรุงเทพฯ โดยเป็นการรวมตัวของบริษัทเรือเพียง 3 บริษัท ได้แก่ The China Navigation Company, Maersk Line และ Mitsui Line และ Mitsui O.S.K. Lines กลุ่มข้อตกลงประเภทนี้ไม่มีกฎหมายรองรับ ไม่มีการกำหนดกฎเกณฑ์ตายตัว ซึ่งมีลักษณะเหมือนกับการประชุมเพื่อกำหนดข้อตกลงค่าระวางเท่านั้น

กลุ่มข้อตกลงด้านการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคเอเชียที่สำคัญ และมีสมาชิกจำนวนมากที่สุด คือ Intra-Asia Discussion Agreement ให้บริการระหว่างพม่าไปยังฝั่งตะวันตกของอินโดนีเซีย ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ โดยมีสมาชิก 42 สายการเดินเรือ จากประเทศต่างๆ เช่น

สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน ไต้หวัน เยอรมัน เดนมาร์ค มาเลเซีย เนเธอร์แลนด์ ไทย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ อังกฤษ อินโดนีเซีย สหรัฐอาหรับ อิสราเอล เป็นต้น

➢ สายการเดินเรือนอกซมรม (Non Conference Shipping or Outsiders)

ในเรือเดินประจำเส้นทางนอกจากมีการรวมกลุ่มจัดตั้งเป็นซมรมเรือแล้ว ยังมีเรือเดินประจำเส้นทางที่ไม่ได้เข้ากลุ่มเป็นสมาชิกซมรม

ในอดีตสายการเดินเรือนอกซมรมถูกมองว่าเป็นบริษัทเรือที่มีกองเรือสภาพแย่และไม่มีคุณภาพ แต่ปัจจุบันพบว่าไม่มีความแตกต่างในแง่ของคุณภาพของการให้บริการ และเสนออัตราค่าระวางต่ำกว่าโดยเปรียบเทียบกับสายการเดินเรือในซมรม

ดังนั้นสายการเดินเรือนอกซมรมจึงเข้ามามีบทบาทต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลมากขึ้น โดยสายการเดินเรือที่มีสัดส่วนการขนส่งสูง เช่น Evergreen, RCL เป็นต้น

ตลาดเรือประจำเส้นทางมีลักษณะเงื่อนไขไม่ครบ 5 ประการของตลาดการแข่งขันสมบูรณ์ ผู้ประกอบการในตลาดเรือประจำเส้นทางส่วนใหญ่จะมีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มซมรมเรือ กลุ่มพันธมิตรร่วม (Consortium) การเดินเรือร่วม (Coordinated Sailing) ข้อตกลงการเช่าระวางเรือ (Space Charter Agreement Sailing) และอื่นๆโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการรักษาเสถียรภาพของอัตราค่าระวาง ควบคุมสภาพการแข่งขันในเส้นทางการค้า และต้องการจัดสรรการให้บริการขนส่งเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าและหาผลประโยชน์ร่วมกันทางการค้า แต่การรวมตัวกันของผู้ประกอบการเรือประจำเส้นทางไม่สามารถเป็นตลาดผูกขาดได้ (Monopoly) เพราะซมรมเรือไม่ใช่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้ารายเดียวในเส้นทางหนึ่ง แต่ยังมีเรือประจำเส้นทางนอกซมรมเรือ และสินค้าอาจจะถูกขนส่งโดยวิธีการอื่น เช่น การขนส่งทางบก การขนส่งทางอากาศ เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามซมรมเรือยังมีอำนาจในตลาดค่าระวางระดับหนึ่งไม่ให้ค่าระวางเป็นไปตามกลไกตลาดทันทีทันใด และอย่างเต็มที่ ดังเช่นในตลาดเรือจร

และจากงานวิจัยต่างๆ ที่ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างตลาดของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล พบว่า ตลาดมีลักษณะแข่งขันไม่สมบูรณ์ เป็นตลาดแบบผู้ขายน้อยราย ดังเช่น งานวิจัยของวารุณี (2545) วิเคราะห์โครงสร้างตลาดและพฤติกรรมการแข่งขันของผู้ให้บริการ โดยเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ทั้งแบบ FCL และ LCL ขนส่งทางทะเลของซมรมเรือในลักษณะสินค้าทั่วไป ใช้วิธีการวัดอัตราการกระจุกตัว ผลการศึกษา พบว่าโครงสร้างตลาดเป็นตลาดผู้ขายน้อยราย และ

จากผลการศึกษาของดารารัตน์ (2542) พบว่า ตลาดของการขนส่งสินค้าออกทางเรือประจำเส้นทางในชมรมเรือไทย – ญี่ปุ่น เป็นตลาดผู้ขายน้อยราย เป็นต้น

- ประเภทเรือที่ให้บริการในตลาดเรือประจำเส้นทาง

  - เรือสินค้าทั่วไป (General Cargo Vessel) หรือ (Conventional Vessel)
  - เรือคอนเทนเนอร์ (Container Vessel)

- ลักษณะการกำหนดค่าระวางในธุรกิจเรือประจำเส้นทาง

ค่าระวางที่สายการเดินเรือประจำเส้นทางเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการขนส่งสินค้ามักจะเป็นค่าระวางที่รวมถึงค่าใช้จ่ายในการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Loading cost) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าไปยังเมืองท่าปลายทางและค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าจากเรือ (discharge cost) ค่าระวางในลักษณะนี้จะเรียกว่า Full liner term อัตราค่าระวางของสินค้าแต่ละชนิดไปยังเมืองท่าแต่ละแห่ง ซึ่งสายการเดินเรือจะเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการจะถูกจัดทำขึ้นเป็น พิกัดอัตราค่าระวาง (freight tariff) ส่วนใหญ่จะใช้กันไประยะหนึ่ง ชมรมเรือมักจะเป็นผู้ที่กำหนดอัตราค่าระวางในพิกัดอัตราค่าระวางนี้ โดยพิจารณาร่วมกันระหว่างสมาชิกในชมรมเรือ

ถึงแม้ว่าลักษณะของเรือประจำเส้นทาง กับเรือจรจะมีขนาดและลักษณะเหมือนกัน แต่ทางด้านทฤษฎีและเทคนิค การบริหารการจัดการด้านการขนส่งมีความแตกต่างชัดเจนทั้งทางด้านรูปแบบการบริหาร สินค้าที่ทำการขนส่ง เส้นทางการเดินเรือ ปัญหาการดำเนินงาน ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือและผู้ใช้เรือ และการว่าจ้างที่แท้จริงของเรือ ในประเทศไทยสัดส่วนปริมาณการขนส่งโดยใช้เรือจรประมาณร้อยละ 60 ใช้เรือประจำเส้นทางประมาณร้อยละ 37 (รวมเรือประจำเส้นทางในชมรม และไม่เป็นชมรม) ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1

สัดส่วนของปริมาณสินค้าส่งออก และนำเข้าของประเทศไทย

จำแนกตามลักษณะการให้บริการ ในปี 2537 – 2544

หน่วย : ร้อยละ

ปี	เรือประจำเส้นทาง (ชมรม)	เรือประจำเส้นทาง (ไม่เป็นชมรม)	เรือจร	อื่นๆ	รวม
2537	6.07	26.04	50.54	1.36	100
2538	5.25	26.60	53.53	0.93	100
2539	4.81	30.41	60.56	2.32	100
2540	5.46	27.44	63.89	3.22	100
2541	5.79	27.92	61.88	4.41	100
2542	6.28	27.13	62.18	4.41	100
2543	10.78	28.53	56.02	4.67	100
2544	11.24	26.08	58.96	3.73	100

ที่มา : กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการพาณิชยนาวี

2.2 การค้าทางทะเลระหว่างประเทศของโลก

2.2.1 ปริมาณการค้าทางทะเลระหว่างประเทศของโลก

ปริมาณการค้าทางทะเลระหว่างประเทศของโลกโดยรวมมีการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 3.7 ในปี พ.ศ. 2546 เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของผลผลิตมวลรวมประชาชาติ ตารางที่ 2.4และ การขยายตัวของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ การขยายตัวของผลผลิตมวลรวมประชาชาติของโลกเป็นร้อยละ 2.6 ในตารางที่ 2.2 ประเทศที่มีอัตราการขยายตัวของผลผลิตมวลรวมประชาชาติที่มีการขยายตัวมากที่สุด คือ จีนซึ่งขยายตัวร้อยละ 9.1 และโดยเฉลี่ยประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียมีการขยายตัวของผลผลิตมวลรวมประชาชาติเท่ากับร้อยละ 5.9 และในการขยายตัวของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของโลกมีการขยายตัวของการส่งออกร้อยละ 3 เท่ากับการขยายตัวของการนำเข้าในปี พ.ศ. 2545 โดยการนำเข้าของประเทศกำลังพัฒนาในเอเชียมีการ

ขยายตัวโดยเฉลี่ยมากที่สุดร้อยละ 11.1 ในปี พ.ศ. 2546 และการส่งออกร้อยละ 10.5 ในปี พ.ศ. 2545 ในตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.2

อัตราการขยายตัวของผลผลิตมวลรวมประชาชาติที่สำคัญของโลก ในเฉลี่ยช่วง 2533 - 2543 และช่วงปี 2544 – 2546

หน่วย : ร้อยละ

ภูมิภาค/ประเทศ	ปี			
	เฉลี่ย 2533 - 2543	2544	2545	2546
โลก	2.7	1.4	1.7	2.6
ประเทศพัฒนาแล้ว	2.4	1.0	1.2	2.0
เช่น - สหรัฐฯ	3.5	0.5	2.2	3.1
- ญี่ปุ่น	1.4	0.4	-0.3	2.7
- สหภาพยุโรป	2.1	1.7	1.0	0.7
เช่น - เยอรมัน	1.6	0.8	0.2	0.1
- ฝรั่งเศส	1.8	2.2	1.2	0.2
- อิตาลี	1.6	1.8	0.4	0.3
- อังกฤษ	2.7	2.1	1.6	2.2
ประเทศกำลังพัฒนา	4.1	2.4	3.5	4.5
เช่น - แอฟริกา	2.5	3.6	3.1	3.4
- ลาตินอเมริกา	3.3	0.4	-0.6	1.6
- เอเชีย	6.2	3.2	5.4	5.9
- Economies in transition	-2.5	4.7	4.1	5.9
- จีน	10.3	7.5	8.0	9.1

ที่มา : UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004.

ตารางที่ 2.3

อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของโลก ในช่วงปี 2544 – 2546

หน่วย : ร้อยละต่อปี

ส่งออก			ภูมิภาค/ประเทศ	นำเข้า		
ปี				ปี		
2544	2545	2546		2544	2545	2546
-1.5	3.0	4.5	โลก[a]	0.9	3.0	n.a.
n.a.	n.a.	n.a.	ประเทศพัฒนาแล้ว[a]	0.3	n.a.	n.a.
-5.0	-3.0	3.0	เช่น - อเมริกาเหนือ	-3.8	4.0	5.5
1.1	0.5	0.9	- สหภาพยุโรป	0.3	-0.5	1.8
-5.0	8.5	n.a.	- ญี่ปุ่น	0.3	1.5	n.a.
0.5	n.a.	n.a.	ประเทศกำลังพัฒนา[a]	0.8	n.a.	n.a.
2.5	n.a.	n.a.	เช่น - แอฟริกา	4.6	n.a.	n.a.
2.7	1.5	4.5	- ลาตินอเมริกา	0.5	-5.5	1.6
n.a.	n.a.	n.a.	- ตะวันออกกลาง[b]	n.a.	n.a.	n.a.
-3.7	10.5	n.a.	- เอเชีย	-1.9	9.5	11.1
8.0	8.0	n.a.	- Economies in transition[a]	14.7	11.5	10.9
5.0	n.a.	n.a.	- จีน	11.3	n.a.	n.a.

ที่มา : UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004.

หมายเหตุ a/ Excludes significant double counting

b/ Includes Israel

ปริมาณการค้าทางทะเลระหว่างประเทศของโลกในปี 2546 ของสินค้าขนถ่ายลงเรือเพิ่มขึ้นเป็น 6.17[5] พันล้านตัน จาก 5,948 พันล้านตัน หรือมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 3.7 โดยแอฟริกามีสัดส่วนของสินค้าขนถ่ายลงเรือ (การส่งออกสินค้า) ร้อยละ 8.9 อเมริการ้อยละ 20.7 เอเชียยังคงมีส่วนแบ่งมากที่สุดร้อยละ 37.2 รองลงมาคือยุโรปร้อยละ 25.1 และส่วนแบ่งที่น้อยที่สุดคือโอเชียเนียเพียงร้อยละ 8 ของสินค้าขนถ่ายลงเรือทั้งหมด

[5] UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004.

ถ้าหากพิจารณาปริมาณสินค้าขนถ่ายลงเรือทั้งโลกตามกลุ่มประเทศ พบว่า สหภาพยุโรป (European Union: EU) มีส่วนแบ่งมากที่สุดร้อยละ 17.4 รองลงมาเป็นกลุ่มประเทศ Gulf Cooperation Council (GCC) ร้อยละ 16 Common Market of Eastern and Southern Africa (COMESA) ร้อยละ 16 นาฟตา (North American Free Trade Association: NAFTA) ร้อยละ 10.2 อาเซียน (Association of South-East Asian Nation: ASEAN) ร้อยละ 6.9 และส่วนแบ่งที่น้อยที่สุด คือSouth Common Market (MERCOSUR) ร้อยละ 5.2

ตารางที่ 2.4

ปริมาณการค้าทางทะเลของโลก[a] ในปี 2513-2533 และช่วงปี 2542 – 2546

จำแนกตามประเภทสินค้า

หน่วย : ล้านตัน

ปี	สินค้าขนถ่ายลงเรือ (Loaded)			รวม	สินค้าขนถ่ายขึ้นจากเรือ (Unloaded)			รวม
	สินค้าน้ำมัน		สินค้าแห้ง		สินค้าน้ำมัน		สินค้าแห้ง	
	น้ำมันดิบ	ผลิตภัณฑ์น้ำมัน[c]			น้ำมันดิบ	ผลิตภัณฑ์น้ำมัน[c]		
2513	1,109	232	1,162	2,504	1,101	298	1,131	2,529
2523	1,527	344	1,833	3,704	1,530	326	1,823	3,679
2533	1,287	468	2,253	4,008	1,315	466	2,365	4,126
2542	1,577	496	3,593	5,666	1,552	546	3,762	5,860
2543	1,665	498	3,709	5,872	1,720	550	3,979	6,249
2544	1,678	497	3,717	5,891	1,702	552	3,913	6,167
2545	1,629	500	3,819	5,948	1,713	550	4,014	6,276
2546	1,686	517	3,965	6,168	1,787	550	4,122	6,460

ที่มา : UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004.

หมายเหตุ : a/ Included international cargos loaded at ports of the Great Lakes and St. Lawrence system for unloading at ports of the same system

b/ note d thereto regarding the recording of trade of landlocked countries. Since 1986, Yugoslavia, previously included among the "developing market – economy countries", has been included in the group of "developing countries in Europe".

c/ Included liquefied natural gas (LNG), liquefied petroleum gas (LPG), naphtha ,gasoline, jet fuel, kerosene, light oil, heavy fuel oil and others

ปริมาณสินค้าขนถ่ายลงเรือ (Loaded) ในปี 2546 ของสินค้าเหลว (Tanker cargos) มีปริมาณ 2.20 พันล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 3.4 โดยร้อยละ 76.5 เป็นการค้าน้ำมันดิบ ส่วนที่เหลือร้อยละ 23.5 เป็นผลิตภัณฑ์น้ำมัน

ในส่วนของปริมาณการค้าสินค้าแห้ง (Dry cargos) การขนส่งมีปริมาณ 3.97 พันล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 3.8 ปริมาณการค้าแห้งซึ่งเป็นการค้าสินค้าเทกองสินค้าหลัก 5 ประเภท ได้แก่ แร่เหล็ก (Iron ore) ถ่านหิน (Coal) เมล็ดข้าว (Grains) แร่อะลูมิเนียม (Bauxite/alumina) และหินฟอสเฟต (Rock phosphate) มีปริมาณ 1.48 พันล้านตัน ซึ่งสินค้าเทกองหลัก 5 ประเภทมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 9.1 ส่วนที่เหลือเป็นสินค้าเทกองที่มีปริมาณน้อยและสินค้าที่ขนส่งประจำเส้นทางคิดเป็น 2.49 พันล้านตัน มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 0.9 สัดส่วนการขนส่งสินค้าแห้งทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 64.28 ของสินค้าทั้งหมด ตารางที่ 2.4 และ 2.5

สินค้าแห้งที่มีการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ โดยเรือประจำเส้นทาง มีปริมาณ 1.65 พันล้านตัน เช่น การขนส่งแบบ ro-ro reefer และรถยนต์ รวมถึงการขนส่งสินค้าทั่วไปซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าที่สำคัญในระบบคอนเทนเนอร์ การขนส่งสินค้าระบบคอนเทนเนอร์แตกต่างจากสินค้าเทกองแห้งอื่นๆ ในรูปของการถ่ายลำเรือ[6] ซึ่งเส้นทางการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ได้แก่ เส้นทางสายตะวันออก – ตะวันตก (Trans - Pacific, Europe – Far East and Transatlantic) เส้นทางสายเหนือ – ใต้ และ เส้นทางในภูมิภาค

1) เส้นทางสายตะวันออก – ตะวันตก

- เส้นทางข้ามมหาสมุทรแปซิฟิค (Trans – Pacific route) เป็นเส้นทางสำคัญที่สุดของเส้นทางสายตะวันออก – ตะวันตก มีปริมาณการค้าประมาณ 14.3 ล้านทีอียู ในปี 2546
- ในเส้นทางจากเอเชียไปอเมริกาเหนือมีปริมาณตู้สินค้าประมาณ 10.1 ล้านทีอียู ในขณะที่จากอเมริกาไปเอเชียมีปริมาณน้อยกว่าประมาณ 4.2 ล้านทีอียู เกิดความไม่สมดุลของการขนส่งปริมาณตู้สินค้าขาไปและขากลับ ซึ่งเป็น

---

[6] เพราะเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่จะเทียบท่าเรือที่มีอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าครบถ้วนเป็นท่าเรือน้ำลึกที่เรือใหญ่จอดได้ ซึ่งเป็นท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางการค้าของโลก เช่น ฮ่องกง สิงคโปร์ เป็นต้น สินค้าจากประเทศใกล้เคียงเมืองท่าดังกล่าวต้องใช้เรือ Feeder นำสินค้าไปถ่ายลำเรือให้เรือแม่อีกทอดหนึ่ง ซึ่งเรือ Feeder เป็นเรือคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กที่วิ่งไปมาระหว่างเมืองท่าสำคัญ และเมืองท่าขนาดเล็กอื่นๆ ในระยะทางใกล้ๆ อาจมีขนาดเรือ 400 – 500 ทีอียู มีอุปกรณ์เหมือนเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่แต่มีขนาดเล็กกว่า กินน้ำตื้นกว่า

ปัญหาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทำให้บริษัทเรือต้องขนส่งตู้เปล่า เพื่อรองรับการให้บริการจึงยังคงเป็นปัญหาใหญ่ของผู้ขนส่ง

- ในเส้นทางเอเชียไปยุโรปขนส่งสินค้ามีปริมาณตู้สินค้าประมาณ 11 ล้านทีอียู ระหว่างปี 2546 แต่จากยุโรปไปเอเชียมีปริมาณตู้สินค้า 4 ล้านทีอียู เกิดความไม่สมดุลของปริมาณตู้สินค้าคิดเป็น 7 ล้านทีอียู
- ในเส้นทางข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก (Transatlantic route) ซึ่งเป็นเส้นทางเล็กที่สุดของเส้นทางสายตะวันออก – ตะวันตก มีปริมาณตู้สินค้าประมาณ 4.6 ล้านทีอียู ในเส้นทางจากยุโรปไปอเมริกาเหนือมีปริมาณตู้สินค้าประมาณ 2.9 ล้านทีอียู และในขากลับมีปริมาณ 1.7 ล้านทีอียู ยอดรวมในเส้นทางตะวันออก – ตะวันตกมีประมาณ 30 ล้านทีอียู

2) เส้นทางเหนือ – ใต้

- เส้นทางเหนือ – ใต้ เป็นเส้นทางที่ผ่านแหล่งผลิตที่สำคัญ และศูนย์กลางการบริโภคของยุโรป ได้แก่ ตะวันออกกลาง และอเมริกาเหนือ โดยเส้นทางนี้เชื่อมโยงศูนย์กลางของยุโรปกับประเทศกำลังพัฒนา ในปี 2546 เส้นทางนี้มีปริมาณการขนส่ง 16 ล้านทีอียู
- ในเส้นทางเชื่อมจากยุโรปไปแอฟริกามีปริมาณตู้สินค้า 0.7 ล้านทีอียู และจากยุโรปไปโอเชียเนียประมาณ 0.6 ล้านทีอียู
- ปริมาณตู้สินค้าระหว่างยุโรปและศูนย์กลางและใต้อเมริกามีประมาณ 2.5 ล้านทีอียู ซึ่งยังคงพบปัญหาความไม่สมดุลของปริมาณตู้สินค้าเข้าและออก โดยที่ปริมาณตู้สินค้าไปทางใต้โดยรวมมีปริมาณน้อยกว่า 1 ล้านทีอียู
- ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างอเมริกาเหนือ และศูนย์กลางและใต้อเมริกายังคงมีจำนวนมากประมาณ 3 ล้านทีอียู ซึ่งยังเกิดปัญหาความไม่สมดุลของปริมาณตู้สินค้าเข้าออก โดยปริมาณตู้สินค้าไปทางใต้ประมาณ 1.3 ล้านทีอียู
- ปริมาณตู้สินค้าระหว่างเอเชีย และโอเชียเนียประมาณ 1.7 ล้านทีอียู

3) เส้นทางในภูมิภาค

เส้นทาง Intra-Asia เป็นเส้นทางใหญ่สุดของประเภทเส้นทางในภูมิภาค มีปริมาณตู้สินค้าประมาณ 17 ล้าน ทีอียู ในปี 2546

ตารางที่ 2.5

การค้าทางทะเลโลก

หน่วย : พันล้าน ตัน – ไมล์

ปี	น้ำมัน			สินค้าเทกอง					รวมทั้งหมด
	น้ำมันดิบ	ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	รวม	แร่เหล็ก	ถ่านหิน	เมล็ดข้าว[1]	ห้าสินค้าหลัก	สินค้าอื่น	
2513	5,597	890	6,487	1,093	481	475	2,049	2,118	10,654
2518	8,882	845	9,727	1,471	621	734	2,826	2,810	15,363
2523	8,385	1,020	9,405	1,613	952	1,087	3,652	3,720	16,777
2528	4,007	1,150	5,157	1,675	1,479	1,004	4,480	3,428	13,065
2533	6,261	1,560	7,821	1,978	1,849	1,073	5,259	4,041	17,121
2538	7,225	1,945	9,170	2,287	2,176	1,160	5,953	5,065	20,188
2543	8,180	2,085	10,265	2,545	2,509	1,244	6,638	6,113	23,188
2544	8,074	2,105	10,179	2,575	2,552	1,322	6,782	6,280	23,241
2545	7,848	2,050	9,898	2,731	2,549	1,241	6,879	6,440	23,217
2546	8,330	2,155	10,485	3,030	2,700	1,335	7,429	6,675	24,589

ที่มา : UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004.

หมายเหตุ : 1/รวม wheat maize barley oats rye sorghum และ soya beans

2.2.2 <u>อุปสงค์การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ</u>

ในตารางที่ 2.5 การค้าทางทะเลโลกในปี พ.ศ. 2546 คิดเป็น 24,589 พันล้านตัน – ไมล์ มีการเติบโตร้อยละ 5.9 ดังนั้นถ้าปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.7 ดังนั้นระยะทางการขนส่งโดยเฉลี่ยจะเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2546 ด้วย[7]

[7] การนับปริมาณการให้บริการขนส่งใช้หลักการ คือ สินค้าปริมาณเท่าไรถูกขนส่งไปในระยะทางเท่าไร (ปริมาณสินค้า×ระยะทางขนส่ง) หน่วยที่ได้จึงอยู่ในรูปของ ตัน – กิโลเมตร หรือ ตัน - ไมล์

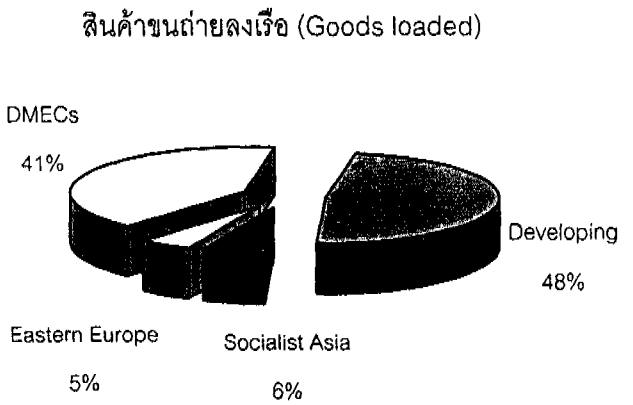
เพิ่งอ้าง

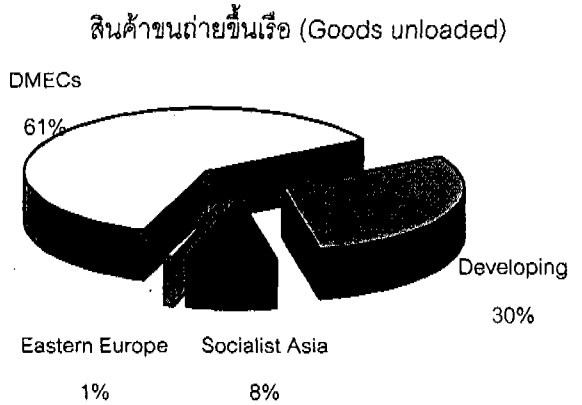
การค้าทางทะเลโลก แบ่งเป็น สินค้าเทกอง และน้ำมันดิบ ซึ่งมีส่วนประกอบ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน และน้ำมันดิบ ในการขนส่งน้ำมันดิบ อุปสงค์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 หลังจากการหดตัวเมื่อสองปีที่แล้ว

ภาพที่ 2.1

สัดส่วนการค้าทางทะเลของโลก จำแนกตามกลุ่มประเทศ ในปี 2547

หน่วย : ร้อยละของตัน





ที่มา : UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004.

สำหรับสินค้าเทกองแห้งอุปสงค์เพิ่มร้อยละ 5.9 (หน่วย ตัน – ไมล์) ขณะที่ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 ดังนั้นระยะทางจากแหล่งกำเนิดสินค้าไปจุดหมายปลายทางโดยเฉลี่ยยาวขึ้น

2.3 โครงสร้างกองเรือโลก

2.3.1 กองเรือพาณิชย์โลก

จากข้อมูล UNCTAD (2004) ในปี 2545 – 2547 กองเรือพาณิชย์โลกคิดเป็น 857 เดทเวทตัน ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2547 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.5 จากปี 2546 น้อยกว่าการเพิ่มขึ้นในปี 2546 จากปี 2545 ร้อยละ 2.3 การส่งมอบเรือใหม่มี 49.2 เดทเวทตัน ขณะที่ปริมาณการเสียและสูญหายเป็น 25.6 เดทเวทตัน ดังนั้น โดยสุทธิได้รับประโยชน์ 23.6 เดทเวทตัน ในปี 2546

เมื่อพิจารณากองเรือพาณิชย์โลกตามประเภทเรือพบว่า เรือ oil tankers มีสัดส่วนมากที่สุดร้อยละ 37 ของกองเรือทั้งหมด ซึ่งเรือ oil tankers เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ในปี 2547 รองลงมาเป็นเรือ bulk carriers มีสัดส่วนร้อยละ 35.9 ของกองเรือทั้งหมด เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ในปี 2547 เรือทั้งสองประเภทนี้มีส่วนแบ่งรวมร้อยละ 72.9 ของจำนวนตันทั้งหมด มากกว่าปี 2546 (ร้อยละ 71.6) เรือสินค้าทั่วไป (General cargo ships)ลดลงร้อยละ 2.5 ซึ่งส่วนแบ่งร้อยละ 11.1 ของจำนวนกองเรือทั้งหมด กองเรือคอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.3 หรือประมาณ 7.7 เดทเวทตัน จาก 82.8 ล้านเดทเวทตัน เป็น 90.5 ล้านเดทเวทตันและสัดส่วนเรือคอนเทนเนอร์มีร้อยละ 10.6 ของกองเรือโลกทั้งหมด สัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นนี้สะท้อนสัดส่วนที่ขยายตัวของสินค้าอุตสาหกรรมที่มีการค้าส่วนใหญ่ในรูปของคอนเทนเนอร์ การขนส่ง liquid gas ในหน่วยเดทเวทตัน (LNG และ LPG) และเรือขนส่งผู้โดยสารที่มีการเพิ่มคงที่ ซึ่งกองเรือ liquefied gas ขยายตัวร้อยละ 7.6 จาก 19.5 ล้านเดทเวทตัน เป็น 20.9 ล้านเดทเวทตัน

2.3.2 กองเรือคอนเทนเนอร์โลก

กองเรือคอนเทนเนอร์โลกในปี 2546 ยังคงขยายตัวทั้งด้านจำนวนเรือ และ ระวาง (ทีอียู) ในต้นปี 2547 มีจำนวนเรือคอนเทนเนอร์ 3,054 ลำ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7) มีระวางทั้งหมด 6,437,218 ทีอียู (เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.2) ขนาดเรือคอนเทนเนอร์เฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 1,944 ทีอียู ในปี 2545 เป็น2,108 ทีอียู ในปี 2547 สะท้อนให้เห็นถึงเรือต่อใหม่ที่มีขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อการประหยัด

ต่อขนาด ในปลายปี 2546 มีการส่งมอบเรือใหม่ที่เป็นเรือขนาดความจุ 3,000 ทีอียู ร้อยละ 70.5 และ การสั่งต่อเรือใหม่ร้อยละ 81.6

ภายในปี 2548 จำนวนการสั่งต่อเรือมีประมาณ 304 ลำ ในช่วง 6 เดือนแรกของปีมีการส่งมอบเรือไปแล้ว 114 ลำ ทำให้กองเรือคอนเทนเนอร์มีศักยภาพในการระวางเพิ่มขึ้นประมาณ 400,000 ทีอียู ในจำนวนเรือ 114 ลำที่ส่งมอบแล้วจำนวน 35 ลำ มีขนาดเรือตั้งแต่ 5,500 ทีอียูขึ้นไป ส่วนที่เหลือ 190 ลำ จะส่งมอบในปี 2548 ทำให้เพิ่มพื้นที่ระวาง 574,000 ทีอียู และภายในสิ้นปี 2549 จะมีการส่งมอบเรือกว่า 370 ลำ ที่ได้รับการสั่งต่อเรือจากทั่วโลก และพร้อมวิ่งให้บริการได้ ทำให้ทั้งหมดนี้มีศักยภาพในการระวางสินค้าได้ประมาณ 1.3 ล้านทีอียู ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพของกองเรือขนส่งที่มีอยู่ทั่วโลกประมาณร้อยละ 16

โดยเฉลี่ยอายุกองเรือโลกลดลงเป็น 12.5 ปี ส่วนใหญ่เรือมีอายุ 20 ปีขึ้นไปเป็นร้อยละ 27.7 เรือขนส่งสินค้าทั่วไปมีอายุเฉลี่ยมากที่สุดประมาณ 17.4 ปี และเรือคอนเทนเนอร์เฉลี่ยมีอายุเรือน้อยที่สุด 9.2 ปี

การขึ้นทะเบียนเรือของประเทศ DMECs เป็นร้อยละ 26.9 ของกองเรือโลก และประเทศ major open-register เป็นร้อยละ 46.6 ประเทศพัฒนาแล้วมีส่วนแบ่งร้อยละ 5.9 หรือ 181.4 ล้านเดทเวทตัน ซึ่ง 136 ล้านเดทเวทตันอยู่ในเอเชีย

ผลผลิตกองเรือโลก และอุปทานและอุปสงค์ ตัวชี้วัดผลผลิตการปฏิบัติงานส่วนใหญ่ของกองเรือโลก ในหน่วยตันที่ขนส่งต่อเดทเวทตัน เป็น 7.2 ขยายตัวร้อยละ 2.9 และหน่วยพันของตัน – ไมล์ ต่อเดทเวทตัน เป็น 28.7 ขยายตัวร้อยละ 4.3 จากปี 2545 ส่วนเกินเดทเวทตันทั้งหมดทั่วโลกยังคงลดลงและอยู่ที่ 10.3 ล้านเดทเวทตันในปี 2546 หรือร้อยละ 1.2 ของกองเรือพาณิชย์โลก ส่วนเกินระวางบรรทุกของสินค้าเหลวลดลงอยู่ที่ 6 ล้านเดทเวทตัน ขณะที่ส่วนเกินระวางบรรทุกสินค้าเทกองลดลงเป็น 3.6 ล้านเดทเวทตัน ในปี 2546

2.4 การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลแบ่งตามลักษณะผู้ให้บริการเป็น 2 ลักษณะดังนี้[8] การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยผู้ประกอบการเดินเรือ และ การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยผู้ประกอบการที่ไม่ใช่บริษัทเดินเรือ

---

[8] ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ, การเลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเล, คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535.

2.4.1 <u>การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยผู้ประกอบการเดินเรือ</u>

บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ให้บริการโดยผู้ประกอบการเดินเรือแบ่งได้เป็น 2 แบบ คือการเช่าเหมาเรือ และ บริการสายเดินเรือประจำเส้นทาง ดังได้กล่าวไว้ในหัวข้อที่ผ่านมา

1) การเช่าเหมาเรือ (Charter Shipping) ลักษณะการเช่าเหมาเรือสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

- การเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว (Voyage Charter)
- การเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Charter)
- การเช่าเหมาเรือแบบเรือเปล่าเปลือย (Bareboat Charter)
- การเช่าเหมาเรือแบบผสม (Hybrid Charter)

2) บริการสายเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner Shipping)[9]

บริการสายเดินเรือประจำเส้นทาง เป็นการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ให้บริการระหว่างเมืองท่าหรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งเป็นประจำ โดยมีกำหนดตารางเวลาที่แน่นอนว่าจะให้บริการด้วยความถี่เท่าใด

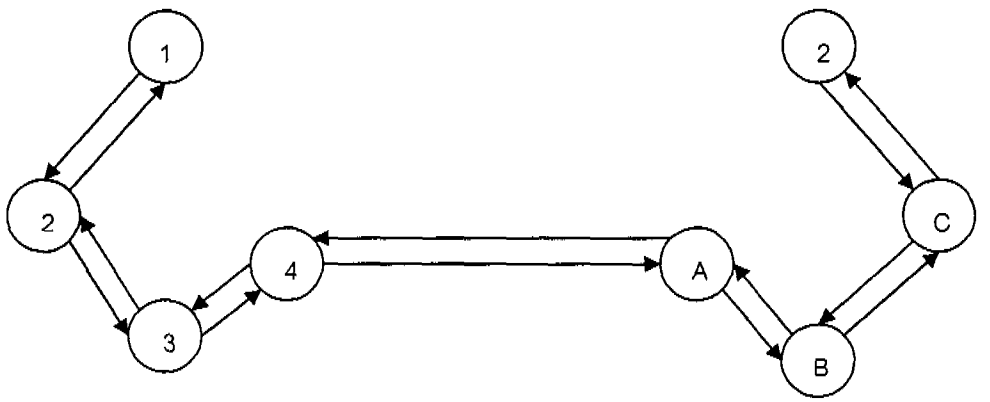
ในสายการเดินเรือประจำเส้นทางส่วนใหญ่จะให้บริการจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางแล้วกลับมายังท่าเรือต้นทางอีกครั้งหนึ่ง โดยจะเข้าเทียบท่าให้บริการขนสินค้าขึ้นและลงในท่าเรือทุกท่าในระหว่างทางที่มีผู้ต้องการใช้บริการ และส่วนใหญ่จะใช้เรือสินค้าทั่วไป (General Cargo Vessel) เรือแบบนี้เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าหลายชนิด หลายรูปแบบ ต่อมาเมื่อระบบการขนส่งแบบตู้คอนเทนเนอร์ถูกนำมาใช้ เรือที่ใช้จึงเปลี่ยนแปลงเป็นเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ มีความสามารถการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น รูปแบบการขนส่งสินค้าจึงเปลี่ยนแปลงไปเป็นการให้บริการแบบบริการเครือข่าย ซึ่งใช้เรือแม่ (Mother Vessel) ขนาดใหญ่แล่นให้บริการข้ามมหาสมุทรระหว่างเมืองท่าที่สำคัญหรือ เมืองท่าหลัก ส่วนเมืองท่ารอง (Feeder Port) จะใช้เรือลูก (Feeder Vessel) หรือการขนส่งรูปแบบอื่น ซึ่งอาจเป็นของบริษัทเรือ หรือบริษัทขนส่งอื่นให้บริการกระจายสินค้าแทน เพราะเรือแม่มีต้นทุนดำเนินการต่อวันสูงมาก นอกจากนี้มีเรือประจำเส้นทางยังมีการให้บริการแบบรอบโลก ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกลยุทธการให้บริการของแต่ละบริษัท

---

[9] รวบรวมจากประพันธ์ (2535) และ นิตย์ และ คณะ (2534)

ภาพที่ 2.2

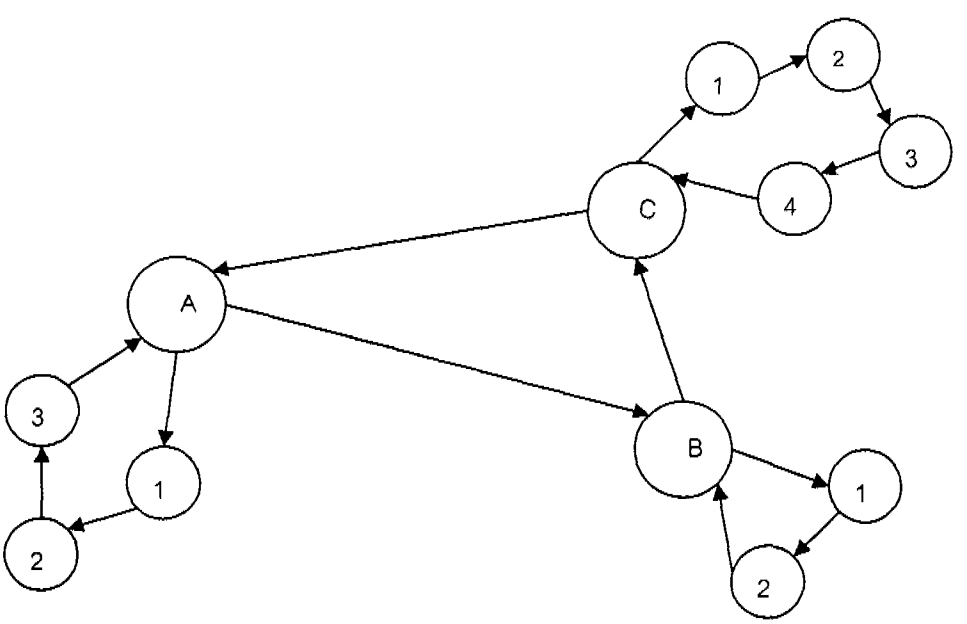
บริการสายเดินเรือประจำเส้นทางแบบเดิม (End - to - end services)



ที่มา : ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ, การเลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเล, 2535.

ภาพที่ 2.3

บริการสายเดินเรือประจำเส้นทางแบบบริการเครือข่าย (Network services)



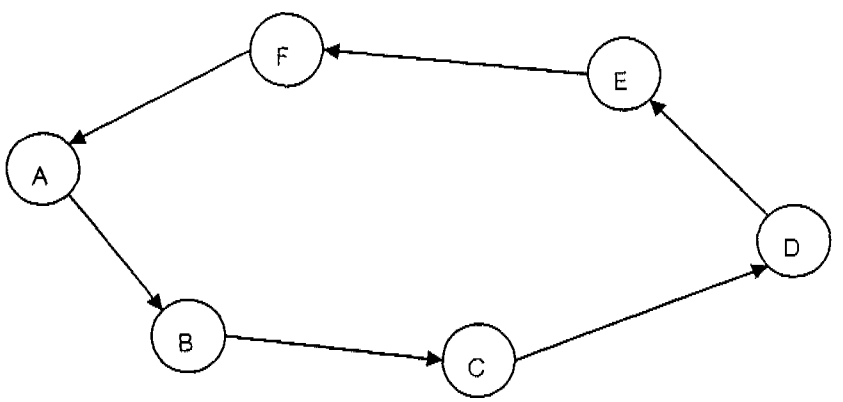
ที่มา : ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ, การเลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเล, 2535.

บริการสายเดินเรือแบบ end - to - end ในภาพที่ 2.2 เช่น สายการเดินเรือยุโรป ผ่านสิงคโปร์ ไต้หวัน เกาหลีใต้ และไปสิ้นสุดที่ญี่ปุ่น เรือขาเข้าจะเข้ามาเพื่อขนสินค้าลงเท่านั้น การขนสินค้าขึ้นเรือจะทำในเที่ยวขากลับ เกิด Double calling คือเรือเข้าท่า 2 ครั้ง ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มเป็นสองเท่า ในขณะที่การเดินเรือแบบ Around the world เรือแวะเข้าท่าเรือครั้งเดียว เพื่อขนสินค้าขึ้นและลงในคราวเดียวกันทำให้ประหยัดค่าใช้จ่าย

การเดินเรือแบบเครือข่าย เป็นการใช้เรือแม่วิ่งให้บริการเฉพาะเมืองท่าที่เป็นฐานการให้บริการ ในภาพที่ 2.3 คือ ท่าเรือ A B และ C ส่วนเมืองท่ารองใช้เรือลูก (Feeder) หรือการขนส่งรูปแบบอื่นให้บริการกระจายสินค้าแทน จากเมืองท่าหลัก A เรือเล็กขนถ่ายสินค้าจากท่า A ไปท่ารองได้แก่ ท่า 1 ท่า 2 และ ท่า 3 เป็นต้น

ภาพที่ 2.4

บริการสายเดินเรือประจำเส้นทางแบบรอบโลก (Around the world services)



ที่มา : ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ, การเลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเล, 2535.

การให้บริการแบบรอบโลก เช่น สาย Trans-Pacific (จาก Far East ไปสหรัฐอเมริกา) สาย Trans Atlantic (จากสหรัฐอเมริกาไปยุโรป) และสายยุโรปไป Far East

2.4.2 <u>การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยผู้ประกอบการที่ไม่ใช่บริษัทเดินเรือ</u>

การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งให้บริการโดยผู้ประกอบการที่มิใช่บริษัทเดินเรือ แบ่งเป็น 2 ประเภทดังนี้

1) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า หมายถึง บุคคลที่จัดหาบริการขนส่งสินค้าในนามของลูกค้า โดยมิได้ทำหน้าที่ในฐานะผู้ขนส่ง ในบางประเทศอาจจะเรียกผู้รับจัดการขนส่งว่าเป็น customs house agent, clearing agent, custom brokers, shipping และ forwarding agent เป็นต้น บทบาทที่สำคัญของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า คือ การทำตัวเป็นคนกลางระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้ขนส่ง

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ารายใหญ่มีลูกค้าใช้บริการเป็นจำนวนมากอาจมีอำนาจในการต่อรองกับผู้ขนส่งทำให้ได้ค่าระวางที่ถูกลง ในบางครั้งผู้รับจัดการขนส่งรายใหญ่อาจเช่าพื้นที่ในระวางเรือเพื่อขนส่งสินค้าที่อยู่ในความดูแลของตน และเปิดให้บริการเช่นเดียวกับสายเดินเรือประจำเส้นทาง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในการดำเนินธุรกิจแบบนี้เรียกว่า ผู้ขนส่งสาธารณะที่มิใช่ผู้ประกอบการเดินเรือ (Non – Vessel operating carrier)

2) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator)

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ เป็นตัวการสำหรับการดำเนินงานของสัญญาการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ ซึ่งจะกระทำการจัดหาการขนส่งรูปแบบต่างๆ และบริการอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่รับสินค้าเข้าไว้ในความรับผิดชอบของตนไปยังสถานที่ที่ตกลงว่าจะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าปลายทางอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และความปลอดภัย

ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบจำเป็นต้องทำการจัดหา และทำสัญญาบริการการขนส่งกับผู้ประกอบการขนส่งแต่ละรูปแบบ เช่น ผู้ประกอบการสายการเดินเรือ รถไฟ เป็นต้น รวมทั้งผู้ประกอบการ ซึ่งมิใช่ผู้ขนส่ง เช่น ผู้ประกอบการท่าเรือ คลังสินค้า เป็นต้น

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบสามารถแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่เป็นบริษัทเดินเรือ (Vessel Operating Multimodal Transport Operators: VO-MTOs) และผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่มิใช่บริษัทเดินเรือ (Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operators: NVO-MTOs)

2.5 บทบาทเรือไทยในการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

2.5.1 บทบาทเรือไทยในการค้าระหว่างประเทศ

ปริมาณการค้าทางทะเลของโลกขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี พ.ศ. 2546 สินค้าที่ขนถ่ายลงเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.7[10] คิดเป็นประมาณ 6,168 ล้านตัน และสินค้าขนถ่ายขึ้นจากเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.93 คิดเป็นประมาณ 6,460 ล้านตัน

บทบาทในการค้าระหว่างประเทศของกองเรือพาณิชย์ไทยนั้น พบว่าบทบาทของการขนส่งสินค้าในอาเซียนอยู่ในอันดับท้าย ซึ่งไทยมีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในอันดับต้น แต่กลับมีขนาดกองเรือสัญชาติไทยในอันดับท้าย ทำให้ไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการค้าระหว่างประเทศให้กับเรือต่างชาติในรูปของค่าระวางขนส่งสินค้า

ตารางที่ 2.6

ปริมาณการขนส่งสินค้าออก และสินค้าเข้าของไทย

จำแนกตามรูปแบบการขนส่งในปี 2541 -2547

หน่วย : พันตัน

ปี	การขนส่งทางทะเล		การขนส่งทางอื่น		รวม	
	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า
2541	58,268	56,060	2,648	798	60,916	56,858
2542	58,650	67,516	6,179	1,680	64,829	69,196
2543	72,626	69,918	4,408	3,470	77,034	73,388
2544	70,252	87,975	5,409	2,564	75,661	90,539
2545	75,302	75,547	6,286	2,880	81,588	78,427
2546	70,517	80,674	6,433	4,473	76,950	85,147
2547	78,780	92,221	7,759	3,931	86,539	96,152

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

[10] UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2004.

ในตารางที่ 2.6 ในปี 2547 ปริมาณการขนส่งสินค้าออกรวมของประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.46 เป็นปริมาณการขนส่งสินค้าออกทางทะเลซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.72 แต่ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.31 และ ในขณะที่มูลค่าการขนส่งสินค้าออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.14 และมูลค่าการขนส่งสินค้านำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 26.27 ในตารางที่ 2.7แต่อย่างไรก็ตามบทบาทกองเรือพาณิชย์ไทยที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยให้บริการขนส่งสินค้าส่งออก และสินค้านำเข้า มีเพียงร้อยละ 10 ของปริมาณการส่งออกและนำเข้าทั้งหมด

ตารางที่ 2.7

มูลค่าการขนส่งสินค้าออก และสินค้าเข้าของไทย

จำแนกตามรูปแบบการขนส่งในปี 2541 -2547

หน่วย : ล้านบาท

ปี	การขนส่งทางทะเล		การขนส่งทางอื่น		รวม	
	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า
2541	1,596,919	1,200,242	651,893	572,760	2,248,812	1,773,002
2542	1,328,352	1,222,520	886,820	684,880	2,215,172	1,907,400
2543	1,829,397	1,542,787	928,827	946,733	2,758,224	2,489,520
2544	1,940,392	1,698,750	952,606	1,028,674	2,892,998	2,727,424
2545	1,945,814	1,740,647	978,118	1,002,254	2,923,932	2,742,901
2546	2,166,356	2,026,232	1,156,442	1,085,555	3,322,798	3,111,787
2547	2,559,248	2,558,552	1,363,171	1,242,560	3,922,419	3,801,112

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

2.5.2 <u>บทบาทเรือไทยในการขนส่งระหว่างประเทศ</u>

บทบาทของเรือไทยในการขนส่งระหว่างประเทศ มีส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าเพียงร้อยละ 10 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งหมด ซึ่งเป็นสัดส่วนเพียงเล็กน้อยในการขนส่ง โดยในปี พ.ศ. 2544 การขนส่งสินค้าโดยเรือไทยคิดเป็นเพียงร้อยละ 9 ของปริมาณการค้าทางทะเลของไทย หรือประมาณ 11,588,719 เมตริกตัน เมื่อเทียบกับการค้าทางทะเลประมาณ 127,545,644 เมตริกตัน ในตารางที่ 2.8

ตารางที่ 2.8

ปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าของประเทศไทย ที่ให้บริการโดยเรือไทย

และเรือต่างชาติ ในปี 2537 – 2544

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	เรือไทย		เรือต่างชาติ		รวม	
	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า
2537	4,280,720 (9.28)	4,341,504 (13.80)	41,830,858 (90.72)	27,129,372 (86.20)	46,111,578 (100)	31,470,876 (100)
2538	4,937,606 (8.44)	4,971,990 (14.68)	53,552,427 (91.56)	28,888,987 (85.32)	58,490,033 (100)	33,860,977 (100)
2539	5,601,196 (8.16)	6,716,122 (17.53)	63,077,646 (91.84)	31,593,323 (82.47)	68,678,842 (100)	38,309,445 (100)
2540	5,898,951 (8.81)	6,213,659 (14.98)	61,075,881 (91.19)	35,272,072 (85.02)	66,974,832 (100)	41,485,731 (100)
2541	5,130,923 (9.07)	6,629,911 (14.93)	51,442,563 (90.93)	37,788,845 (85.07)	56,573,486 (100)	44,418,756 (100)
2542	6,632,293 (9.98)	6,204,146 (10.98)	59,819,951 (90.02)	50,314,726 (89.02)	66,452,244 (100)	56,518,872 (100)
2543	6,366,461 (9.77)	7,364,991 (13.59)	58,812,258 (90.23)	46,824,457 (86.41)	65,178,719 (100)	54,189,448 (100)
2544	5,087,485 (7.36)	6,501,234 (11.13)	64,048,881 (92.64)	51,908,044 (88.87)	69,136,366 (100)	58,409,278 (100)

ที่มา : กองวิจัยและวางแผน สำนักงานคณะกรรมการการส่งเสริมการพาณิชยนาวี

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บเป็นข้อมูลสัดส่วนร้อยละของปริมาณการค้า (%)

2.6 ท่าเรือสิงคโปร์ และท่าเรือเซี่ยงไฮ้

ตลาดส่งออกสินค้าที่สำคัญของไทย ได้แก่ สหรัฐอเมริกา รองลงมา คือ ญี่ปุ่น สิงคโปร์ จีน และ มาเลเซีย และตลาดการส่งออกสินค้าที่สำคัญของไทยในภูมิภาคเอเชีย[11] ได้แก่ ประเทศ

[11] ในที่นี้พิจารณาตลาดในภูมิภาคเอเชีย

สิงคโปร์ เป็นตลาดส่งออกอันดับที่ 3 และประเทศจีนเป็นอันดับที่ 4 ในตารางที่ 2.9 มูลค่าการส่งออกสินค้าจากไทยไปสิงคโปร์ในปี พ.ศ. 2547เป็น 282,188 ล้านบาทประมาณร้อยละ 7.19 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด และมูลค่าการส่งออกจากไทยไปจีน เป็น 285,918 ล้านบาท ประมาณร้อยละ 7.29 เมื่อรวมตลาดการส่งออกสินค้าของไทย 5 อันดับแรกประมาณร้อยละ 49.66 ในตารางที่ 2.9

เมื่อพิจารณาปริมาณตู้สินค้าส่งออกของไทยไปจีนในตารางที่ 2.10 และตารางที่ 2.11 ในปี 2546 มีปริมาณ 114,917 ทีอียู หรือประมาณร้อยละ 17.08 ของปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทั้งหมดในเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออก และคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 19.95 และปริมาณตู้สินค้าส่งออกของไทยไปสิงคโปร์มี 57,284 ทีอียู หรือประมาณร้อยละ 8.51

ตารางที่ 2.9

ตลาดการส่งออกสินค้าที่สำคัญของไทยจำแนกตามประเทศ ในปี 2543 – 2547

หน่วย : ล้านบาท

ประเทศ	ปี 2543	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547
สหรัฐอเมริกา	591,676	584,497	579,072	565,095	622,725
ญี่ปุ่น	406,442	439,830	427,023	471,956	541,763
สหภาพยุโรป	437,100	466,434	438,370	488,392	554,172
อาเซียน	536,910	557,801	582,130	684,943	852,592
-สิงคโปร์	241,870	233,071	238,241	243,108	282,009
-จีน	113,278	127,205	152,592	236,058	285,754
-มาเลเซีย	112,808	120,983	121,628	160,508	213,250
-อื่นๆ	68,953	76,542	69,669	45,270	71,580
ประเทศอื่นๆ	795,938	836,142	897,346	1,115,244	1,303,572
รวมการส่งออกทั้งหมด	2,768,065	2,884,704	2,923,941	3,325,630	3,874,824

ที่มา : กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ 2.10

ปริมาณสินค้าขนส่งตู้คอนเทนนอร์ระหว่างประเทศเอเชียใต้

และเอเชียตะวันออก ปี 2546

หน่วย : TEU

ประเทศส่งออก	ประเทศนำเข้า					
	จีน	ญี่ปุ่น	มาเลเซีย	สิงคโปร์	ไทย	รวมทั้งหมด*
จีน		1,041,961	144,926	156,711	59,389	2,957,771
ญี่ปุ่น	502,895		105,933	113,090	121,695	1,858,568
มาเลเซีย	126,816	117,646		0	36,060	701,755
สิงคโปร์	116,799	41,710	80,762		76,003	642,972
ไทย	114,917	155,149	47,375	57,284		672,928
รวมทั้งหมด*	2,380,320	2,053,264	641,478	624,835	416,469	11,034,473

ที่มา : United Nations, Review of Maritime Transport, 2004.

หมายเหตุ * ข้อมูลการค้า 12 ประเทศ ได้แก่ จีน อินโดนีเซีย ฮ่องกง ญี่ปุ่น มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ไต้หวัน ไทย และเวียดนาม

ประเทศจีนเป็นประเทศที่มีปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์มากที่สุดในโลก ในปี 2546 มีปริมาณ 13.4 ล้าน ทีอียู และคาดการณ์ว่าในปี 2548 จะมีปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์เป็น 18.6 ล้าน ทีอียู คิดเป็นร้อยละ 18 ต่อปี เมื่อเทียบในกลุ่มประเทศเอเชีย ในตารางที่ 2.12 ประเทศจีนมีปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ คิดเป็นร้อยละ 24 ของโลก รองลงมาเป็นประเทศญี่ปุ่น มีการเติบโตของปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์คิดเป็นร้อยละ 6.16 ต่อปี คาดการณ์ว่าในปี 2548 จะมีปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ 4.5 ล้าน ทีอียู

เมื่อพิจารณาปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออก 12 ประเทศ พบว่า ส่วนใหญ่ประเทศเหล่านี้มีปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ในภูมิภาคเดียวกันมากกว่าร้อยละ 50 เช่น ประเทศสิงคโปร์มีปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ไป 11 ประเทศคิดเป็นร้อยละ 66.67 ฟิลิปปินส์ร้อยละ 54.4 และ ไต้หวันร้อยละ 50.9 เป็นต้น

ตารางที่ 2.11

การคาดการณ์ปริมาณสินค้าขนส่งตู้คอนเทเนอร์ระหว่างประเทศเอเชียใต้
และเอเชียตะวันออก ปี 2548

หน่วย : TEU

ประเทศส่งออก	ประเทศนำเข้า					
	จีน	ญี่ปุ่น	มาเลเซีย	สิงคโปร์	ไทย	รวมทั้งหมด*
จีน		572,209	202,627	218,453	84,355	4,184,470
ญี่ปุ่น	687,059		112,353	119,746	131,537	2,138,337
มาเลเซีย	162,597	126,409		0	41,841	795,270
สิงคโปร์	151,345	44,420	89,778		85,837	735,062
ไทย	152,273	165,595	51,686	63,873		763,162
รวมทั้งหมด*	2,985,599	2,641,732	743,591	725,796	480,036	13,353,584

ที่มา : United Nations, Review of Maritime Transport,2004.

หมายเหตุ * ข้อมูลการค้า 12 ประเทศ ได้แก่ จีน อินโดนีเซีย ฮ่องกง ญี่ปุ่น มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ไต้หวัน ไทย และเวียดนาม

ท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่สำคัญติดอันดับโลกส่วนใหญ่อยู่ในประเทศเอเชีย ได้แก่ ท่าเรือฮ่องกง ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ของประเทศจีน ท่าเรือสิงคโปร์ ของประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น ท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทยติดอันดับท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่ 12 ของเอเชีย และอันดับที่ 19 ของโลก ในตารางที่ 2.13

ตารางที่ 2.12

ปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออก ปี 2546 และคาดการณ์ปี 2548

ประเทศ	ปริมาณสินค้าส่งออก (TEU)		อัตราการเติบโตต่อปี	สัดส่วนการส่งออกไป 11 ประเทศ	
	ปี 2546	ปี 2548	ปี 2546 - 2548	ปี 2546	ปี 2548
จีน	13,398,646	18,621,399	17.89	20.08	22.47
อินโดนีเซีย	2,209,628	2,514,987	6.69	39.80	39.54
อินเดีย	1,452,672	1,564,897	3.79	14.05	14.42
ฮ่องกง	594,667	681,825	7.08	20.30	19.70
ญี่ปุ่น	3,954,325	4,456,581	6.16	47.00	47.98
มาเลเซีย	1,679,098	1,931,752	7.26	41.79	41.17
ฟิลิปปินส์	524,438	587,277	5.82	54.34	53.56
สิงคโปร์	964,371	1,101,162	6.86	66.67	66.75
เกาหลีใต้	2,764,818	3,133,394	6.46	43.91	44.55
ไต้หวัน	2,689,246	2,982,094	5.30	50.86	51.08
ไทย	1,790,701	2,023,801	6.31	37.58	37.71
เวียดนาม	372,531	442,387	8.97	34.76	33.76
รวม	32,395,141	40,041,556	11.18	34.06	33.35
สัดส่วนต่อโลก	49.33 %	52.10 %			
โลก	65,66,521	76,859,314	8.19		

ที่มา : United Nations, Review of Maritime Transport,2004.

ตารางที่ 2.13

ท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ 20 อันดับแรกในเอเชีย ในปี 2544 – 2546

ลำดับที่		ท่าเรือ	ประเทศ	ปี (1,000 ทีอียู)			อัตราการเติบโต (%)
โลก	เอเชีย			2544	2545	2546	2545 - 2546
1	1	Hong Kong	China	17,900	19,144	20,450	6.82
2	2	Singapore	Singapore	15,520	16,941	18,100	6.84
3	3	Shanghai	China	6,330	8,612	11,370	32.03
4	4	Shenzhen	China	5,079	7,614	10,650	39.87
5	5	Busan	Republic of Korea	8,073	9,453	10,368	9.68
6	6	Kaoshiung	Taiwan Province of China	7,540	8,493	8,844	4.13
11	7	Dubai	United Arab Emirates	3,502	4,194	5,152	22.84
12	8	Port Kelang	Malaysia	3,760	4,553	4,840	6.77
14	9	Qingdao	China	2,639	3,410	4,230	24.05
16	10	T.Pelepas	Malaysia	2,049	2,669	3,487	30.65
17	11	Tokyo	Japan	2,750	3,028	3,314	9.45
19	12	Laem Chab.	Thailand	2,367	2,749	3,180	15.68
21	13	Tianjin	China	2,011	2,408	3,020	25.42
22	14	Ningbo	China	1,213	1,859	2,772	49.11
23	15	Guangzhou	China	1,628	2,173	2,760	27.01
24	16	Jakarta	Indonesia	2,222	2,398	2,758	15.01
26	17	Manila	Philippines	2,296	2,462	2,561	4.02
28	18	Yokohama	Japan	2,304	2,365	2,503	5.84
29	19	Xiamen	China	1,295	1,754	2,330	32.84
30	20	J.Nehru Port	India	1,462	1,946	2,269	16.60

ที่มา : United Nations, Review of Maritime Transport,2004.

การศึกษานี้เลือกศึกษาการส่งออกสินค้าของไทยไปภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ การส่งออกสินค้าไปประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นตลาดส่งออกสินค้าของไทย อันดับที่ 3 ไปท่าเรือสิงคโปร์ เป็นท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์อันดับ 2 ของเอเชีย และของโลก และการส่งออกสินค้าของไทยไปประเทศจีน เป็นตลาดส่งออกสินค้าของไทย อันดับที่ 4 ไปท่าเรือเซี่ยงไฮ้เป็นท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์อันดับ 3 ของเอเชีย และของโลก

นอกจากนี้ความสำคัญข้างต้นแล้ว ประเทศสิงคโปร์มีท่าเรือเปลี่ยนถ่ายเรือที่สำคัญแห่งหนึ่งในเอเชีย และประเทศจีนได้เข้าเป็นสมาชิกองค์กรการค้าโลก ทำให้มีปริมาณขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือจีนเป็นอันดับหนึ่งของโลก

โครงสร้างสินค้าส่งออกของไทยไปสิงคโปร์ พบว่า สินค้าอุตสาหกรรมมีส่วนแบ่งมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 76.72 ในปี 2547 รองลงมาคือ สินค้าแร่และเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 13.89 ในตารางที่ 2.14 และโครงสร้างสินค้าส่งออกของไทยไปจีน พบว่า สินค้าอุตสาหกรรม เช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์ที่มีส่วนแบ่งมากที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 68.57 ในปี 2547 รองลงมาคือ สินค้าเกษตรกรรม ร้อยละ 20.09 ในตารางที่ 2.15

ตารางที่ 2.14

โครงสร้างสินค้าส่งออกของไทยไปสิงคโปร์

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐฯ

รายการ	ปี				
	2543	2544	2545	2546	2547
1. สินค้าเกษตรกรรม (กสิกรรม,ปศุสัตว์,ประมง)	335.70	252.00	225.00	259.30	242.10
2. สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร	185.80	154.70	163.10	132.70	124.50
3. สินค้าอุตสาหกรรม	4,495.20	3,865.60	4,182.20	4,660.90	5,395.10
4. สินค้าแร่และเชื้อเพลิง	773.00	535.90	465.60	487.10	976.40
5. อื่น ๆ (ธุรกรรมพิเศษ เช่น ของที่ออกไปกับตน)	276.10	453.30	516.90	310.20	293.80
รวมทั้งหมด	6,066.00	5,261.40	5,552.70	5,850.30	7,031.90

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ 2.15

โครงสร้างสินค้าส่งออกของไทยไปจีน

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐฯ

รายการ	ปี				
	2543	2544	2545	2546	2547
1. สินค้าเกษตรกรรม (กสิกรรม,ปศุสัตว์,ประมง)	568.60	573.90	687.30	1,120.20	1,430.00
2. สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร	38.80	122.10	67.20	84.30	107.10
3. สินค้าอุตสาหกรรม	1,771.90	1,832.40	2,344.50	3,824.30	4,881.60
4. สินค้าแร่และเชื้อเพลิง	437.50	317.80	417.50	627.60	671.60
5. อื่น ๆ (ธุรกรรมพิเศษ เช่น ของที่ออกไปกับตน)	19.60	27.10	38.60	32.50	29.00
รวมทั้งหมด	2,836.50	2,873.40	3,555.00	5,688.90	7,119.30

ที่มา : *ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์*

2.6.1 <u>ท่าเรือสิงคโปร์</u>

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นว่า การศึกษานี้เลือกตลาดส่งออกสินค้าของไทย 2 ประเทศ ประเทศหนึ่งที่ศึกษา คือ ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์ มีท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือน้ำลึกตามธรรมชาติ จัดได้ว่าเป็น ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก[12] ตั้ง[13]อยู่ปลายสุดของคาบสมุทรมลายูที่ช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างเอเชียตะวันออก กับยุโรป ท่าเรือนี้สามารถรองรับเรือที่กินน้ำลึกได้ถึง 14 เมตร ดังนั้นสายเดินเรือประจำเส้นทางหลักสามารถนำเรือตู้สินค้าที่เป็นเรือแม่เข้าจอดเทียบท่าได้ เรือที่เข้าใช้ท่ามาจาก 400 สายเดินเรือ จาก 740 ท่าเรือทั่วโลก ท่าเรือนี้เป็นท่าเรือที่สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ (Transhipment Hub) ที่สำคัญในเอเชีย 1 ใน 2 แห่ง อีกแห่งหนึ่งคือท่าเรือฮ่องกง ท่าเรือสิงคโปร์มีเครือข่ายท่าเรือ กับต่างประเทศ และธุรกิจในกิจการท่าเรือในต่างประเทศหลายแห่ง เช่น บรูไน จีน อินเดีย เกาหลี ญี่ปุ่น ตะวันออกกลาง โปรตุเกส และอิตาลี เป็นต้น

---

[12] ท่าเรือสิงคโปร์ เป็นท่าเรือลำดับที่ 2 ของภูมิภาคเอเชีย และของโลก

[13] สุนันทา เจริญปัญญายิ่ง, *ศักยภาพท่าเรือของไทยเปรียบเทียบกับท่าเรือเพื่อนบ้าน*, Chulalongkorn review, 2538.

ท่าเรือสิงคโปร์ ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ได้แก่ Tanjong Pagar, Brani, Keppel, Pasir Panjang ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ได้แก่ Marina, Sambawang และท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง ได้แก่ Jurong

ในปี 2546 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือสิงคโปร์ มีปริมาณ 18.1 ล้าน ทีอียู เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ปริมาณ 1.16 ล้าน ทีอียู หรือร้อยละ 6.84 ในตารางที่ 2.13

2.6.2 ท่าเรือเซี่ยงไฮ้

ในการศึกษาตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย อีกประเทศหนึ่ง นอกจากประเทศสิงคโปร์ คือ ประเทศจีน จีนเริ่มมีบทบาทในการค้าระหว่างประเทศ หลังจากจีนเข้าเป็นสมาชิกองค์กรการค้าโลก ทำให้ในปี 2546 จีนมีปริมาณสินค้าส่งออกตู้คอนเทนเนอร์ มากที่สุดในโลก ปริมาณ 13.4 ล้านทีอียู และเนื่องจากเกิดความต้องการสินค้าของจีนส่งผลต่อความต้องการในการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก ดังนั้นท่าเรือจึงมีบทบาทสำคัญมากขึ้น

ท่าเรือที่สำคัญติดอันดับโลกส่วนใหญ่อยู่ในประเทศเอเชีย ในตารางที่ 2.13 พบว่าท่าเรือ 20 อันดับแรกในเอเชียเป็นท่าเรือของจีน 8 ท่า[14] ได้แก่

- ท่าเรือฮ่องกง เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในเอเชีย และในโลก
- ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Shanghai) อยู่อันดับที่ 3 ของเอเชียและของโลก
- ท่าเรือ Shenzhen อยู่ในอันดับที่ 4 ของเอเชียและของโลก
- ท่าเรือ Qingdao อยู่ในอันดับที่ 9 ของเอเชียและอันดับที่ 14 ของโลก
- ท่าเรือ Tianjin อยู่ในอันดับที่ 13 ของเอเชียและอันดับที่ 21 ของโลก
- ท่าเรือ Ningbo อยู่ในอันดับที่ 14 ของเอเชียและอันดับที่ 22 ของโลก
- ท่าเรือ Quangzhou อยู่ในอันดับที่ 15 ของเอเชียและอันดับที่ 23 ของโลก
- ท่าเรือ Xiamen อยู่ในอันดับที่ 19 ของเอเชียและอันดับที่ 29 ของโลก

[14] ไม่นับรวมท่าเรือ Kaoshing ของประเทศไต้หวัน

ท่าเรือเซี่ยงไฮ้เป็นท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์อันดับหนึ่งของจีน ในปี 2546 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือเซี่ยงไฮ้มีปริมาณ 11.37 ล้านทีอียู เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 2.76 ล้านทีอียู หรือคิดเป็นร้อยละ 32.03 ในช่วงเดือน ม.ค. – พ.ค. ในปี 2547 มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 29.20 เทียบกับช่วงเดียวกันในปีที่ผ่านมาในตารางที่ 2.16 และในปี 2548 คาดการณ์ว่ามีปริมาณ 17 ล้านทีอียู

การศึกษาเลือกท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เป็นท่าเรือกรณีศึกษา ซึ่งเมืองเซี่ยงไฮ้ ติดอันดับเมืองธุรกิจสำคัญของโลก เป็นเมืองการค้าและอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดของจีน มีมูลค่าการการนำเข้าและส่งออกรวมกันในครึ่งปีแรกของปี 2548 ประมาณ 87 พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาเติบโตกว่าปีที่ผ่านมา ในช่วงเดียวกัน

ตารางที่ 2.16

ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 10 อันดับแรกของจีน ในช่วง ม.ค. – พ.ค. 2546 และ 2547

หน่วย : พันทีอียู

ลำดับที่	ท่าเทียบเรือ	ม.ค.-พ.ค. 2546	ม.ค.-พ.ค. 2547	อัตราการขยายตัว
1	Shanghai	4,255	5,498	29.20%
2	Shenzhen	3,699	4,905	32.60%
3	Qingdao	1,586	1,995	25.80%
4	Tianjin	1,254	1,492	19.00%
5	Ningbo	1,008	1,467	45.50%
6	Guangzhou	1,067	1,176	10.20%
7	Xiamen	905	1,150	27.10%
8	Dalian	599	805	34.50%
9	Zhongshan	301	351	16.80%
10	Fuzhou	235	273	16.00%

ที่มา : http://www.tdctrade.com/shippers/vol27_4/vol27_4_stat_index.htm