

บทที่ 7

สรุปและข้อเสนอแนะ

7.1 สรุป

ตลาดของธุรกิจพาณิชย์นาวีมีลักษณะเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจโลกค่อนข้างมาก มีการแข่งขันในตลาดค่อนข้างสูง เนื่องจากผู้ประกอบการไม่สามารถปรับระวางบรรทุกของเรือให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้าในแต่ละเที่ยวได้ และการเลือกขนาดเรือให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้าที่ขนส่ง จึงเป็นปัญหาการใช้ระวางเรือไม่เต็มที่ นอกจากนี้หน่วยผลิตสามารถเคลื่อนย้ายได้ จึงเลือกใช้ทรัพยากรในการผลิตสินค้าบริการจากทั่วทุกมุมโลก จึงทำให้เกิดการแข่งขันในตลาด

หากพิจารณาตลาดตามระดับการแข่งขัน ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะการให้บริการ แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือตลาดเรือจรเป็นตลาดการแข่งขันสมบูรณ์ และ ตลาดเรือประจำเส้นทาง (ในชมรมเรือ) เป็นตลาดผู้ขายน้อยราย ซึ่งเรือประจำเส้นทางส่วนใหญ่จะรวมกลุ่มกันเป็นชมรมเรือ แต่อย่างไรก็ตามธุรกิจพาณิชย์นาวีค่อนข้างมีการแข่งขันสูงอันเนื่องมาจากเรือจร และเรือประจำเส้นทางนอกชมรมเรือ เพราะเรือจรและเรือประจำเส้นทางส่วนใหญ่จะบรรทุกสินค้าชนิดเดียวกัน บนเส้นทางเดียวกัน ซึ่งไม่สามารถแยกได้ว่าสินค้าใดขนด้วยเรือจรและสินค้าใดขนด้วยเรือประจำเส้นทาง แต่โดยปกติแล้วสินค้าเทกองที่มีปริมาณมากจะบรรทุกด้วยเรือจร และสินค้าที่มีปริมาณน้อยจะบรรทุกด้วยเรือประจำเส้นทาง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรือตู้คอนเทนเนอร์ ในที่นี้พิจารณาเฉพาะเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งสินค้าจากไทยไปสิงคโปร์ และไทยไปเซี่ยงไฮ้

ตลาดของการบริการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการแข่งขันค่อนข้างมาก ทำให้ราคาค่าระวางมีลักษณะขึ้นลงตามอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งสินค้าทางทะเล เมื่อพิจารณาราคาค่าระวางที่จำแนกเป็น ค่าระวางพื้นฐาน และค่าธรรมเนียมพิเศษ แล้วจะเห็นว่าค่าธรรมเนียมพิเศษจะปรับเปลี่ยนบ่อยครั้งมากกว่าค่าระวางพื้นฐาน ฉะนั้นค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงขึ้นอยู่กับค่าธรรมเนียมพิเศษเป็นสำคัญ ซึ่งได้แก่ ค่าปรับอัตราเงินตรา (Currency Adjustment Factor: CAF) และค่าปรับอัตราน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor: BAF) ค่าแฉะเทียบท่าโดยตรง (Direct Additional) ค่าถ่ายลำ (Transshipment Surcharge) ค่าลากตู้ (Drayage) ค่าท่าเรือแออัด (Congestion Surcharge) เป็นต้น

ผลการวิเคราะห์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศพบว่า

1. ลักษณะการแข่งขัน

ค่าระวางเรือในเส้นทางไทย - สิงคโปร์ และเส้นทางไทย - เชียงไฮ้ ถึงแม้จะถูกกำหนดมาจากกลุ่ม IADA ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของบริษัทเรือที่ให้บริการในตลาดเอเชีย แต่เนื่องจากสภาพการแข่งขันในตลาด และไม่มีการกีดกันการเข้ามาในตลาด ทำให้สายการเดินเรือต่างๆ เข้ามาแข่งขันตัดราคา ทำให้ค่าระวางเรือมีแนวโน้มลดลง

2. ต้นทุนการดำเนินงาน

เนื่องจากผู้ประกอบการพิจารณาค่าระวางจากต้นทุนบวกกับกำไร ในต้นทุนของผู้ประกอบการพบว่า ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นค่าใช้จ่ายหนึ่งที่สำคัญในต้นทุนการเดินเรือของบริษัท ผลของราคาน้ำมันเมื่อสูงขึ้นทำให้ค่าระวางพื้นฐาน และค่าระวางพิเศษเพิ่มขึ้น เพื่อชดเชยต้นทุนส่วนที่เพิ่ม

3. ลักษณะของสินค้า

3.1 สินค้าอันตราย (Dangerous Goods)

สินค้าอันตรายเป็นสินค้าที่ต้องการดูแลเป็นพิเศษ ดังนั้นจึงมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นต่างจากสินค้าโดยทั่วไป ได้แก่ การบรรจุหีบห่อ การดูแลรักษา เป็นต้น ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นนี้ทำให้บริษัทเรือคิดค่าระวางเพิ่มขึ้นแก่ผู้ใช้บริการ ยิ่งสินค้ามีความอันตรายมากยิ่งเกิดความเสี่ยงในการให้บริการขนส่ง การดูแลรักษา และความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น ทำให้ค่าระวางเพิ่มสูงขึ้นยิ่งสินค้ามีความอันตรายมากยิ่งทำให้อัตราค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น

3.2 ประเภทสินค้าที่แบ่งจำแนกตามมูลค่า

บริษัทเรือคิดค่าระวางสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ในอัตราเดียวกันต่อขนาดตู้หนึ่งๆ โดยที่จำแนกตามประเภทสินค้า หรือที่เรียกว่า CBR (Commodity Box Rate) โดยใช้หลักการแบ่งแยกราคาขาย

4. ฤดูกาล ในทุกๆ ปีในช่วงไตรมาสที่ 2 ค่าระวางปรับตัวลดลง ส่วนในช่วงไตรมาสที่ 3 - 4 มีค่าระวางเริ่มปรับตัวสูงขึ้น เนื่องจากความต้องการขนส่งสินค้ามีมาก

5. สภาวะตลาดของการค้าระหว่างประเทศ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ สภาวะการค้าระหว่างประเทศ เศรษฐกิจโลก เมื่อปริมาณการค้าโลกเพิ่มขึ้น เกิดความต้องการขนส่งสินค้า ในขณะที่มีระวางบรรทุกมีจำกัด ทำให้ค่าระวางเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าปริมาณการค้าเพิ่มขึ้นเฉพาะที่ใดที่หนึ่งแต่สินค้าถูกเคลื่อนย้ายไปในภูมิภาคต่างๆทั่วโลก ทำให้ค่าระวางโดยรวมเพิ่มสูงขึ้น แต่อย่างไรก็ตามเมื่อปริมาณเรือที่ให้บริการขยายตัวเพิ่มขึ้นทำให้ บริษัทเดินเรือแข่งขันให้บริการ ทำให้ระวางเรือในตลาดมีมากค่าระวางจึงลดต่ำลง

7.2 ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ

การวิจัยนี้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อราคาค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลเฉพาะท่าเรือปลายทางที่สำคัญ 2 ท่า ได้แก่ในเส้นทางขนส่งสินค้าออกจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์ และท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน เป็นเส้นทางในตลาดในภูมิภาคเอเชีย

7.2.1 ข้อจำกัดในการศึกษา

1. ข้อมูลที่นำมาใช้ในการศึกษามีไม่เพียงพอในการวิเคราะห์ในเชิงปริมาณ จึงศึกษาในเชิงบรรยาย
2. การศึกษาปริมาณในเส้นทางไทย – สิงคโปร์ และเส้นทางไทย - เซี่ยงไฮ้ใช้มูลค่าสินค้าส่งออกหารด้วยดัชนีราคาสินค้าส่งออก (ใช้วิธี FISHER CHAINE จากธนาคารแห่งประเทศไทย) ซึ่งเป็นดัชนีราคาสินค้าส่งออกโดยรวมทุกตลาดไม่ได้แบ่งแยกเป็นของตลาดสิงคโปร์ ตลาดจีน

7.2.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้าจากไทยไปสิงคโปร์ และจากไทยไปเซี่ยงไฮ้พบว่า มีการกำหนดราคามาจากกลุ่ม IADA และมีปัจจัยด้านอุปสงค์ได้แก่ การขยายตัวของเศรษฐกิจ ทำให้เกิดความต้องการการขนส่งสินค้ามากขึ้น และทางด้านอุปทาน ได้แก่ จำนวนเรือที่ให้บริการในตลาดได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของความต้องการขนส่ง ก่อให้เกิดการแข่งขันในตลาด แต่อย่างไรก็ตามถ้าผู้ให้บริการมีส่วนแบ่งตลาดมาก หรือมีการรวมกลุ่ม จะส่งผลให้การ

แข่งขันลดลง ผู้ให้บริการมีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าระวางได้ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นของบริษัทต่างชาติ ในเมื่อประเทศไทยพึ่งพาการค้าระหว่างประเทศเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจ แต่ไทยต้องพึ่งพาเครื่องบินเรือต่างชาติเป็นจำนวนมากส่งผลให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพื่อซื้อบริการการขนส่ง ดังนั้นไทยควรมีการพัฒนาเครื่องบิน โดยการให้การสนับสนุนต่ออุตสาหกรรมเรือ และส่งเสริมอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องนอกจากนี้ควรให้การสนับสนุนด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อเอื้อประโยชน์ให้ผู้ส่งสินค้าของไทย เช่นการยกเว้นภาษีต่างๆ อย่างเช่น ในประเทศสิงคโปร์