



พลิกฟื้นขนส่งสินค้าทางน้ำ ยุคศักยภาพโลจิสติกส์ไทย



Highlight

- การขนส่งทางน้ำมีความได้เปรียบกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ในหลายด้าน เช่น ต้นทุนค่าขนส่ง น้ำหนักและปริมาณการบรรทุกทุกสินค้า และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศมีสัดส่วนเพียง 17% จากปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด โดยแบ่งเป็น 1) การขนส่งทางแม่น้ำ ซึ่งมีเส้นทางหลักคือระหว่างแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณ จ. ออยุธยา ไปยัง จ. ชลบุรี และ 2) การขนส่งทางชายฝั่งทะเล ซึ่งมีเส้นทางหลักคือระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือในกรุงเทพฯ, และท่าเรือใน จ. สมุทรปราการ
- อีไอซีประเมินว่าความคุ้มค่าของการขนส่งสินค้าทางถนนที่ลดลง ประกอบกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ และขนาดเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น จะผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาใช้ทางน้ำมากขึ้น โดยคาดว่าเส้นทางขนส่งเดิมจะเป็นเส้นทางหลักที่ได้รับประโยชน์ และคาดว่าจะมีสินค้า เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า หันมาใช้บริการขนส่งทางน้ำมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านตู้คอนเทนเนอร์ทางน้ำภายในประเทศเติบโต 17% CAGR มาอยู่ที่ราว 16 ล้านตัน ในปี 2019
- ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือเพื่อผลักดันให้เกิดการใช้บริการการขนส่งทางน้ำมากขึ้น โดยภาครัฐต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ปรับปรุงกฎระเบียบและขอความเห็นจากภาคเอกชนในการทำโครงการต่าง ๆ ขณะที่ภาคเอกชน เช่น ผู้ให้บริการเดินเรือและท่าเรือ ควรจะพัฒนามาตรฐานการบริการของตน เพิ่มการเชื่อมต่อกับพื้นที่หลังท่า และสร้างความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการอื่น ๆ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำมีความได้เปรียบกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นในหลายด้าน แต่ยังไม่ได้รับความนิยมมากนัก ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางน้ำในไทยคิดเป็น 17% จากปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด โดยแบ่งเป็น 2 ประเภทคือ 1) การขนส่งทางแม่น้ำ (inland waterway) มีเส้นทางหลักคือ ระหว่างบริเวณแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยาใน จ. ออยุธยา และ จ. อ่างทอง กับเกาะสีชัง จ. ชลบุรี มีปริมาณขนส่งสินค้าในปี 2016 ราว 50 ล้านตัน ซึ่งมีการเติบโต 1.5% CAGR ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา และมีสินค้าหลัก ได้แก่ ดินหินทราย ถ่านหิน ปูนซีเมนต์ มันสำปะหลัง และข้าว 2) การขนส่งทางชายฝั่งทะเล (coastal transport) มีเส้นทางหลักคือระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด กับท่าเรือในกรุงเทพฯและสมุทรปราการ และกับท่าเรือสุราษฎร์ธานีและสงขลา มีปริมาณการขนส่งสินค้าในปี 2016 ราว 51 ล้านตัน ซึ่งมีการเติบโต 3.6% CAGR ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา และมีสินค้าหลัก ได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียม และตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ การขนส่งทางน้ำมีต้นทุนเพียง 0.65 บาทต่อตัน-กิโลเมตร เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนซึ่งมีต้นทุนอยู่ที่ 2.12 บาทต่อตัน-กิโลเมตร



อีไอซีประเมินว่าความคุ้มค่าของการขนส่งสินค้าทางถนนที่ลดลง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และขนาดเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นเป็น 3 ปัจจัยหลักที่จะส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ โดย 1) ความคุ้มค่าของการขนส่งทางถนนมีแนวโน้มลดลงจากราคาน้ำมันดิบโลกที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ปัญหาการจราจรบนท้องถนน และกฎเกณฑ์ด้านการบรรทุกน้ำหนักของรถบรรทุก ซึ่งจะทำให้สินค้าหลายชนิดที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก เช่น อ้อย แร่ธาตุ มันสำปะหลัง เป็นต้น หันมาใช้การขนส่งทางน้ำ 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐตามแผนยุทธศาสตร์การขนส่งทางน้ำภายใต้ตั้งงบประมาณราว 5 หมื่นล้านบาท จะช่วยพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางแม่น้ำและแก้ไขปัญหาการขาดแคลนท่าเรือชายฝั่ง เช่น โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน โครงการปรับปรุงเส้นทางขนส่งทางน้ำจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ทะเล และโครงการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งแห่งใหม่ และ 3) การเพิ่มขนาดของเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งทำให้เรือเทียบท่าได้เฉพาะท่าเรือแหลมฉบังตามระดับกินน้ำลึก ประกอบกับนโยบายปรับลดการใช้ท่าเรือกรุงเทพในการขนส่งระหว่างประเทศ จะส่งผลให้ความต้องการในการลำเลียงสินค้าต่อจากเรือลำใหญ่ไปในประเทศเพิ่มขึ้น

การปรับเปลี่ยนรูปแบบจะทำให้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศมีความคึกคักมากขึ้นโดยเฉพาะการขนส่งทางตู้คอนเทนเนอร์ อีไอซีคาดว่าหากมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนมาสู่ทางน้ำราว 10% ภายในระยะเวลา 5 ปี จะทำให้การขนส่งทางน้ำมีโอกาสเติบโต 10% CAGR ซึ่งคิดเป็นการขนส่งทางเรือบาร์จมากกว่า 9,000 เทียวดต่อปี

โดยเส้นทางการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำที่มีแนวโน้มเติบโตคือ เส้นทางแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยาสู่อ่าวไทยที่ จ. สมุทรปราการ และเชื่อมต่อไปสิ้นสุดที่ จ. ชลบุรี เนื่องจากเป็นเส้นทางแม่น้ำอยู่ใกล้นิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง เช่น โรงงานนวนคร ไชยเทค บางกะปิ เป็นต้น โดยมีระยะห่างไม่เกิน 15 กิโลเมตร ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าเพื่อนำเข้าและส่งออกสูง โดยสินค้าที่คาดว่าจะมีการขนส่งโดยวิธีการบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ได้แก่ ชิ้นส่วนรถยนต์ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า และอาหารแปรรูป เป็นต้น ซึ่งประเมินว่าค่าขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต (twenty-foot equivalent unit: TEU) ทางเรือมีค่าราว 2,500 บาท ขณะที่ค่าขนส่งทางถนนมีค่าราว 7,000 บาท

ส่วนเส้นทางการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลที่มีแนวโน้มเติบโตคือ เส้นทางระหว่างท่าเรือบริเวณกรุงเทพฯ และ จ. สมุทรปราการ กับท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากคาดว่าจะมีการใช้เรือบาร์จ (barge) ในการลำเลียงสินค้าในเส้นทางนี้เพิ่มขึ้น โดยสินค้าที่คาดว่าจะมีการขนส่งเพิ่มขึ้นคือ ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งระหว่างปี 2012-2016 มีการเติบโต 12% CAGR และในอนาคตคาดว่าจะเติบโตราว 17% CAGR ตามการเติบโตของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ นอกจากนี้ เส้นทางขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังสุราษฎร์ธานี ยังเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการเปลี่ยนจากการขนส่งทางถนนซึ่งมีสัดส่วนราว 60% เป็นการขนส่งทางน้ำที่มีสัดส่วนราว 35% เนื่องจากมีต้นทุนต่ำกว่า มีระยะทางที่สั้นกว่า และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศได้ เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์

เมื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบเสร็จสิ้นแล้ว ธุรกิจให้บริการเรือขนส่ง ท่าเรือ รับต่อเรือ และซ่อมเรือ เป็นธุรกิจในช่วงโซ่อุปทานที่คาดว่าจะได้รับอานิสงส์ในการเติบโตของการขนส่งทางน้ำ ความต้องการในการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น จะสร้างรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการบริการเรือขนส่งโดยตรง ขณะที่ธุรกิจท่าเรือจะมีรายได้จากค่าภาระตู้สินค้ามากขึ้น ส่วนในระยะยาว ความต้องการใช้เรือที่เพิ่มขึ้นจะสร้างความต้องการในการต่อเรือใหม่และซ่อมเรือเก่า ซึ่งเป็นโอกาสให้แก่ผู้ประกอบการธุรกิจรับต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือขนส่ง

อย่างไรก็ดี การคมนาคมขนส่งทางน้ำยังต้องเผชิญกับความท้าทายจากข้อจำกัดด้านเส้นทางขนส่งและการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น นอกจากปัญหาด้านความเร็วในการขนส่งแล้ว การขนส่งทางน้ำยังต้องเผชิญกับปัญหาเรื่องเส้นทางขนส่ง เช่น ปัญหาร่องน้ำในด้านความลึก ความกว้าง ความโค้ง ปัญหาความสูงของสะพาน ปัญหาสิ่งแวดล้อม และปัญหาด้านสภาพอากาศ เช่น คลื่นลมแรง พายุ ซึ่งอาจทำให้ต้องใช้ระยะเวลาขนส่งนานขึ้นและทำให้สินค้าเสียหายได้ ในส่วนด้านปัญหาการเชื่อมต่อกับพื้นที่หลังท่า (hinterland) การขาดโครงข่ายเชื่อมหลังท่าที่ดีจะทำให้การขนส่งทางน้ำไม่ถึงจุดผู้ให้บริการ และเพิ่มต้นทุนค่าขนส่ง เช่น ค่ายกขนตู้สินค้าทับซ้อน (double handling cost) ในการขนถ่ายระหว่าง



รูปแบบขนส่ง (transshipment) เช่น ระหว่างเรือขนส่งสินค้าในประเทศกับเรือระหว่างประเทศ และระหว่างเรือขนส่งสินค้ากับรถไฟหรือรถบรรทุก ดังนั้น ผู้ประกอบการควรคำนึงถึงปัจจัยดังกล่าวในการวางแผนเส้นทางทางการขนส่งสินค้า เป็นต้น

หมายเหตุ: *จากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

Implication

- **ผู้ประกอบการในห่วงโซ่คุณค่าการขนส่งทางน้ำ ควรเพิ่มคุณภาพการให้บริการ การสร้างการเชื่อมต่อกับพื้นที่หลังท่า และผูกมิตรกับผู้เล่นอื่นๆ** โดยผู้ประกอบการเดินเรือขนส่ง ควรเลือกเส้นทางที่ต่อเนื่องจากการขนส่งระหว่างประเทศ และมีสินค้าให้ขนส่งทั้งขาเข้าและขาออก เนื่องจากการขนส่งสินค้าประมาณ 85% เป็นการขนส่งสินค้าต่อเนื่องจากการนำเข้าหรือส่งออก ซึ่งส่งผลให้มีสินค้าในการขนส่งจำนวนมาก อีกทั้งจะช่วยลดต้นทุนจากการเดินเรือหรือบรรทุกตู้เปล่า

ส่วนผู้ให้บริการท่าเรือควรเน้นพัฒนาคุณภาพการให้บริการ การสร้างการเชื่อมต่อกับพื้นที่หลังท่า และผูกมิตรกับผู้เล่นต่างๆ โดยความพร้อมของท่าเรือ ทั้งในด้านอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าและการเชื่อมต่อกับพื้นที่หลังท่า (hinterland) ผ่านทางถนนหรือราง จะทำให้ลูกค้าได้รับการบริการที่รวดเร็วและอยากกลับมาใช้บริการอีก ขณะที่การสร้างความสัมพันธ์กับผู้เล่นอื่นๆ เช่น ผู้ขนส่งทางน้ำ ทางถนน ผู้ผลิตสินค้า และหน่วยงานรัฐ จะช่วยขยายการให้บริการของตน ซึ่งเพิ่มโอกาสให้มีผู้เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น

- **นอกเหนือจากค่าขนส่งแล้ว ผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำควรพิจารณาเลือกผู้ให้บริการเดินเรือขนส่งและท่าเรือที่ตอบโจทย์ในหลายมิติ** โดยในด้านท่าเรือ จะต้องพิจารณาจากสถานที่ตั้ง เครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้า ระยะเวลาการขนถ่ายสินค้า การติดต่อด้านเอกสารและภาษี และการเชื่อมต่อของท่าเรือกับพื้นที่หลังท่า ขณะที่การพิจารณาผู้ให้บริการเดินเรือต้องคำนึงถึงมาตรฐานและความถี่ในการให้บริการ

- **ภาครัฐควรจะช่วยมือและสนับสนุนผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางน้ำ** เช่น การให้สิทธิประโยชน์ด้านการเงินหรืออำนวยความสะดวกด้านกฎระเบียบ โดยการพัฒนาการขนส่งทางน้ำจะประสบความสำเร็จได้ ต้องอาศัยความร่วมมือกับผู้ประกอบการในการบริหารจัดการ โดยนอกจากภาครัฐต้องเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้ว ยังควรต้องให้สิทธิประโยชน์ด้านการเงินแก่ทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ เช่น การหักภาษีค่าใช้จ่าย และอำนวยความสะดวกด้านกฎระเบียบด้านเอกสารและด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น อีกทั้งควรมีการสนับสนุนท่าเรือที่มีการสร้างแล้วเสร็จมากขึ้น เช่น ท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด ท่าเรือคลองวาฬ จ.ประจวบคีรีขันธ์

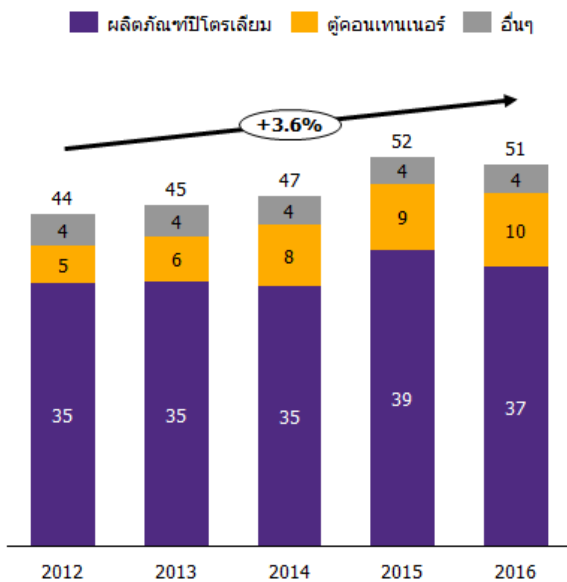
รูปที่ 1: เส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งทางน้ำไทย



ที่มา: ข้อมูลของกรมเจ้าท่าและสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

รูปที่ 2: ปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเล

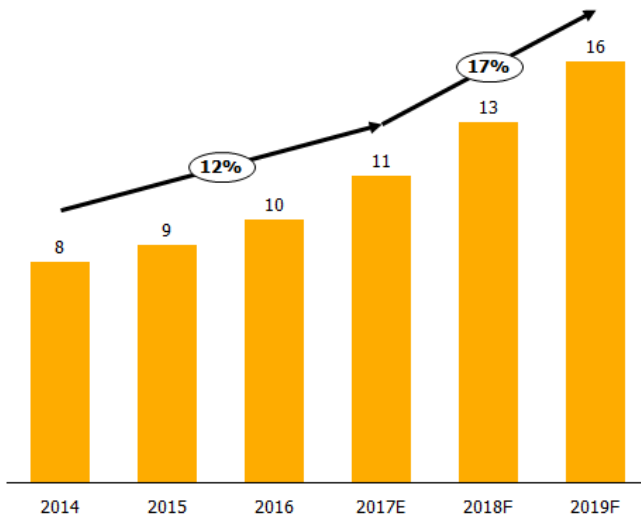
หน่วย: ล้านตัน



ที่มา: จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า

รูปที่ 3: ปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ชายฝั่งทะเล

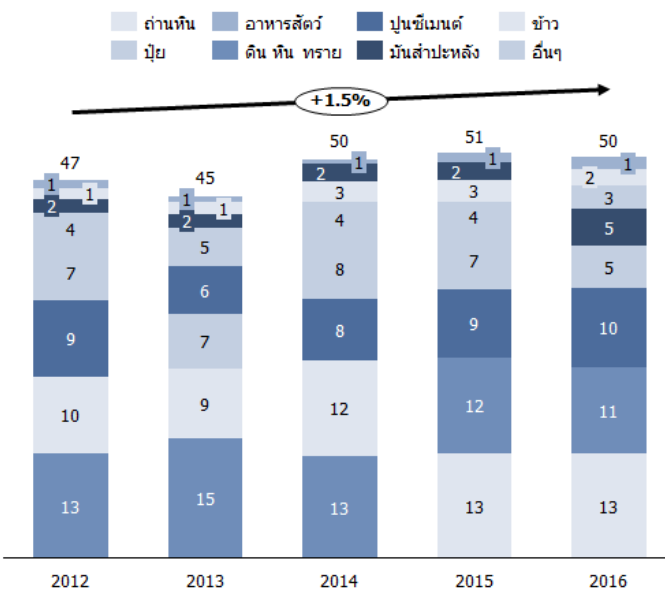
หน่วย: ล้านตัน



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า

รูปที่ 4: ปริมาณการขนส่งสินค้าเทกองไทย

หน่วย: ล้านตัน



ที่มา: จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า

โดย: ปุญญภพ ตันติปิฎก (Punyapob.Tantipidok@scb.co.th)

Economic Intelligence Center (EIC)

ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

EIC Online: www.scbeic.com