

การเปรียบเทียบราคาค่าขนส่งของการขนส่งทางทะเล (sea freight)

ของก่อนและหลังการแพร่ระบาดของโควิด – 19

นางสาว จิตติภา มาเดิม 61090283 , นางสาว อมรรัตน์ ภูมิภักษ์ 61090339

อาจารย์ พีรพล สิทธิวิจารณ์

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาราคาค่าขนส่งในช่วงก่อนและหลังการแพร่ระบาดของโควิด – 19 เพื่อนำมาทำการเปรียบเทียบราคาของแต่ละประเทศ เมื่อส่งสินค้ามาที่ประเทศไทยและทำให้ทราบถึงผลกระทบของไวรัสโควิด – 19 ว่าส่งผลกระทบต่อผู้นำเข้าและส่งออกอย่างไร การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการสำรวจจากบริษัทที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือ Freight Forwarder ในการขนส่งจากการนำเข้าจากประเทศต่าง ๆ เข้ามาที่ประเทศไทย

จากผลการศึกษาเรื่องการเปรียบเทียบราคาค่าขนส่งทางทะเล หรือ sea freight โดยการใช้การเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับราคาค่าขนส่ง โดยทำการเปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งทางทะเลเริ่มทำการค้นหาข้อมูลในปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด – 19 และในปี 2564 ซึ่งเป็นช่วงที่โควิด – 19 กำลังแพร่ระบาดอยู่ในปัจจุบัน ค่าขนส่งทางทะเลในปี 2562 ประเภทตู้ปกติ (Dry) พบว่าเส้นทางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่าง ๆ ประกอบไปด้วย 15 เส้นทาง ประกอบด้วย Shanghai, Qingdao, HK, Klang, Jakarta, Hochimin, Manila, South Korea(Busan,Inchoen), Japan, Jabel Ali, Melbourne, Europe, US West Coast, US East Coat จากสถานการณ์ค่าระวางในช่วงปี 2562 อัตราค่าระวางในหลายเส้นทางคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง ค่าขนส่งทางทะเลในช่วงปี 2564 ในช่วงหลังการแพร่ระบาดของโควิด – 19 ประเภทตู้ปกติ พบว่ามีเส้นทางเพิ่มมากขึ้นจากเดิมในปี 2562 จาก 15 เส้นทางเป็น 21 เส้นทาง ประกอบด้วย Shanghai, Qingdao, HK, Jakarta, Hochimin, Klang, Jakarta, Hochimin, SG, Manila, Japan, Jabel Ali, South Korea(Busan,Inchoen), Nhava Sheva, Melbourne, Sydney, Durban, Cape Town, Europe, US West Coast, US East Coast สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียมีการเปลี่ยนแปลงในบางเส้นทาง

1. บทนำ (INTRODUCTION)

การขนส่งมีบทบาทสำคัญต่อการสนับสนุนการกระจายสินค้าสู่ตลาด เพราะการขนส่งทำหน้าที่ในการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตจากแหล่งผลิตต่าง ๆ มาสู่โรงงาน เพื่อใช้ในการผลิตสินค้า เมื่อผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปแล้วก็นำมาเก็บไว้ในคลังสินค้า เพื่อจัดส่งไปยังพ่อค้าคนกลาง จนกระทั่งถึงผู้บริโภคในเวลาที่ผู้บริโภคต้องการและในสถานที่ที่ผู้บริโภคสะดวกที่จะซื้อหา นอกจากนี้ การขนส่งยังมีผลต่อต้นทุนรวมในการสนับสนุนการกระจายสินค้าสู่ตลาดอีกด้วย เพราะค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าถือเป็นต้นทุนส่วนหนึ่งในการกำหนดราคาสินค้าที่กำหนดในตลาด

การขนส่งถูกจำกัดความสำคัญไว้เป็นลำดับต้น ๆ ให้ประสบผลสำเร็จ ทั้งยังมีบทบาทเป็นดัชนีชี้วัดความเจริญก้าวหน้าของประเทศไทยได้อีกทางหนึ่ง ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาราคาค่าขนส่งในช่วงก่อนและหลังการแพร่ระบาดของโควิด - 19 เพื่อนำมาทำการเปรียบเทียบราคาของแต่ละประเทศ เมื่อส่งสินค้ามาที่ประเทศไทยและทำให้ทราบถึงผลกระทบของไวรัสโควิด ว่าส่งผลกระทบต่อผู้นำเข้าและส่งออกอย่างไร

2. แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความหมายของการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศ หมายถึง การซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างประเทศ ประเทศที่ทำการซื้อขายสินค้านี้เรียกว่า “ประเทศคู่ค้า” สินค้าที่แต่ละประเทศซื้อ เรียกว่า “สินค้าเข้า” import และสินค้าที่แต่ละประเทศขายไป เรียกว่า “สินค้าออก” exports ประเทศที่ซื้อสินค้าจากต่างประเทศ เรียกว่า “ประเทศผู้นำเข้า” ส่วนประเทศที่ขายสินค้าให้ต่างประเทศ เรียกว่า “ประเทศผู้ส่งออก” โดยทั่วไปแล้ว แต่ละประเทศจะมีฐานะเป็นทั้ง ประเทศผู้นำเข้าสินค้า และประเทศผู้ส่งออกสินค้าในเวลาเดียวกัน

2.2 ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศเป็นหัวใจหลักของเศรษฐกิจประเทศไทย กว่าร้อยละ 90 ของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการขนส่งทางทะเล เนื่องจากมีต้นทุนต่อหน่วย โดยเฉลี่ยต่ำที่สุดและมีความสามารถในการบรรทุกได้ครั้งละมาก ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งในรูปแบบอื่น

2.3 ความหมายของการขนส่งสินค้าทางทะเล

การขนส่งสินค้าทางทะเล คือ การขนส่งของหรือคนโดยสาร โดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทย หรือจากอีกที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร

และให้ความหมายรวมถึงการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร โดยเรือที่มีขนาด ตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป

2.4 ความสำคัญของการขนส่งสินค้า

การขนส่ง (Transportation) เป็นอุปสรรคต่อเนื่อง (Derived Demand) ของธุรกิจการค้า เมื่อมีความต้องการสินค้าเกิดขึ้น ทำให้เกิดการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกัน ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย การขนส่งจึงเข้ามาช่วยสนับสนุนการค้าให้สามารถส่งสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง เมื่อมีการค้าเกิดขึ้นย่อมมีการขนส่งตามมาเป็นอุปสงค์ต่อเนื่องกัน หากแนวโน้มธุรกิจการค้าในตลาดเพิ่มสูงขึ้น การขนส่งย่อมทวีความสำคัญมากตามไปด้วย

3. วิธีดำเนินงานวิจัย

ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับอัตราค่าขนส่งทางทะเลจากประเทศต่าง ๆ มายังประเทศไทย ค้นหาข้อมูลค่าระวางเรือจาก สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) โดยทางสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือได้ทำการสรุปอัตราค่าระวาง ค่าขนส่งจากประเทศต่าง ๆ มายังที่ประเทศไทย โดยทางผู้วิจัยได้ทำการค้นคว้าข้อมูลในปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด - 19 และในปี 2564 ซึ่งเป็นช่วงที่โควิด - 19 กำลังแพร่ระบาดอยู่ในปัจจุบัน นำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบราคาค่าขนส่งในช่วงก่อนและหลังของการแพร่ระบาดโควิด - 19 จัดทำตารางและกราฟเปรียบเทียบราคาค่าขนส่ง วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเปรียบเทียบ

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์

1. สถิติเชิงพรรณนา (Description Statistics)
2. สถิติเชิงวิเคราะห์ (Analytica Statistics)

4. สรุปผลการวิจัย

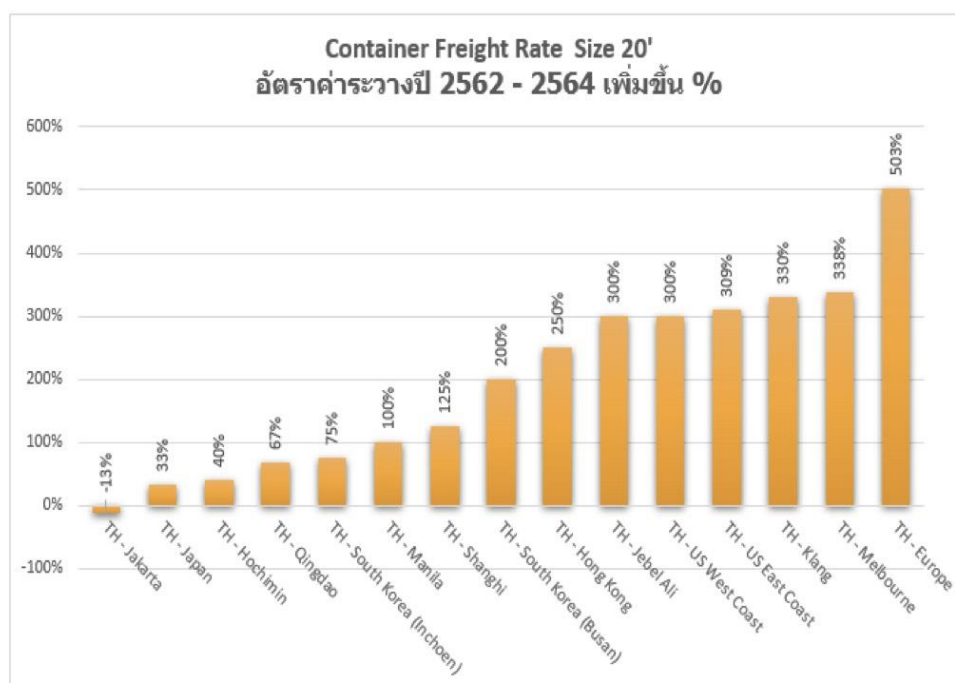
จากการที่ได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์และเปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งทางทะเล หรือ sea freight ในช่วงก่อนและหลังการแพร่ระบาดโควิด - 19

พบว่าเส้นทางจากประเทศไทยไปยังเส้นทางต่าง ๆ ประกอบไปด้วย 15 เส้นทาง จากสถานการณ์ค่าระวางในช่วงปี 2562 อัตราค่าระวางในหลายเส้นทางคงที่ไม่มีเปลี่ยนแปลง

ค่าขนส่งทางทะเลในช่วงปี 2564 ในช่วงหลังการแพร่ระบาดของโควิด – 19 ประเภทตู้ปกติ พบว่ามีเส้นทางเพิ่มมากขึ้นจากเดิมในปี 2562 จาก 15 เส้นทางเป็น 21 เส้นทาง สถานการณ์ค่าระวางในช่วงเดือนมิถุนายน 2564 ค่าระวางในเส้นทางเอเชียมีการเปลี่ยนแปลงในบางเส้นทาง

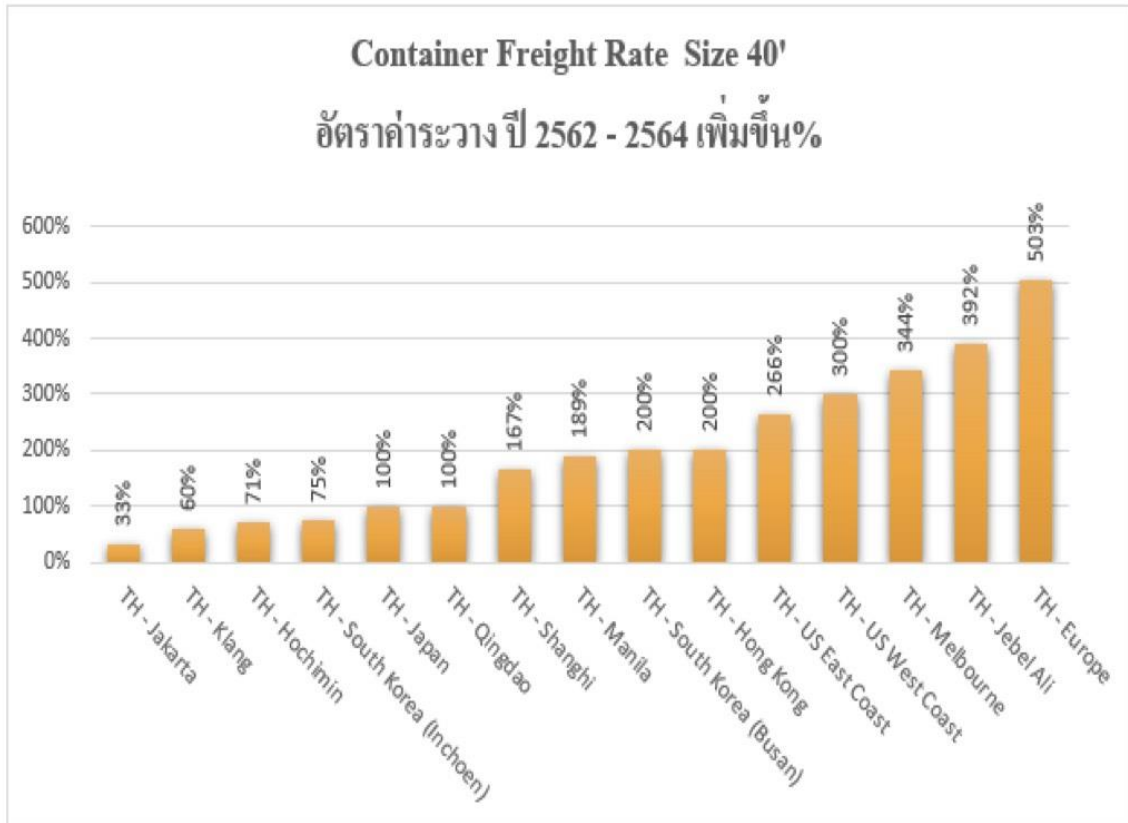
5. สรุปผลการศึกษา

พบว่าจากในปี พ.ศ. 2562 ไปจนถึงในปี พ.ศ. 2564 อัตราค่าระวาง ค่าขนส่งทางทะเลเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง สรุปได้ดังนี้



ตารางที่ 5.1.1 แสดงอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าระวางในช่วงก่อนและหลังการระบาดของโควิด-19 ของตู้ 20 ฟุต

พบว่าเส้นทางที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าระวางสูงที่สุด คือ เส้นทาง TH – Europe โดยเพิ่มขึ้น 503% หรือเพิ่มจาก 900 ดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2562 เป็น 5,425 ดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2564 รองลงมาเป็นเส้นทาง TH – Melbourne โดยเพิ่มขึ้น 338% และ TH – Klang เพิ่มขึ้น 330 % ตามลำดับ



ตารางที่ 5.1.2 แสดงอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าระวางในช่วงก่อนและหลังการระบาดของโควิด-19 ของตู้ 40 ฟุต

พบว่าเส้นทางที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าระวางสูงที่สุด คือ เส้นทาง TH – Europe โดยเพิ่มขึ้น 503% หรือเพิ่มจาก 1,700 ดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2562 เป็น 10,750 ดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2564 รองลงมาเป็นเส้นทาง TH – Jebel Ali โดยเพิ่มขึ้น 392% และ TH – Melbourne เพิ่มขึ้น 344% ตามลำดับ

6. กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างสูงจาก อาจารย์พีรพล สิทธิวิจารณ์ ที่ปรึกษางานวิจัย ที่กรุณาให้คำแนะนำ ปรึกษาตลอดจนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดียิ่ง ผู้วิจัยตระหนักถึงความตั้งใจจริงและความทุ่มเทของอาจารย์ ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ทุกคน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือ สนับสนุนในทุก ๆ ด้าน เป็นกำลังใจและคอยช่วยเหลือตลอดระยะเวลาที่ทำวิจัยในครั้งนี้

ขอขอบคุณครอบครัว คุณพ่อ คุณแม่ พี่ ๆ ที่เป็นกำลังใจสำคัญให้การสนับสนุนดูแลใส่ใจ เป็นแรงผลักดัน และให้ความช่วยเหลือตลอดมา

สุดท้ายนี้ หากวิจัยเล่มนี้ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ที่มีความสนใจที่จะต้องการศึกษาเกี่ยวกับการราคา
ค่าขนส่ง เพื่อไปใช้ประกอบการดำเนินธุรกิจ หรือเพื่อการศึกษา นับเป็นความปิติยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้ทำ
วิจัยฉบับนี้