

แนวทางกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

Guidelines for Configuring Sea Freight in Epidemic Situations of Coronavirus 2019

ธรรมา ลุ่มพรสุขสว่าง¹, ชาญเดช เจริญวิริยะกุล², สโรชนี ศิริวัฒนา³ และ สุธา สุวรรณปิรมย์⁴
Tharaya Luypornsuksawang¹, Chandej Charoenwiriyaikul²,
Srochinee Siri Wattana³ and Suda Suwannapirom⁴

หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา^{1,2,3,4}
Master of Arts Program in Development Management, Suan Sunandha Rajabhat University, Thailand^{1,2,3,4}
E-mail: S63563827029@ssru.ac.th¹

Received: November 29, 2023

Revised: December 26, 2023

Accepted: December 27, 2023

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 และ 2) นำเสนอแนวทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลที่เหมาะสมในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 โดยใช้แนวทางการวิจัยแบบผสมผสาน โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 17 ราย จากการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการแบบเจาะจง ได้แก่ ผู้บริหารบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการเดินเรือ ผู้ประกอบการบริษัทนำเข้าและส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัส และตัวแทนสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์เนื้อหาและนำเสนอเชิงพรรณนา

ผลการวิจัยพบว่า 1) สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ได้รับผลกระทบอย่างมาก เนื่องมาจากประเทศต้นทางทำการปิดประเทศทำให้การส่งออกสินค้าทางทะเลเกิดการชะงักงัน และ 2) แนวทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเล มีข้อเสนอ ดังนี้ (1) ผลักดันประเด็นการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลให้เข้าสู่เวทีนานาชาติให้แก้ไขปัญหาาร่วมกัน (2) หน่วยงานกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าในแต่ละประเทศ ต้องให้ความสำคัญและพัฒนากลไกควบคุมการแข่งขันและการกำหนดอัตราค่าระวางและค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล (3) การกำหนดนโยบายด้านราคาของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ชัดเจน โปร่งใส และตรวจสอบได้ รวมถึงมีการสร้างเวทีให้ผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมหารือเพื่อหาทางออกร่วมกัน (4) ยกระดับการจัดการระบบข้อมูลตู้สินค้าเข้าออกรายวันอย่างใกล้ชิด และ (5) พัฒนาระบบแพลตฟอร์มการค้าอิเล็กทรอนิกส์ทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับนานาชาติ

คำสำคัญ: ค่าขนส่งสินค้าทางทะเล, ไวรัสโคโรนา 2019

Abstract

This research aims to 1) study the situation of maritime freight transport during the 2019 coronavirus outbreak and 2) present guidelines for setting appropriate maritime freight transport values in the 2019 coronavirus outbreak using an integrated research approach. There were 17 key informants from selecting a sample using a purposive method, including executives of companies that operate maritime businesses. Entrepreneurs of import and export companies

affected by the virus outbreak and Freight Forwarding Association for Import and Export Data representatives were analyzed using content analysis and presented descriptively.

The results showed that 1) sea freight in the coronavirus epidemic 2019 has been greatly affected, because the country of origin is closing, causing the export of goods by sea to slow down. 2) guidelines for configuring sea freight require international cooperation: 1) Pushing the issue of configuring sea freight into the international arena to solve the problem together, and 2) Trade competition regulators in each country. The need to focus on and develop competitive control mechanisms and the determination of freight rates and service charges related to ocean freight; 3) establishing clear, transparent pricing policies of transport and logistics service providers, and including creating a forum for relevant parties to discuss and find solutions together; 4) closely enhance the management of daily in and out container information systems, and 5) develop an electronic trading platform system at the national and regional level and international level.

Keyword: Freight Sea Transportation, Coronavirus 2019

บทนำ

นับตั้งแต่พบการระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 หรือ โควิด-19 ซึ่งเชื่อว่ามีต้นตอของโรคระบาดมาจากตลาดสดที่ขายอาหารทะเลและอาหารป่าในเมืองอู่ฮั่น มณฑลหูเป่ย์ของประเทศจีน องค์การอนามัยโลก (World Health Organization) ได้แถลงและออกแถลงการณ์ประกาศให้การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 เป็นภาวะฉุกเฉินของโลก เริ่มขึ้นในวันที่ 30 มกราคม 2563 เวลา 13.30-18.35 น.ตามเวลาในกรุงเจนีวา (Thaipublica, 2020) ต่อมาได้แพร่กระจายไปอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง โดยพบผู้ป่วยยืนยันในหลายประเทศทั่วโลก ทำให้มีผู้ติดเชื้อและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากส่งผลกระทบเป็นวงกว้างอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน รัฐบาลของแต่ละประเทศได้มีการเพิ่มระดับความเข้มข้นของมาตรการป้องกัน ตั้งแต่การเว้นระยะห่างทางสังคมไปจนถึงออกมาตรการล็อกดาวน์ เพื่อสกัดกั้นการแพร่ระบาดของไวรัสที่จะขยายตัวเมื่อมีการรวมตัวของคนหมู่มาก ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนและทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจหยุดชะงัก นอกจากนี้การกำหนดนโยบายรับมือการแพร่ระบาดอื่น ๆ อาทิ การสั่งปิดโรงงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิตชั่วคราว การสั่งปิดพรมแดนเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดที่มาจากภายนอก ส่งผลให้เกิดการชะงักงันต่อโซ่อุปทานบางส่วนในต่างประเทศ ส่งผลต่อการขนส่งระหว่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือข้ามแดนหยุดชะงักลงชั่วคราวมาตรการต่าง ๆ ทำให้กิจกรรมการผลิตและกำลังซื้อในระดับโลกลดลงรุนแรงกระทั่งก่อให้เกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจทั่วโลก มาตรการเหล่านี้ส่งผลให้เกิดการชะงักของอุปสงค์การบริโภคและอุปทานในภาคการผลิตและการบริการ โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าต่าง ๆ จนอาจถึงขั้นวิกฤติในบางประเทศ (กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 2563)

ภาคธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ที่เด่นชัดอย่างหนึ่ง คือ ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลนับว่าเป็นเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญของโลก โดยข้อมูลจาก การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development) หรือ UNCTAD (พิมพ์ชนก โสว, 2564) พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทั่วโลกในปี 2019 มากกว่าร้อยละ 80 ถูกขนส่งทางทะเลผ่านสายการเดินเรือต่าง ๆ การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงได้รับผลกระทบจาก

การแพร่ระบาด เช่นเดียวกับภาคธุรกิจอื่น ๆ จากผลมาตรการล็อกดาวน์เพื่อสกัดกั้นการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 นอกจากที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังพบว่า เกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ (Container Shortage Crisis) และค่าระวางเรือที่สูง ซึ่งส่งผลกระทบและเป็นอุปสรรคต่อการค้า การส่งออก (สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, 2563) กล่าวคือ ผู้ส่งออกทางเรือประสบปัญหาค่าใช้จ่ายทางเรือที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตัวอย่างเช่น ค่าขนส่งจากไทยไปประเทศในเอเชียทางเรือในสภาวะปกติจะอยู่ที่ประมาณ 180-250 ดอลลาร์ต่อ 1 ตู้คอนเทนเนอร์ กลับมีระดับราคาอยู่ที่ 600-800 ดอลลาร์ ในช่วงโควิด-19 (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2564)

ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 และแนวทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลที่เหมาะสมในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019
2. เพื่อนำเสนอแนวทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลที่เหมาะสมในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

ความสำคัญของการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ การขนส่งทางทะเล เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญระหว่างการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกจะใช้การขนส่งทางทะเลประมาณร้อยละ 90 ของการขนส่งทางทะเลจึงมีการพัฒนาขึ้นเรื่อย ๆ และมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเท่า ๆ กับการค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัว เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งต่ำ มีค่าระวางบรรทุกถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น และสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ จากผลการศึกษาของธนาคารโลก พบว่า ต้นทุนการขนส่งทางเรือที่ลดลงร้อยละ 1 จะช่วยเพิ่มส่วนแบ่งการค้าให้ผู้ส่งออกได้ถึงร้อยละ 5-8 และหากต้นทุนด้านโลจิสติกส์ รวมลดลงร้อยละ 10 จะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าได้มากถึงร้อยละ 20 แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของการขนส่งทางทะเลกับโลจิสติกส์ เพิ่มขึ้น (Millefiori et al., 2021) โดยองค์ประกอบของการขนส่งสินค้าทางทะเล มีดังนี้

ประเภทของการขนส่งสินค้าทางทะเล แบ่งออกเป็น 2 แบบใหญ่ ๆ (สราวุธ พุฒนวล, 2561) คือ

1) สินค้าเทกอง หรือรวมกอง (Bulk Cargo) คือ สินค้าทั่วไปที่ไม่สามารถจัดเก็บเป็นหีบห่อได้ ซึ่งประกอบด้วย สินค้าแห้ง (Dry Bulk) และสินค้าเหลว (Liquid Bulk)

2) สินค้าหีบห่อ (Break – bulk Cargo) คือ สินค้าที่สามารถมัดรวมกันเป็นหีบห่อได้

ประเภทของเรือขนส่งสินค้า จัดเป็นแบบต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (สำราญ ทองเล็ก, 2553)

- 1) เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (Multipurpose หรือ General Cargo Ship)
- 2) เรือบรรทุกสินค้าเทกองหรือเมล็ดพืช (Bulk Carrier หรือ Bulk Cargo Ship) และสินค้าแร่ต่าง ๆ (Ore Carrier)
- 3) เรือบรรทุกสินค้าเหลว (Tanker)
- 4) เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็น/แช่แข็ง (Reefer Cargo Ship)
- 5) เรือบรรทุกก๊าซ (Gas Carrier)
- 6) เรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Vessel)

ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางเรือ ด้วยประเภทเรือ Container Ship จึงควรเข้าใจถึงลักษณะและประเภทของ Container ซึ่งจะเป็น Durable Packing เป็นลักษณะตู้ทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม มีขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต และ 40 ฟุต

คุณลักษณะของตู้คอนเทนเนอร์ MarinerThai.com (ม.ป.ป.) ได้อธิบายลักษณะตู้คอนเทนเนอร์จะเป็นตู้ขนาดมาตรฐาน อาจทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม มีโครงสร้างภายนอกที่แข็งแรงสามารถวางเรียงซ้อนกันได้ไม่น้อยกว่า 10 ชั้น โดยจะมีที่ยึด หรือ Slot เพื่อให้แต่ละตู้จะมีการยึดติดกัน ทั้งนี้โดยส่วนใหญ่แล้วจะมีประตู 2 บาน ซึ่งจะมีรายละเอียดระบุหมายเลขตู้ (Container Number) น้ำหนักของสินค้าบรรจุสูงสุด เป็นต้น เมื่อปิดตู้แล้วจะมีที่ล็อกตู้ ซึ่งใช้ในการคล้องซีล (Seal) ซึ่งเดิมนั้นเป็นตะกั่วแต่ปัจจุบันจะเป็น Plastic มีหมายเลขกำกับสำหรับใช้ในการบ่งชี้สถานะภาพ ซึ่งได้มีการพัฒนาไปถึง Electronic Seal ซึ่งสามารถเข้าไปตรวจสอบทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Tracking) หากตำแหน่งของการ เคลื่อนย้ายตู้สินค้าและภายในตู้คอนเทนเนอร์จะมีพื้นที่สำหรับใช้ในการวางและบรรจุสินค้า แบ่งได้เป็น

1) Dry cargoes เป็นตู้ที่ใส่สินค้าทั่วไป ที่มีการบรรจุหีบห่อหรือภาชนะ ต้องเป็นสินค้าที่ไม่ต้องการ รักษาอุณหภูมิ โดยสินค้าที่เข้าตู้แล้ว จะต้องมีการจัดท่าที่กันไม่ให้สินค้าเลื่อนหรือขยับ

2) Refrigerator cargoes เป็นตู้สินค้าประเภทที่มีเครื่องปรับอากาศ มีการปรับอุณหภูมิในตัว ซึ่งตามมาตรฐาน ต้องสามารถปรับอุณหภูมิได้อย่างน้อย -18 องศาเซลเซียส โดยจะต้องมีที่วัดอุณหภูมิแสดงให้เห็นสถานะของอุณหภูมิของตู้สินค้า

3) Garment container เป็นตู้สินค้าที่ออกแบบมาสำหรับการบรรจุสินค้าที่เป็นเสื้อผ้า โดยมีราวสำหรับแขวนเสื้อ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะใช้กับสินค้าที่เป็น fashion ซึ่งไม่ต้องการที่จะมีการพับ หรือบรรจุใน Packing ที่จะมีผลทำให้เสื้อผ้ามีการยับหรือไม่สวยงาม

4) Open top เป็นตู้ซึ่งส่วนใหญ่จะต้องเป็น 40 ฟุต โดยจะออกแบบมาไม่ให้มีหลังคา สำหรับใช้ในการวางสินค้าขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักร ซึ่งไม่สามารถขนย้ายผ่านประตูตู้ได้จึงต้องขนย้ายโดยการยกส่วนบน ของตู้แทน

5) Flat - rack เป็นพื้นราบมีขนาดกว้างและยาว ตามขนาดของคอนเทนเนอร์ (container) คอนเทนเนอร์มาตรฐาน โดยจะเป็นตู้คล้ายกับคอนเทนเนอร์ที่มีแต่พื้น platform สำหรับใส่สินค้าที่มีลักษณะเป็นพิเศษ เช่น เครื่องจักร แท่งหิน ประติมากรรม รถแทรกเตอร์

วิธีการคิดค่าระวางเรือ (freight) การขนส่งสินค้าโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ ส่วนใหญ่บริษัทเรือจะต้องเป็นผู้เตรียมตู้คอนเทนเนอร์ โดยผู้ที่ใช้ตู้จะต้องทำการจองตู้โดยเอกสารที่เรียกว่า Shipping Particular หรือใบจอง (Booking) ซึ่งรายละเอียดจะต้องสอดคล้องกับ Letter of Credit ส่วนเอกสารที่ใช้เป็นใบรับสินค้าของตัวแทนบริษัทเรือ คือ Bill of Lading เป็นเอกสารสำคัญในการเรียกเก็บเงินจากธนาคารที่เรียกว่า Bank Negotiated Process ในการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศคู่ค้าจะต้องมีการตกลงว่าผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้าจะเป็นคนจ่ายค่าระวางเรือ (Freight Charge) หากผู้ขายสินค้าเป็นผู้ชำระเรียกว่า Freight Prepaid หากจะให้ผู้ซื้อเป็นผู้ชำระค่าระวางเรือเมื่อถึงปลายทาง เรียกว่า Freight Correct (กรมประมง, 2561)

วิธีดำเนินการวิจัย

ผู้วิจัยนำเสนอวิธีการดำเนินการวิจัยที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ดังนี้

1. แนวทางการวิจัย แนวทางการวิจัย (Research Approach) ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ใช้แนวทางการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Method) ซึ่งเป็นการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารหรือการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) และข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง การวิจัยครั้งนี้ประชากรใช้ในการศึกษา ได้แก่ ผู้บริหารบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการเดินเรือ ผู้ประกอบการบริษัทนำเข้าและส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 และ ตัวแทนสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก ที่มีที่ตั้งในพื้นที่ท่าเรือคลองเตย กรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดระยอง

กลุ่มตัวอย่างใช้การคัดเลือกด้วยวิธีการแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) คือการสัมภาษณ์โดยกำหนดตัวผู้ตอบเป็นการเฉพาะเจาะจงเพราะผู้ตอบเป็นกลุ่มเป้าหมายที่เหมาะสมกับความต้องการของผู้ศึกษา ซึ่งบุคคลประเภทนี้เรียกว่า “ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ” อันเป็นการเลือกตัวอย่างที่ผู้ศึกษาได้ดำเนินการพิจารณาเลือกตัวอย่างด้วยตนเองเพื่อที่จะได้นำข้อมูลที่ได้รับจากกระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพมาดำเนินการประมวลผลข้อมูล อันนำไปสู่การตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยต่อไป โดยกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งหมด 15 คน ได้แก่ 1) ผู้บริหารบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการเดินเรือ 5 คน 2) ผู้ประกอบการบริษัทนำเข้าและส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 5 คน และ 3) ตัวแทนสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก 5 คน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เครื่องมือวิจัยเพื่อใช้เก็บข้อมูล ได้แก่

1) แบบสัมภาษณ์เชิงลึก สัมภาษณ์เป็นรายบุคคลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ใช้การสัมภาษณ์แบบโครงสร้าง (Structure Interview)

2) โปรแกรมซูม (ZOOM) เป็นการสัมภาษณ์เชิงลึกในกรณีที่ไม่สามารถเดินทางไปสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างได้เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

3) โสตทัศนูปกรณ์ต่าง ๆ เช่น เครื่องบันทึกเสียงและกล้องถ่ายรูปเพื่อบันทึกข้อความที่ได้จากการสัมภาษณ์ และการประชุม การบันทึกภาพการพบปะสนทนาระหว่างผู้วิจัยกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ การบันทึกภาพสถานที่สำคัญ รูปถ่ายและเอกสารต่าง ๆ เพื่อนำมาประกอบในการจัดทำรายงานผลการวิจัย

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยมีขั้นตอนดังนี้

1) การเตรียมข้อมูล เป็นการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร จากหนังสือและเอกสารงานวิชาการต่าง ๆ ทั้งที่เป็นหนังสือและสื่อสิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ ผลงานวิจัย วิทยานิพนธ์ งานเขียนทางวิชาการ บทความทางวิชาการ ตลอดจนหนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร สื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ ในการนี้ผู้วิจัยจะเลือกเฉพาะในส่วนที่เชื่อมโยง หรือที่มีส่วนสัมพันธ์กับเนื้อหาสาระ และกรอบแนวคิดในการวิจัย และเป็นข้อมูลที่มีส่วนสัมพันธ์กับบทสัมภาษณ์เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

2) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้ประกอบการให้บริการสายการเดินเรือ ผู้ประกอบการบริษัทนำเข้าและส่งออก และสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก โดยผู้วิจัยแนะนำตัวกับผู้ให้สัมภาษณ์ การชี้แจงความเป็นมาของการวิจัย วัตถุประสงค์ของการสัมภาษณ์และขั้นตอนต่าง ๆ แก่ ผู้ถูกสัมภาษณ์ ในระหว่างการสัมภาษณ์อาจมีการพูดคุยเพื่อปรับบรรยากาศ ก่อนที่ผู้วิจัยจะทำการบันทึกเทปและจดบันทึกประเด็นสำคัญในระหว่างการสัมภาษณ์ จากนั้นจึงทำการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยแบบสัมภาษณ์ที่มีโครงสร้างและแบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างในลักษณะที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการเพื่อเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการวิจัย

5. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาจัดเป็นหมวดหมู่แยกประเภทและเรียงลำดับความสำคัญของข้อมูลตามขอบเขตของงานวิจัยโดยการนำเสนอข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการนำเสนอในรูปแบบพรรณนา (Descriptive) เพื่อนำมาแปลผล และวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อหาข้อสรุปที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

ผลการวิจัย

1. ผลการศึกษาสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 พบว่านับตั้งแต่พบการระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ที่ได้แพร่ระบาดไปทั่วโลก รัฐบาลของแต่ละประเทศได้มีการเพิ่มระดับความเข้มข้นของมาตรการป้องกัน ตั้งแต่การเว้นระยะห่างทางสังคมไปจนถึงการปิดประเทศหรือล็อกดาวน์ มาตรการเหล่านี้ทำให้เกิดการชะงักของอุปสงค์การบริโภคและอุปทานในภาคการผลิตและการบริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งสินค้าทางทะเล การขนส่งทางทะเลนั้นเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญของโลก และการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่เป็นการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ ในช่วงที่ผ่านมาเกิดวิกฤตขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ (Container Shortage) ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมากอยู่แล้ว และเมื่อเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ก็ยิ่งซ้ำเติมความรุนแรงของปัญหาดังกล่าว อีกทั้งการระบาดของโควิด-19 ก็ยังส่งผลกระทบทำให้ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มขึ้นด้วย และปัญหาความยุ่งยากในกระบวนการช่วงที่โควิดระบาด ซึ่งทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติตามของรัฐบาล ทำให้การตรวจปล่อยสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกเกิดความล่าช้า เนื่องจากเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง Work from Home หรือ แบ่งกะการทำงาน และขาดแคลนเรือในท้องตลาด เนื่องจากเวลาอยู่ในท่าเรือเพิ่มขึ้น เวลาอีกเรือเพิ่มขึ้นหรือเรือบางลำต้องยกเลิกสัญญาเช่าเหมาเรือกะพันตันเมื่อพบว่าลูกเรือติดโควิด

2. แนวทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งพบว่าการดำเนินการนั้นสามารถทำได้อย่างจำกัด เนื่องจากการกำหนดค่าขนส่งทางทะเลนั้นขึ้นอยู่กับบริษัทที่ให้บริการเดินเรือ ซึ่งผูกขาดโดยต่างชาติที่เป็นปัญหาในระดับโลกและมีมาอย่างยาวนาน ดังนั้น แนวทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากนานาประเทศที่ส่งออกจำนวนมากให้เข้ามาช่วยร่วมกันผลักดันหรือเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาดังนี้

1) ผลักดันประเด็นการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลให้เข้าสู่เวทีนานาชาติ เพื่อให้มีการพิจารณาแก้ไขปัญหาร่วมกัน ปัญหาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มขึ้นในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 เป็นวิกฤตระดับโลก การกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นประเด็นระดับนานาชาติ ซึ่งทางออกสำหรับปัญหานี้ผู้ให้ข้อมูลมีความเห็นสอดคล้องกันไปทิศทางเดียวกันว่า การแก้ไขปัญหาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 นั้น สามารถทำได้อย่างจำกัด เนื่องจากการกำหนดค่าขนส่งทางทะเลนั้นขึ้นอยู่กับบริษัทที่ให้บริการเดินเรือที่ผูกขาดเป็นปัญหาระดับโลกและมีมาอย่างยาวนาน ดังนั้นแนวทางการแก้ไขปัญหาก็ต้องอาศัยความร่วมมือจากประเทศที่ส่งออกจำนวนมากให้เข้ามาช่วยร่วมกันผลักดันหรือเสนอแนวทางแก้ไขปัญห เพราะการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ และส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วนทั้งผู้นำเข้า และส่งออกสินค้า บริษัทตัวแทนผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สายการบินเรือ รวมถึงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง อาทิ คลังสินค้า ดังนั้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มจึงควรร่วมกันผลักดันการหารือสู่เวทีระดับโลกให้มีการพิจารณาแก้ไขปัญหาร่วมกันโดยด่วน

2) หน่วยงานกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าในแต่ละประเทศ ต้องให้ความสำคัญและเร่งพัฒนากลไกควบคุมการแข่งขันและการกำหนดอัตราค่าระวางและค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างสายการบินเรือและผู้ส่งสินค้าโดยเฉพาะ SME โดยทั่วไปสายเรือจะมีอำนาจต่อรองที่เหนือกว่าในการกำหนดปริมาณเรือ ระวางสินค้า ค่าระวาง และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล การควบคุมการปฏิบัติตาม Service Contract อย่างเป็นรูปธรรมจะช่วยผู้ส่งออกรวมทั้ง SME ทำให้สายเรือสามารถรักษาระดับคุณภาพบริการการขนส่งสินค้าทางทะเลที่สามารถตอบสนองการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศได้อย่างยั่งยืน เป็นรูปธรรมและสามารถดำเนินการกำกับดูแลได้ทั่วโลก

3) มีการกำหนดนโยบายด้านราคาของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์มีความชัดเจน โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ รวมถึงการสร้างเวทีให้ผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมหารือเพื่อหาทางออกร่วมกันก่อนบังคับใช้กฎหมาย สำหรับนโยบายด้านราคาของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ควรมีการกำหนดหรือจัดทำข้อเสนอแนะทางกฎหมายที่มีความชัดเจน โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ เพราะเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้นโยบายมีความน่าเชื่อถือ ตลอดจนจะช่วยให้การแก้ไขปัญหาในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ควรมีการสร้างเวทีให้ผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมหารือเพื่อหาทางออกร่วมกันก่อนบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงรัฐบาลหลายประเทศมีแนวคิดในการจัดตั้งสายการบินเพื่อขับเคลื่อนนโยบายในการลดต้นทุนการขนส่งเพิ่มปริมาณระวางขนส่ง ลดการขาดดุลค่าระวางเรือ และเสริมศักยภาพการแข่งขันให้กับกองเรือของประเทศตน อย่างไรก็ตาม ควรคำนึงถึงสภาพการแข่งขันที่รุนแรงของสายเรือที่มุ่งเน้นการสร้างเส้นทางให้บริการที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงท่าเรือและเส้นทางการค้าหลักและรองทั่วโลก และมุ่งลดต้นทุนด้วยการประหยัดต่อขนาดการขนส่งซึ่งเป็นอุปสรรคสำหรับเรือขนาดเล็กที่มีเงินทุนจำกัดในการลงทุนเพื่อตอบสนองเรื่องดังกล่าว และสถานการณ์ในระยะยาวของตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งอาจกลับเข้าสู่วัฏจักรขาลงในอนาคตอันอาจทำให้การลงทุนไม่ประสบความสำเร็จและกลายเป็นหนี้สินของประเทศ

4) ยกระดับการจัดการระบบข้อมูลตู้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาปริมาณตู้สินค้าขาดแคลน การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องภายนอกจำนวนมากและทั่วโลกต่างประสบปัญหาเดียวกัน ในสถานะปกติการรับส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่าต้องใช้ระยะเวลานานในการรับส่งตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรแออัดภายในลานตู้คอนเทนเนอร์เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาด้านต้นทุนการขนส่ง ส่งผลต่อกระบวนการบรรจุสินค้าที่โรงงานและการคืนตู้คอนเทนเนอร์สินค้าให้ทันกำหนดการเรือเข้าออก เมื่อเกิดการระบาดของโควิดยิ่งซ้ำเติมปัญหาดังกล่าวให้รุนแรงขึ้น เนื่องจากกระบวนการขนส่งทางทะเลทั้งแรงงานและท่าเรือต้องหยุด ทำให้การหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์ต้องหยุดชะงักและขาดแคลนในการขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนั้นการแก้ไขปัญหาในระยะยาวจึงต้องมีการพัฒนาจัดการระบบข้อมูลตู้สินค้าเข้า-ออกรายวันอย่างใกล้ชิดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์นอกจากนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ควรมีการพัฒนารูปแบบการติดตามและควบคุมตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย เข้ามาช่วยในกระบวนการทำงานไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการบรรจุสินค้าลงในตู้คอนเทนเนอร์หรือกระบวนการขนย้ายสินค้าเพื่อมาบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงกระบวนการตรวจสอบสินค้า ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงทำให้ต้นทุนของกระบวนการทำงานลดน้อยลง เช่น จากเดิมมีการใช้พนักงานในการตรวจนับสินค้า จึงทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ที่เข้ามาในลานขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ต้องใช้เวลาในการตรวจนาน ทำให้สิ้นเปลืองเวลาและความสะดวกรวดเร็วในการนำตู้หมุนกลับไปใช้ในการบรรจุสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ใหม่

5) พัฒนาระบบแพลตฟอร์มการค้าอิเล็กทรอนิกส์ทั้งระดับประเทศ (National Digital Trade Platform) และระดับภูมิภาค (Regional Digital Trade Platform) ตลอดจนระบบดิจิทัลในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล การพัฒนาระบบแพลตฟอร์มการค้าอิเล็กทรอนิกส์ แต่ละประเทศต้องเร่งขับเคลื่อนพัฒนาระบบแพลตฟอร์มการค้าอิเล็กทรอนิกส์ทั้งระดับประเทศ และระดับภูมิภาค ตลอดจนการพัฒนาระบบดิจิทัลในอุตสาหกรรมพาณิชย์ภายในประเทศ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือและเชื่อมโยงกับการปฏิบัติงานของโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าในท่าเรือ เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างเจ้าของสินค้า ผู้ขนส่ง สายเรือ ท่าเรือ หรือหน่วยงานภาครัฐที่ออกใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออก เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและลดปัญหาความล่าช้าของเรือและความแออัดในท่าเรือ

จะเห็นได้ว่า แนวทางข้างต้นอาจจะต้องใช้ระยะเวลายาวนาน อีกทั้งการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ยังเป็นปัจจัยภายนอกที่ผู้ประกอบการไม่สามารถควบคุมได้ และอัตราค่าระวางเรือที่ปรับสูงขึ้นก็เป็นไปตามที่บริษัทผู้ให้บริการเดินเรือกำหนด รวมทั้งยังมีเรื่องราคาน้ำมันในตลาดโลกเข้ามาด้วย ทั้งหมดจึงเป็นต้นทุนที่ค่อนข้างแก้ได้ยาก การแก้ไขปัญหาระยะสั้นบริษัทส่งออกและนำเข้าสินค้าอาจจะหันมาให้ความสำคัญกับการจัดการต้นทุนภายในเพื่อลดต้นทุนแฝงอื่น ๆ อีกทางหนึ่งได้

อภิปรายผล

1. สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 อภิปรายผลได้ดังนี้ การขาดแคลนเรือขนส่ง การขาดแคลนแรงงาน และการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ได้ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางเรือสำหรับการขนส่งสินค้ามีอัตราสูงขึ้น เนื่องจากมีความต้องการสินค้าสูง แต่ทรัพยากรต่าง ๆ ไม่เพียงพอสำหรับการนำเข้าและส่งออกเหมือนสถานการณ์ปกติ จึงทำให้เกิดการแย่งชิงทรัพยากร ส่งผลให้ค่าระวางเรือสูงขึ้น และส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า นอกจากนี้แนวทางแก้ไขปัญหาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด -19 ก็สามารถทำได้อย่างจำกัด เนื่องจากการกำหนดค่าขนส่งทางทะเลนั้นขึ้นอยู่กับบริษัทที่ให้บริการเดินเรือและปัญหาการผูกขาดของต่างชาติที่เป็นปัญหาในระดับโลก และมีมาอย่างยาวนาน ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) (2564) ที่ได้ศึกษาและประเมินผลกระทบของโควิด-19 ต่อสังคมและเศรษฐกิจไทย เพื่อประมวลความรู้ด้านการจัดการชุดนโยบายและมาตรการในการรับมือวิกฤต โรคระบาดโควิด-19 และโรคระบาดที่อาจ จะเกิดขึ้นซ้ำอีกในอนาคต ผลการวิจัยพบว่า สาเหตุที่สำคัญที่ทำให้ระดับราคาค่าขนส่งสินค้าสูงขึ้น เกิดจาก 2 สาเหตุหลัก คือ 1) ปัญหาการขนส่งที่ไม่สมดุลกันระหว่างการผลิตสินค้าจากจีนไปยุโรปและสหรัฐ และจากยุโรปและสหรัฐกลับมาที่จีน ทำให้เกิดปัญหาตู้คงค้างจำนวนมากที่ยุโรปและสหรัฐ เมื่อจำนวนตู้ลดลงจึงทำให้เกิดปัญหาตู้ขาดแคลน ระดับราคาจึงเพิ่มสูงขึ้น และ 2) ปัญหาการผูกขาดสายการเดินเรือในลักษณะการรวมเป็นกลุ่ม Cartel ของธุรกิจเดินเรือ ทำให้ระดับราคากลายเป็นราคาผูกขาดทำให้ธุรกิจสามารถกำหนดราคาที่สูงขึ้น และสามารถเก็บเพิ่มเติมต้นทุนพิเศษได้ เช่น ค่าท่าเรือแอด ค่าน้ำมันสะอาด ค่าดูแลลักษณะ นอกจากนี้แนว ทางแก้ไขสำหรับปัญหานี้ ก็สามารถทำได้อย่างจำกัด เพราะว่า ปัญหาการผูกขาดของต่างชาติเป็นปัญหาในระดับโลก ต้องมีประเทศที่ส่งออกจำนวนมากเข้ามาช่วยร่วมกดดันดำเนินการ ในขณะที่สิ่งที่ภาครัฐยังสามารถดำเนินการได้ คือ การกำหนดค่าเหมาะสมของค่าบริการสินค้านำเข้า (หมวดค่าใช้จ่ายพิเศษ) และการกำหนดระดับราคาที่เหมาะสมในกรณีที่มีการนำเข้าสินค้าแบบไม่เต็มคอนเทนเนอร์

2. แนวทางทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลที่เหมาะสมในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 อภิปรายผลดังนี้ การกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลจะขึ้นอยู่กับบริษัทที่ให้บริการเดินเรือ ถือเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ของผู้ประกอบการส่งออกและนำเข้าสินค้าผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญการลดต้นทุนภายใน ซึ่งสอดคล้องกับนิตยา ชูมี (2552) ที่ศึกษาเรื่อง การจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทางทะเล ได้ชี้ให้เห็นว่าความเสี่ยงเกี่ยวกับเศรษฐกิจโลก เศรษฐกิจประเทศ และความไม่แน่นอนทางการเมือง ความเสี่ยงดังกล่าวนี้ เป็นปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทแต่บริษัทต้องปรับตัวปรับโครงสร้างภายในให้เหมาะสมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว โดยมีมาตรการเรื่องการลดต้นทุนทั้งต้นทุนการดำเนินการและต้นทุนการบริหาร, มาตรการมุ่งเน้นการรักษาฐานลูกค้าเดิมและขยายฐานลูกค้าใหม่ มาตรการในการเปิดธุรกิจใหม่ เช่น ธุรกิจทางด้านพลังงาน เป็นต้น อย่างไรก็ตามปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ที่ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางเรือ สำหรับการขนส่งสินค้ามีราคาสูงขึ้น เนื่องจากมีความต้องการสินค้าสูง แต่มีตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอสำหรับการส่งออก จึงทำให้เกิดการแย่งชิงตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้ค่าระวางสูงขึ้น

โดยค่าระวางเรือนั้นถูกกำหนดจากหลักอุปสงค์และอุปทาน ในด้านฝั่งอุปสงค์นั้น เป็นผลจากความต้องการสินค้าที่มากขึ้น อย่างไรก็ตามฝั่งด้านอุปทาน ประเทศที่ต้องการส่งออกนั้นก็มีต้นทุนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ เนื่องจากปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ตกค้างในประเทศปลายทาง และสอดคล้องกับ วันเพ็ญ ไกรเกียรติสกุล (2549) วิจัยเรื่อง การวิเคราะห์ปัจจัยค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ: กรณีศึกษาเส้นทางไทย-เซี่ยงไฮ้ และเส้นทางไทย-สิงคโปร์ ได้พบว่า ตลาดบริการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการแข่งขันระดับสูง ทำให้ราคาค่าระวางมีความผันผวนตามความต้องการและสภาวะของการขนส่งสินค้าทางทะเล การแบ่งค่าระวางออกเป็นค่าระวางพื้นฐานและค่าธรรมเนียมพิเศษแสดงให้เห็นว่า ค่าธรรมเนียมพิเศษมีความผันผวนมากกว่าค่าระวางพื้นฐาน ดังนั้น ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลขึ้นอยู่กับค่าธรรมเนียมพิเศษ เช่น ค่าปรับอัตราเงินตรา และค่าปรับอัตราน้ำมัน รวมถึงค่าแถมเทียบท่าโดยตรง (Direct Additional) ค่าถ่ายลำ ค่าลากตู้ และค่าท่าเรือแออัด นอกจากนี้ ค่าระวางเรือยังได้รับผลกระทบจากปัจจัยอื่น ๆ เช่น อุปสงค์และอุปทานในตลาด ต้นทุนในการขนส่ง และอื่น ๆ สอดคล้องกับ จีรวัฒน์ สุริยะโชติชยางกุล (2563) TDRI Thailand Development Institut) เรื่อง ปัญหาการปฏิบัติตามกฎระเบียบในช่วงวิกฤตโควิด-19 พบว่า ประชาชนจำนวนมากไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าว ทั้งโดยเจตนาและไม่เจตนา เป็นเหตุให้มาตรการในการรับมือกับโรคระบาดไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่สามารถลดทอนความเสี่ยงได้อย่างที่ควรจะเป็นมูลเหตุที่ประชาชนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของภาครัฐสามารถเกิดขึ้นได้ใน 2 กรณี คือ 1) ประชาชนไม่สามารถปฏิบัติตามได้ โดยมีเหตุจำเป็น และ 2) ประชาชนไม่ปฏิบัติตามเนื่องจากไม่ให้ความสำคัญกับมาตรการภาครัฐ ในกฎอนามัยระหว่างประเทศ พ.ศ. 2548 (International Health Regulation 2005: IHR2005) กรมควบคุมโรค, กระทรวงสาธารณสุข (2561). และกฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศ การระบาดใหญ่ของโควิด-19 ได้ทดสอบกรอบการทำงานในปัจจุบัน และเปิดเผยว่าไม่เพียงพอต่อการรับมือกับภาวะฉุกเฉินด้านสุขภาพที่สำคัญทั่วโลก ประเทศต่าง ๆ ได้กำหนดหรือล้มเหลวในการกำหนดมาตรการควบคุมต่าง ๆ ซึ่งเราได้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นบนเรือโดยสารทั่วโลกแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรม การเดินเรือมีผลกระทบทางเศรษฐกิจทั่วโลกอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้นกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เหมาะสมและบังคับใช้ได้จึงมีความจำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่ามีการควบคุมการระบาดของโรคติดต่อในอนาคตอย่างเพียงพอ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรประสานงานรัฐบาลไทยและรัฐบาลประเทศต่าง ๆ และองค์การระหว่างประเทศ ในการสร้างเวทีให้ผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมกันเพื่อหารือ เรื่องการพัฒนากฎเกณฑ์มาตรการควบคุมต่าง ๆ ในการสร้างกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เหมาะสม และบังคับใช้ได้จริงของกรอบการทำงานระหว่างประเทศต่อการรับมือกับภาวะฉุกเฉิน เพื่อให้แน่ใจว่ามีการควบคุมการระบาดของโรคติดต่อใหม่ ๆ ในอนาคตอย่างเพียงพอ

2. ควรประสานงานรัฐบาลไทยและรัฐบาลประเทศต่าง ๆ และองค์การระหว่างประเทศ ในการสร้างเวทีให้ผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมกันเพื่อหารือ เรื่องการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลให้เหมาะสมกับสถานการณ์ เนื่องจากการกำหนดค่าขนส่งทางทะเลนั้นขึ้นอยู่กับบริษัทที่ให้บริการเดินเรือ และเกิดจากปัญหาการผูกขาดของต่างชาติที่เป็นปัญหาในระดับโลกและมีมาอย่างยาวนาน

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. ในการศึกษาครั้งต่อไป ควรศึกษาปัจจัยความเสี่ยงอื่น ๆ เช่น ความแออัดของท่าเรือ หรือการที่เรือจอดท่าเรือนานวันขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากขาดแคลนแรงงานในการขนย้ายสินค้า ซึ่งทำให้เกิดการรอคอยเทียบท่ามีค่าใช้จ่ายรายวันที่เพิ่มขึ้น ที่ส่งผลต่อต้นทุนการจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลในภาพรวม และส่งผลให้ราคาค่าระวางเรือสูงขึ้นตามไปด้วย

2. ในการศึกษาครั้งต่อไป ควรเพิ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เป็นกลุ่มของรัฐบาลด้านนโยบายหรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น กรมเจ้าท่า เพื่อรับฟังนโยบายและแนวทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลที่เหมาะสมต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. (2555). *แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2554 – 2558*. ค้นเมื่อ 3 ตุลาคม 2564, จาก <http://www.dlt.go.th/th/attachments/plan48-51/2223>
- กรมควบคุมโรค, กระทรวงสาธารณสุข. (2561). *International Health Regulation (2005) THIRD EDITIO กฎอนามัยระหว่างประเทศ พ.ศ. 2548 (2005)*. ค้นเมื่อ 5 ตุลาคม 2564, จาก https://cdn.who.int/media/docs/default-source/searo/thailand/thai.pdf?sfvrsn=9bb97cfd_0
- กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. (2563). การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์บนความปกติใหม่ (New Normal) ภายหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019. *จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์*, 3(2), 4-7. สืบค้นเมื่อ 5 ตุลาคม 2564 จาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=10961
- จิรวัฒน์ สุริยะโชติขยางกุล. (2563). *ปัญหาการปฏิบัติตามกฎระเบียบในช่วงวิกฤตโควิด-19*. ค้นเมื่อ 5 ตุลาคม 2564, จาก <https://tdri.or.th/2020/02/covid-4/>
- นิตยา ชูมี. (2552). *การจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลเพื่อการนำไปประกอบการตัดสินใจด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของภาครัฐและเอกชน*. (การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.
- พิมพ์ชนก โสว. (2564). *Container Shortage: COVID-19 และการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์*. ค้นเมื่อ 5 ตุลาคม 2564, จาก <https://www.scbeic.com/th/detail/product/7325>
- วันเพ็ญ ไกรเกียรติสกุล. (2549). *การวิเคราะห์ปัจจัยค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ: กรณีศึกษาเส้นทางไทย-เซี่ยงไฮ้ และเส้นทางไทย-สิงคโปร์* (วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย. (2563). *สรุปผลการดำเนินงานประจำปี 2563 และแผนงาน/โครงการปี 2564*. กรุงเทพฯ: สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). (2564). *ปัญหาค่าขนส่งทางเรือสูงในช่วงโควิด-19*. ค้นเมื่อ 4 ตุลาคม 2564, จาก <https://tdri.or.th/2021/04/covid-111/>
- สำราญ ทองเล็ก. (2553). *การจัดการกิจการพาณิชย์นาวี*. กรุงเทพฯ: แสงดาว.
- สรารัฐ พุฒนวล. (2561). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งทางเรือระนอง จังหวัดระนอง* (รายงานการวิจัย). มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- MarinerThai.com. (ม.ป.ป.). *การขนส่งทางเรือด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์*. ค้นเมื่อ 4 ตุลาคม 2564, จาก <http://www.marinerthai.net/sara/viewsara1006.php>
- Millefiori et al. (2021). *COVID-19 impact on global maritime mobility*. ค้นเมื่อ 4 ตุลาคม 2564, จาก <https://doi.org/10.1038/s41598-021-97461-7>
- Thaipublica. (2020). *WHO ประกาศการแพร่ระบาดไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ เป็นภาวะฉุกเฉินโลกด้านสาธารณสุข*. ค้นเมื่อ 4 ตุลาคม 2564, จาก <https://thaipublica.org/2020/01/who-international-health-emergency-corona-virus-outbreak-2020/>