

ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล

Impact of the Coronavirus Disease 2019 Epidemic on Sea Freight

ธราญา ลุ่มพรสุขสว่าง¹, ชาญเดช เจริญวิริยะกุล², สโรชนี ศิริวัฒนา³ และสุดา สุวรรณภิรมย์⁴
Tharaya Luypornsuksawang¹, Chandej Charoenwiriyakul², 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, chandej.ch@ssru.ac.th², srochinee.si@ssru.ac.th³

Received: 2023-09-06; Revised: 2023-09-25; Accepted: 2023-09-26

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล และ 2) แนวทางในการลดผลกระทบด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ประกอบด้วยตัวแทนบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับเรือหรือผู้ให้บริการสายการบินเรือ, บริษัทนำเข้า-ส่งออกที่ได้รับผลกระทบ และสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก รวมทั้งหมด จำนวน 17 คน คัดเลือกด้วยวิธีการแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้คือการวิจัยจากเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก การวิเคราะห์ข้อมูลโดยวิเคราะห์เชิงเนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า 1) ผลกระทบมีดังนี้ (1) การขาดแคลนแรงงาน จากมาตรการการป้องกันการระบาดของโควิด-19 โดยเฉพาะการล็อกดาวน์ (2) การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจากการขาดแรงงานทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ตักค้างในท่าเรือ (3) อัตราค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ (4) ต้นทุนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เพิ่มขึ้น และ 2) แนวทางในการลดผลกระทบดังกล่าวควรมีการดำเนินการ ดังนี้ (1) ภาครัฐควรให้การช่วยเหลือ SMEs ด้านเงินทุน และการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง (2) ควรมีเวทีระดับนานาชาติเพื่อให้มีการพิจารณาแก้ไขปัญหาาร่วมกันเมื่อเกิดวิกฤต เช่นการระบาดของโควิด-19 (3) ควรนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือ (4) ควรเพิ่มศักยภาพท่าเรือให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อลดการติดขัดและความแออัดของท่าเรือ (5) ควรมีมาตรการและกลไกช่วยเหลือที่เป็นรูปธรรมและมีผลผูกพันทางกฎหมาย

คำสำคัญ: ผลกระทบ, การขนส่งสินค้าทางทะเล, ไวรัสโคโรนา 2019

Abstract

This study aimed to study 1) the impact of the coronavirus disease 2019 epidemic on Sea Freight and 2) ways to reduce the impact on Sea Freight in the coronavirus disease 2019 epidemic. This study was qualitative. The key informants consisted of representatives of ship-related companies or shipping line operators, affected import-export companies, and the import-export freight forwarding association, totaling 17 people selected by purposive sampling. The tools used were documentary research and in-depth interviews. Data analysis by content analysis

The results showed that 1) the following: (1) Labor shortages from measures to prevent the spread of COVID-19, especially the lockdown; (2) The shortage of containers due to the lack of labor, containers were left in the port. (3) The freight rates increased. (4) Increased other costs; and 2) the guidelines to reduce such impacts should be implemented as follows: (1) the government should assist SMEs in terms of capital and trade facilitation and transport. (2) There should be an international forum to consider jointly solving problems in times of crisis, such as the COVID-19 outbreak; (3) Information technology should be applied to enhance the efficiency of port management. (4) The port capacity should be increased to be able support the increased volume of goods. To reduce port congestion and congestion, (5) concrete and legally binding measures and aid mechanisms should be in place.

Keywords: Impact, Sea Freight, Coronavirus 2019

บทนำ

การขนส่งทางทะเลนั้น มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยเปรียบเสมือนแกนหลักของโลกาภิวัตน์และเป็นหัวใจสำคัญของเครือข่ายการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งส่งเสริมการขยายตัวของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chains) และการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ ทำให้ต้นทุน/ค่าระวางมีราคาต่ำกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ จึงมีส่วนช่วยลดค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนในการส่งออกสินค้าโดย 1 ตู้คอนเทนเนอร์สามารถขนส่งสินค้าได้เท่ากับรถบรรทุก 8,000 คัน หรือ 40 ตู้รถไฟ จึงมีความประหยัดกว่าการขนส่งทางถนน 7 เท่า และประหยัดกว่าการขนส่งทางราง 3.5 เท่า (United Nations, 2016; สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน, 2562)

การขนส่งทางทะเลจึงมีบทบาทที่สำคัญอย่างมากในการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ สร้างความมั่นคง และเป็นตัวแปรสำคัญที่ช่วยส่งเสริมศักยภาพทางการแข่งขันและประสิทธิภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและบริการและการขนส่งทางทะเลยังเป็นกลไกสำคัญ



ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลก สินค้ามากกว่าร้อยละ 80 ทั่วโลก ได้รับการขนส่งผ่านกระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งทำหน้าที่ส่งมอบอาหาร พลังงาน และวัตถุดิบต่าง ๆ ที่สำคัญ รวมไปถึงสินค้าอุตสาหกรรมและส่วนประกอบของสินค้านานาประเภท (Ashworth, 2564) นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งการจ้างงาน สนับสนุนให้เกิดการขยายตัวในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ช่วยสร้างรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศ และส่งเสริมให้เกิดการรวมตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่ง ซึ่งรวมถึงบริการขนส่งทางทะเล จึงถือเป็นส่วนหนึ่งภายใต้เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) ภายใต้กรอบของสหประชาชาติ (United Nations) ซึ่งผู้นำประเทศต่าง ๆ ได้รับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 (The 2030 Agenda for Sustainable Development) ในการประชุมสหประชาชาติระดับผู้นำเพื่อรับรองวาระการพัฒนาล่าสุดปี ค.ศ. 2015 (สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน, 2562)

เมื่อเกิดการระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 หรือโควิด-19 (COVID-19) ซึ่งเริ่มต้นการระบาดที่ประเทศจีน ตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ต่อมาได้แพร่กระจายไปอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง โดยพบผู้ป่วยยืนยันในหลายประเทศทั่วโลก ทำให้มีผู้ติดเชื้อและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก องค์การอนามัยโลกจึงได้ประกาศให้การระบาดของโรคดังกล่าวเป็นภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุขระหว่างประเทศ (Public Health Emergency of International Concern: PHEIC) (สานิตย์ หนูนิล, 2564) จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ที่ลุกลามไปทั่วโลก ทำให้หลายประเทศออกมาตรการล็อกดาวน์ (lockdown) เพื่อสกัดกั้นการแพร่ระบาดของไวรัสที่จะขยายตัวเมื่อมีการรวมตัวของคนหมู่มาก ซึ่งมาตรการดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนและทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจหยุดชะงัก นอกจากนี้การกำหนดนโยบายรับมือการแพร่ระบาดอื่น ๆ อาทิ การสั่งปิดโรงงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิตชั่วคราว การสั่งปิดพรมแดนเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดที่มาจากภายนอก ส่งผลให้เกิดการชะงักงันต่อโซ่อุปทานบางส่วนในต่างประเทศ ส่งผลต่อการขนส่งระหว่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือข้ามแดนหยุดชะงักลงชั่วคราวมาตรการต่าง ๆ ทำให้กิจกรรมการผลิตและกำลังซื้อในระดับโลกลดทอนลงแรงกระตุ้นให้เกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจทั่วโลกซึ่งภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปทานจึงได้รับผลกระทบไปด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ (กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 2563)

จากมาตรการล็อกดาวน์เพื่อสกัดกั้นการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ดังที่ได้กล่าวข้างต้น มาตรการล็อกดาวน์ที่เข้มข้นได้สร้างความเสียหายกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งภาคการท่องเที่ยว ภาคการบริการ และภาคอุตสาหกรรมที่ชะลอตัว รวมทั้งภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการขนส่งทางทะเล ทำให้การขนส่งทางทะเลมีปัญหาและต้องใช้เวลาเพิ่มขึ้น สินค้าติดค้างขึ้นตอนการตรวจสอบที่ถูกล็อกดาวน์มากขึ้นเป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางเรือหรือทางทะเล (ทีเอ็นเอ็น ออนไลน์, 2564) ทำให้ผู้ส่งออกรวมถึงผู้นำเข้าสินค้าในหลายประเทศได้รับผลกระทบอย่างหนัก และอาจกระทบกับภาพรวมของเศรษฐกิจโลกได้ (วัฒนพงษ์ ใจวัฒน์, 2564) ดังนั้นผู้วิจัย จึงมุ่งศึกษาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล และเสนอแนวทางในการลดผลกระทบด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล
2. เพื่อเสนอแนวทางในการลดผลกระทบด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

การทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่ง

นิตยา ชูมี (2552) ได้สรุปว่า การขนส่ง หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ตามความประสงค์และเกิดจรรยาบรรณตามต้องการ ถ้าเป็นการเคลื่อนย้ายบุคคล เรียกว่าการขนส่งผู้โดยสาร หากเป็นการเคลื่อนย้ายสัตว์หรือสิ่งของต่าง ๆ เรียกว่า การขนส่งสินค้า

ณัฐพงษ์ จันทโหลบล (2561) ให้ความหมายของคำว่า การขนส่ง หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้าย บุคคล สัตว์ หรือสิ่งของด้วยอุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งตามความประสงค์ของมนุษย์ ถ้าเป็นการขนส่งคน เรียกว่า การขนส่งผู้โดยสาร แต่ถ้าเป็นการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ เรียกว่า การขนส่งสินค้า

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า การขนส่ง (transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (people) สัตว์ สิ่งของ (goods) จากสถานที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วย ความเร็ว การประหยัด ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความแน่นอนเชื่อถือได้และตรงต่อเวลา

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

การขนส่งสินค้าทางทะเล หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้าย คน สัตว์ สิ่งของ โดยดำเนินการผ่านทางเรือจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งตามความต้องการของลูกค้า ปัจจุบันการค้าทั่วโลกมากกว่าร้อยละ 80 และมูลค่าสูงร้อยละ 70 ถูกขนส่งบนเรือและจัดการผ่านท่าเรือทั่วโลก การขนส่งทางทะเลจึงสำคัญยิ่งยวด (Millefiori, et al. 2021) เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น และสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ จากผลการศึกษาของธนาคารโลก พบว่า ต้นทุนการขนส่งทางเรือที่ลดลงร้อยละ 1 จะช่วยเพิ่มส่วนแบ่งการค้าให้ผู้ส่งออกได้ถึงร้อยละ 5-8 และหากต้นทุนด้านโลจิสติกส์ รวมลดลงร้อยละ 10 จะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าได้มากถึงร้อยละ 20 แสดงให้เห็นความสัมพันธ์ของการขนส่งทางทะเลกับโลจิสติกส์

อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางทะเลด้วยเรือประเภท Container Vessel และธุรกิจการเดินเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เป็นธุรกิจที่ใหญ่ที่สุดในบรรดาธุรกิจเดินเรือขนส่งทั้งหมดหรือคิดเป็นร้อยละ 55 ของธุรกิจขนส่งทางทะเลการขนส่ง โดยนำสินค้าบรรจุลงตู้คอนเทนเนอร์ เป็นการขนส่งที่สะดวกสะอาด รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดค่าใช้จ่าย จัดเป็นการขนส่งเพียงระบบเดียวที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ได้อย่างสมบูรณ์ และปัจจุบันการเดินเรือบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เติบโตอย่างรวดเร็ว (กฤตภาส อิศราพานิช, 2554)



แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์ในช่วงวิกฤตโรคระบาด

ปฏิเสธไม่ได้ว่าการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด-19 ได้สร้างความเสียหายไปยังหลายภาคส่วนในวงกว้าง ทั้งด้านสาธารณสุข สังคม และเศรษฐกิจในด้านธุรกิจ โรคติดเชื้อโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อโซ่อุปทาน (Supply Chain) ของสินค้า โดยเฉพาะในส่วนต้นน้ำและปลายน้ำของโซ่อุปทาน ที่ได้รับผลกระทบมากกว่าส่วนอื่น ๆ (สถาพร โอภาสานนท์, 2563)

1) ปัญหาที่เกิดขึ้นกับต้นน้ำ (upstream) ของโซ่อุปทาน คือ การขาดแคลนวัตถุดิบในภาคการผลิต โดยเฉพาะวัตถุดิบที่ต้องนำเข้ามาจากประเทศที่ได้รับผลกระทบจากโรคติดเชื้อโควิด-19 ในระดับรุนแรงจนทำให้ต้องมีการสั่งปิดโรงงาน โดยประเทศไทยจะได้รับผลกระทบกับสินค้าที่ต้องใช้วัตถุดิบที่นำเข้าจากประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในอู่ฮั่น ซึ่งเป็นหนึ่งในฐานการผลิตสินค้าของจีน

2) ปัญหาที่เกิดขึ้นกับปลายน้ำ (downstream) ปัญหาส่วนใหญ่จะเกิดจากปริมาณความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคที่สูงขึ้นมากกว่าปกติเป็นช่วง ๆ อันเป็นผลพวงมาจากความอ่อนไหวต่อข้อมูลข่าวสารของผู้บริโภค และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการจับจ่ายใช้สอยที่ลดความถี่ของการช้อปปิ้งในแต่ละสัปดาห์ลง โดยซื้อสินค้าครั้งละมาก ๆ แทน เพื่อให้เพียงพอกับการใช้งานก่อนที่จะออกไปช้อปปิ้งครั้งต่อไป รวมถึงการหันไปพึ่งพาการซื้อสินค้าออนไลน์มากขึ้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งเป็นการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารหรือการวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) และข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ 1) ตัวแทนบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการเดินเรือหรือผู้ให้บริการสายการเดินเรือ ซึ่งเรียกว่า Carrier จำนวน 3 คน 2) ตัวแทนบริษัทนำเข้าและส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 จำนวน 10 คน และ 3) ตัวแทนสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก จำนวน 4 คน รวมทั้งหมด 17 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ที่สร้างขึ้นจากรวบรวมแนวคิด ทฤษฎี เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปผู้ให้สัมภาษณ์ ตอนที่ 2 แนวคำถามสัมภาษณ์ 5 ข้อ คือ 1) สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลในภาพรวม ช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 และสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล 2) ช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ส่งผลกระทบต่อผู้ส่งออก 3) ช่วงของการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ผู้ส่งออกประสบปัญหาด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล 4) ค่าขนส่งสินค้าทางทะเล ในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 5) ท่านคิดว่าแนวทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ควรเป็นอย่างไร

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยใช้วิธีการเลือก แบบเฉพาะเจาะจง ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการวิจัย รวม 17 ท่าน ดังนี้ 1) ตัวแทนบริษัทที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการเดินเรือหรือผู้ให้บริการสายการเดินเรือ ซึ่งเรียกว่า Carrier จำนวน 3 คน ซึ่งเป็นกรรมการสมาคมเจ้าของเรือไทย กรรมการผู้จัดการบริษัทเดินเรือ และผู้จัดการต่างประเทศของบริษัทเดินเรือ 2) ตัวแทนบริษัทนำเข้าและส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัส โควิด 2019 จำนวน 10 คน ซึ่งเป็นผู้ประกอบการบริษัทนำเข้าสินค้า ผู้ประกอบการบริษัทส่งออกสินค้า กรรมการผู้จัดการ และผู้จัดการฝ่ายส่งออก 3) ตัวแทนสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก จำนวน 4 คน ซึ่งเป็นนายกสมาคมและกรรมการสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก

การวิเคราะห์เอกสาร

เป็นการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Study) จากหนังสือ และเอกสารงานวิชาการต่าง ๆ ทั้งที่เป็นหนังสือและสื่อสิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ ผลงานวิจัย วิทยานิพนธ์งานเขียนทางวิชาการ บทความทางวิชาการ ตลอดจนหนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร สื่อสิ่งพิมพ์ประเภทต่าง ๆ ในการนี้ผู้วิจัยจะเลือกเฉพาะในส่วนที่เชื่อมโยง หรือที่มีส่วนสัมพันธ์กับเนื้อหาสาระ และกรอบแนวคิดในการวิจัย และเป็นข้อมูลที่มีส่วนสัมพันธ์กับบทสัมภาษณ์เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาจัดเป็นหมวดหมู่แยกประเภทและเรียงลำดับความสำคัญของข้อมูลตามขอบเขตของงานวิจัย โดยการนำเสนอข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการนำเสนอในรูปแบบพรรณนา (Descriptive) (เอื้อมพร หลินเจริญ, 2555) ดังนี้

1. แปรผลข้อมูลจากการสัมภาษณ์ นำเทปบันทึกเสียงจากการสัมภาษณ์และข้อมูลจากการจดบันทึกมาคัดกรองแยกข้อมูลและจับกลุ่มคำถามคำตอบ และศึกษาทฤษฎีประกอบวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม
2. นำข้อมูลของแต่ละคนมาวิเคราะห์ หาข้อสรุปที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านค่าขนส่งสินค้าทางทะเลและแสวงหาแนวทางการกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลที่เหมาะสมในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส โควิด 2019

การตรวจสอบข้อมูล

ก่อนทำการสัมภาษณ์ผู้วิจัยทำการส่งแบบสัมภาษณ์ที่กำหนดคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบ และทำการแก้ไขตามคำแนะนำให้สมบูรณ์ก่อนการสัมภาษณ์จริง และเมื่อเก็บข้อมูลเรียบร้อยแล้วได้ทำการตรวจสอบด้วยวิธีการสามเส้า (Triangulation) ซึ่งการตรวจสอบด้วยวิธีการสามเส้าหมายถึง การเปรียบเทียบข้อค้นพบของปรากฏการณ์ที่ศึกษาจากแหล่งมุมมองที่ต่างกัน เป็นแนวทางสำหรับการยืนยันความน่าเชื่อถือของข้อมูลหรือสิ่งที่ค้นพบ โดยผู้วิจัยใช้วิธีการตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล 2 รูปแบบ (สุภางค์ จันทวานิช, 2554) คือ 1) การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data triangulation) 2) การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีการเก็บข้อมูล (Method Triangulation)



ผลการวิจัย

1. ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล ผลวิจัยดังนี้

1) ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ในช่วงแรกของการระบาดของโควิด-19 มาตรการล็อกดาวน์คือวิธีการซึ่งประเทศที่พบการแพร่ระบาดส่วนใหญ่เลือกใช้ เนื่องจากเป็นมาตรการเพื่อใช้จำกัดการแพร่ระบาดของโควิด-19 อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวกับส่งผลต่อเศรษฐกิจเกือบทุกภาคส่วนต้องหยุดชะงัก และหนึ่งในนั้นคือ “ท่าเรือ” ที่เป็นเส้นเลือดสำคัญในการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งการที่ท่าเรือในบางประเทศไม่สามารถดำเนินงานได้เต็มประสิทธิภาพ ส่งผลให้การขนส่งสินค้าล่าช้าและเสี่ยงที่จะกระทบต่อการค้าทั่วโลก ท่าเรือของหลายประเทศประสบปัญหาจำนวนคนงานที่ลดลงอย่างมาก เป็นผลมาจากการหยุดงานตามมาตรการล็อกดาวน์ของรัฐบาล และในบางประเทศแรงงานมีการหยุดงานประท้วง สถานการณ์ดังกล่าวทำให้ไม่มีแรงงานในท่าเรือส่งผลให้มีสินค้าตกค้างอยู่ตามท่าเรือจำนวนมาก ทำให้ระบบการขนส่งสินค้าประสบปัญหา “คอขวด” หรือการที่สินค้ากระจุกตัวอยู่ที่ท่าเรือเกิดความแออัดและล่าช้า ซึ่งเป็นปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นในทุกท่าเรือทั่วโลก เมื่อการขนส่งทางทะเลต้องหยุดชะงัก เพราะท่าเรือขาดแคลนคนงานและเกิดความแออัด จึงทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ตกค้างที่ท่าเรือเป็นจำนวนมากไม่เพียงพอต่อความต้องการส่งออกตามอุปสงค์ของตลาดโลก นำไปสู่ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์

2) ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์นั้นเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมาก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 โดยมีมาตั้งแต่สมัยที่ดอนัลด์ ทรัมป์ เป็นประธานาธิบดีสหรัฐ อเมริกาเป็นช่วงสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีน ทำให้สหรัฐอเมริกาผลิตตู้คอนเทนเนอร์ลดลงมาก กว่าร้อยละ 40 เหตุการณ์ผ่านมาจนถึงเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ระบาดอย่างหนักทั่วโลก โดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกาและยุโรป ทำให้หลายประเทศลดการนำเข้าสินค้าการหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์จึงลดลงและมีตู้สินค้าตกค้างเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้เมื่อเกิดการระบาดของโควิด-19 ทำให้มีการตรวจ สอบอย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันปัญหาโควิด-19 ทำให้การหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์ยิ่งเกิดความล่าช้ามากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์รุนแรงมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ วิกฤตตู้คอนเทนเนอร์ครั้งนี้เกิดขึ้นด้วยสาเหตุหลัก ๆ 4 ประการ ดังนี้ ประการแรก คือ การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้การค้าโลกต้องหยุดชะงักกัน ทำให้จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่พร้อมใช้มีน้อยลง ประการที่สอง คือ เมื่อเกิดปัญหาการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้เกิดสินค้าตกค้างอยู่ตามท่าเรือปลายทางจนเกิดการแออัด เพราะว่าขาดแคลนแรงงานอย่างหนักทั้งแรงงานประจำท่าเรือ, แรงงานประจำคลังสินค้า แม้แต่เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเองก็ได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน เพราะถูกระงับการทำงานไปเป็นจำนวนมาก ประการที่สาม คือ จำนวนเรือขนส่งสินค้ามีจำนวนลดน้อยลง และประการสุดท้ายเกิดขึ้น เมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในตลาดสำคัญ ๆ ของโลกอย่างประเทศสหรัฐอเมริกาและจีนเริ่มบรรเทาลง ทำให้ความต้องการสินค้าพุ่งสูงขึ้น แต่ยังคงเผชิญกับภาวะแย่งชิงตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างผู้ส่งออก ทำให้การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ก็ยังคงเป็นปัญหาของการขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบัน

ด้วยเหตุนี้การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์จึงเป็นปัญหาสำคัญในการขนส่งสินค้าทางทะเลและยังมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น และเมื่อพิจารณาผลกระทบในระดับโลก การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ได้ส่งผลกระทบต่อ

ให้อัตราค่าระวางเรือสำหรับการขนส่งสินค้ามีอัตราสูงขึ้น เนื่องจากมีความต้องการสินค้าสูง แต่มีตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอสำหรับการส่งออก จึงทำให้เกิดการแย่งชิงตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้ค่าระวางเรือสูงขึ้นและกระทบต่อเนื่อง ทำให้ต้นทุนของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นอีกด้วย และเมื่อผู้นำเข้าสินค้ามีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นก็ปฏิเสธไม่ได้ว่าปัญหาที่จะตามมาในอนาคตคือ ราคาสินค้าจะต้องเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย และเมื่อราคาสินค้าเพิ่มขึ้น ผู้ที่จะได้รับผลกระทบต่อไปก็คือประชาชนหรือผู้บริโภคนั่นเอง

3) ค่าระวางเรือสูงขึ้น จากสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือในช่วง 2 ปี (2563-2564) ที่ผ่านมา เนื่องจากการขาดแรงงานในท่าเรือต่าง ๆ ทั่วโลกในช่วงการระบาดทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ตักค้างที่ท่าเรือจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ตามมา และเมื่อขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ จึงส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางเรือ (Freight) สำหรับการขนส่งสินค้ามีราคาสูงขึ้นอย่างไม่เคยมีมาก่อน โดยค่าระวางเรือนั้นถูกกำหนดจากหลักอุปสงค์และอุปทานในด้านฝั่งอุปสงค์นั้น เป็นผลจากความต้องการสินค้าที่มากขึ้น อย่างไรก็ตามในฝั่งด้านอุปทาน ประเทศที่ต้องการส่งออกนั้นก็มีตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ เนื่องจากปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ตักค้างในประเทศปลายทาง ซึ่งช่วงการระบาดของโควิด-19 มีความต้องการสินค้าสูงจากสหรัฐอเมริกาและยุโรป แต่มีตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอสำหรับการส่งออกในเอเชีย ทำให้เกิดการแย่งชิงตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้ค่าระวางสูงขึ้น นอกจากนี้ความล่าช้าจากกระบวนการขนส่ง เนื่องจากมาตรการต่าง ๆ เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 ยังทำให้อัตราค่าระวางเรือสำหรับการขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์ปรับตัวสูงมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

4) ต้นทุนค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์อันเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่ออัตราค่าระวางเรือ สำหรับการขนส่งสินค้าทำให้มีราคาสูงขึ้นแล้ว การแพร่ระบาดของโควิด-19 ยังทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการทั้งผู้นำเข้าและผู้ส่งออกเพิ่มขึ้นด้วย เนื่องจากมาตรการในการป้องกันการแพร่ระบาด เช่น การประกาศเคอร์ฟิว การหยุดงานของพนักงานหรือการลดจำนวนพนักงาน เป็นต้น ส่งผลให้ขาดแคลนแรงงานในระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งผลกระทบเหล่านี้ทำให้กระบวนการต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้ามากยิ่งขึ้น และทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น อาทิ ค่าบริการภายในประเทศ (local charge) ที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการหยุดงานของพนักงานของท่าเรือ และระยะเวลาการขนส่งที่นานขึ้น เพราะไม่มีเรือ ไม่มีตู้คอนเทนเนอร์ ในบางเดือนไม่มีราคาจากสายเรือ เหตุการณ์เช่นนี้เกิดขึ้นซ้ำ ๆ ตลอดที่เกิดวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 การระบาดของโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ที่ตักค้างในท่าเรือต่าง ๆ การขาดแคลนแรงงานในกระบวนการขนส่งสินค้า เนื่องจากมาตรการการป้องกันการระบาดของโควิด-19 โดยเฉพาะมาตรการการล็อกดาวน์ ส่งผลให้ระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลต้องหยุดชะงักและใช้ระยะเวลานานมากขึ้น ปัจจัยเหล่านี้เองทำให้อัตราค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ และก็ยังส่งผลให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เพิ่มขึ้นตามไปด้วย

2. แนวทางในการลดผลกระทบด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ผลการวิจัยมีแนวทางในการบรรเทาผลกระทบต่าง ๆ ดังนี้



1) ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลือ โดยเฉพาะการช่วยเหลือ SMEs ด้านเงินทุน และการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง อาทิ การส่งเสริมและเร่งรัดให้เกิดเชื่อมโยงของท่าเรือภายในภูมิภาค การอำนวยความสะดวกในการรวบรวมสินค้าของผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับสายเรือ

2) การขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องในระดับนานาชาติ ควรมีเวทีระดับโลกเพื่อให้เกิดการพิจารณาแก้ไขปัญหาาร่วมกันเมื่อเกิดวิกฤตเช่นการระบาดของโควิด-19 ที่ทำให้ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศและส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วน

3) ควรมีการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือ และเชื่อมต่อการปฏิบัติงานของโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าในท่าเรือ เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างเจ้าของสินค้า ผู้ขนส่ง สายเรือ ท่าเรือ หรือหน่วยงานภาครัฐที่ออกใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออก เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก และลดปัญหาความล่าช้าของเรือและความแออัดในท่าเรือ

4) ควรเพิ่มศักยภาพท่าเรือ ในระยะยาวต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าเรือให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ลดการติดขัดในการปฏิบัติงานและความแออัดของท่าเรือ ซึ่งนำไปสู่ความล่าช้าในการหมุนเวียนตู้สินค้าทั่วโลกซึ่งนำไปสู่ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน

5) ควรมีมาตรการและกลไกช่วยเหลือที่เป็นรูปธรรมและมีผลผูกพันทางกฎหมาย เพื่อให้แต่ละประเทศตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าวที่ส่งผลกระทบทั่วโลก และมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในอนาคตด้วยจากข้อเสนอข้างต้นผู้วิจัยเห็นว่าจะเป็นแนวทางที่จะสามารถช่วยบรรเทาผลกระทบในช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้ และที่สำคัญยังจะเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาในอนาคตหากเกิดวิกฤตในลักษณะเช่นเดียวกับการแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้อีกด้วย

อภิปรายผล

1. จากการศึกษผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเล ในครั้งนี้ มีประเด็นสำคัญมาอภิปรายผล ตามรายละเอียดต่อไปนี้

การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ได้ส่งผลกระทบให้อัตราค่าระวางเรือสำหรับการขนส่งสินค้ามีอัตราสูงขึ้น เนื่องจากมีความต้องการสินค้าสูง แต่มีตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอสำหรับการส่งออก จึงทำให้เกิดการแย่งชิงตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้ค่าระวางเรือสูงขึ้น และส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า นอกจากนี้แนวทางแก้ไขปัญหาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ก็สามารถทำได้อย่างจำกัด เนื่องจากการกำหนดค่าขนส่งทางทะเลนั้นขึ้นอยู่กับบริษัทที่ให้บริการเดินเรือ และปัญหาการผูกขาดของต่างชาติที่เป็นปัญหาในระดับโลกและมีมาอย่างยาวนาน ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) (2564) ที่ได้ศึกษาและประเมินผลกระทบของโควิด-19

ต่อสังคมและเศรษฐกิจไทย เพื่อประมวลความรู้ด้านการจัดการชุดนโยบายและมาตรการในการรับมือวิกฤติโรคระบาดโควิด-19 และโรคระบาดที่อาจจะเกิดขึ้นซ้ำอีกในอนาคต

ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ที่ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางเรือ สำหรับการขนส่งสินค้ามีราคาสูงขึ้น เนื่องจากมีความต้องการสินค้าสูง แต่มีตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอสำหรับการส่งออก จึงทำให้เกิดการแย่งชิงตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้ค่าระวางสูงขึ้น โดยค่าระวางเรื่อนั้นถูกกำหนดจากหลักอุปสงค์และอุปทานในด้านฝั่งอุปสงค์นั้น เป็นผลจากความต้องการสินค้าที่มากขึ้น อย่างไรก็ตามฝั่งด้านอุปทาน ประเทศที่ต้องการส่งออกนั้นก็ยังมีตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ เนื่องจากปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ตกร้างในประเทศปลายทางซึ่งสอดคล้องกับ วันเพ็ญ ไกรเกียรติสกุล (2549) วิจัยเรื่องการวิเคราะห์ปัจจัยค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ: กรณีศึกษาเส้นทางไทย-เซี่ยงไฮ้ และเส้นทางไทย-สิงคโปร์ โดยตลาดของการบริการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการแข่งขันค่อนข้างมากทำให้ราคาค่าระวางมีลักษณะขึ้นลงตามอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งสินค้าทางทะเล เมื่อพิจารณาราคาค่าระวางที่จำแนกเป็นค่าระวางพื้นฐานและค่าธรรมเนียมพิเศษแล้วจะเห็นว่าค่าธรรมเนียมพิเศษจะปรับเปลี่ยนบ่อยครั้งมากกว่าค่าระวางพื้นฐาน ฉะนั้นค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงขึ้นอยู่กับค่าธรรมเนียมพิเศษเป็นสำคัญ ซึ่งได้แก่ ค่าปรับอัตราเงินตรา (Currency Adjustment Factor: CAF) และค่าปรับอัตราน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor: BAF) ค่าแฉะเทียบท่าโดยตรง (Direct Additional) ค่าถ่ายลำ (Transshipment Surcharge) ค่าลากตู้ (Drayage) ค่าท่าเรือแออัด (Congestion Surcharge) เป็นต้น นอกจากนี้ค่าระวางเรื่อยังขึ้นกับปัจจัยอื่นประกอบ เช่น อุปสงค์และอุปทานในตลาดต้นทุนในการขนส่ง เป็นต้น

2. แนวทางในการลดผลกระทบทางการขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ควรมีการพิจารณาแนวทางต่าง ๆ ดังนี้

1) ปรับกฎระเบียบระหว่างประเทศและการบังคับใช้ ปรับปรุงและปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์วิกฤตที่เกิดขึ้น เพื่อให้มีกฎระเบียบที่สอดคล้องกับความต้องการในการควบคุมการระบาดของโรคติดต่อในบริบทของการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยพิจารณาประสิทธิภาพและความสอดคล้องระหว่างกฎหมายต่าง ๆ รวมถึงการใช้กฎหมายจารีตประเพณีระหว่างประเทศในการควบคุมการระบาดใหญ่ ๆ เช่นการระบาดของโควิด-19 และการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินด้านสุขภาพระหว่างประเทศ (กฎอนามัยระหว่างประเทศ, 2005) ให้มีการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความเอื้ออำนวยในการควบคุมการระบาด

2) การประสานระหว่างประเทศ ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศในการจัดการกับสถานการณ์วิกฤต โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์ทางการขนส่งสินค้าทางทะเลในสถานการณ์การแพร่ระบาด จะช่วยให้การพัฒนาแนวทางที่เหมาะสมและการสร้างข้อกำหนดที่มีประสิทธิภาพในการควบคุมการระบาด

3) การวางแผนและการสร้างความยืดหยุ่น สร้างแผนการดำเนินงานที่มีความยืดหยุ่นสูงเพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา นอกจากนี้ ควรพิจารณาการใช้เทคโนโลยีและการอัปเดตระบบในการจัดการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดความเสี่ยงในการแพร่ระบาด



4) การส่งเสริมนวัตกรรมในการขนส่ง สนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมในการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อลดการสั่งซื้อและการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ไม่จำเป็นในกรณีฉุกเฉิน นี่อาจเป็นการใช้เทคโนโลยีอัตโนมัติในการจัดการคลังสินค้าหรือใช้นวัตกรรมในการปรับสมดุลของการขนส่งเพื่อลดความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ระบาด

5) การส่งเสริมความรับผิดชอบ ส่งเสริมความรับผิดชอบในการควบคุมการระบาดในระดับทุกคน ในภาคส่วนของการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งรวมถึงการเรียนรู้และปฏิบัติตามมาตรการที่ถูกกำหนดโดยท้องถิ่น และระบบที่มีอยู่

ฉะนั้น การปรับกฎระเบียบระหว่างประเทศและการพัฒนามาตรการที่มีประสิทธิภาพในการควบคุมการระบาดเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถดำเนินไปอย่างมีความเสี่ยงน้อยที่สุดในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. การกำหนดค่าขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นประเด็นปัญหาระดับนานาชาติ ควรมีการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงผู้ส่งออกและผู้นำเข้าในหลายประเทศเพื่อรวบรวมปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น พร้อมทั้งหาแนวทางลดอุปสรรคดังกล่าวออกไปด้วย

2. ควรมีมาตรการและกลไกที่เป็นรูปธรรมและมีผลผูกพันทางกฎหมายในระดับสากล เพื่อให้แต่ละประเทศตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าวที่ส่งผลกระทบทั่วโลก และเพื่อรองรับหากเกิดสถานการณ์วิกฤตเช่นเดียวกับการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในอนาคตต่อไป

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับบทบาทภาครัฐในการเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาค่าขนส่งสินค้าทางทะเล

2. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับการปรับตัวหรือกลยุทธ์ของผู้ประกอบการส่งออกสินค้าและนำเข้าสินค้า เมื่อเผชิญกับวิกฤตที่ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งทางทะเลปรับตัวสูงขึ้น

3. ควรมีการวิจัยในเชิงปริมาณเพื่อความหลากหลายในการวิเคราะห์ข้อมูล และเพื่อสะท้อนมุมมองในภาพรวม ที่มาจากมุมมองของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

เอกสารอ้างอิง

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. (2563). การขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์บนความปกติใหม่ (New Normal) ภายหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019. *จดหมายข่าวกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์*, 3(2), 4-7.

กฤตภาส อิศราพานิช. (2554). *คุณรู้จักระบบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล...ไหม ?*. ค้นเมื่อ 11 กันยายน 2564, จาก https://www.tpa.or.th/publisher/pdfFileDownloadS/QM166_p025-30.pdf

- ทีเอ็นเอ็น ออนไลน์. (2564). *กำเนิดใหม่ “สายการบินเรือแห่งชาติ” เสริมแกร่ง ส่งออกไทย*. ค้นเมื่อ 12 กันยายน 2564, จาก <https://www.tnnthailand.com/news/wealth/89226/>
- ณัฐพงษ์ จันทโกลล. (2561). *การจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Cargo Management)*. ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยรังสิต.
- นิตยา ชูมี. (2552). *การจัดทำดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลเพื่อการนำไปประกอบการตัดสินใจด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของภาครัฐและเอกชน (การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต)*. มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.
- วันเพ็ญ ไกรเกียรติสกุล. (2549). *การวิเคราะห์ปัจจัยค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ : กรณีศึกษาเส้นทางไทย-เซี่ยงไฮ้ และเส้นทางไทย-สิงคโปร์*. (วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วัฒนพงษ์ ใจวัฒน์. (2564). *ค่าขนส่งทางเรือหลายเส้นทางทำสถิติสูงสุดใหม่ แคมป์คองเทนเนอร์เปล่าขาดแคลนทั่วโลก กระทบผู้ส่งออก*. ค้นเมื่อ 24 กันยายน 2564, จาก <https://brandinside.asia/shipping-cost-surge-around-the-world-from-consumer-and-production-demand-14-jan-2021/>
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). (2564). *ปัญหาค่าขนส่งทางเรือสูงในช่วงโควิด-19*. ค้นเมื่อ 24 กันยายน 2564, จาก <https://tdri.or.th/2021/04/covid-111/>
- สถาพร โอภาสานนท์. (2563). *การจัดการโลจิสติกส์ในช่วงวิกฤตโรคระบาด (Logistics management in pandemic crisis)*. ค้นเมื่อ 20 กันยายน 2564, จาก <https://www.tbs.tu.ac.th/wp-content/uploads/2020/04/การจัดการโลจิสติกส์ในช่วงวิกฤตโรคระบาด.pdf>
- สานิตย์ หนูนิล. (2564). ผลกระทบ การปรับตัว และความต้องการการช่วยเหลือขององค์กรภาคอุตสาหกรรมในช่วงวิกฤต COVID-19. *วารสารวิชาการอุตสาหกรรมศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ*, 15(1), 25-40.
- สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน. (2562). *การบริการสาขากการขนส่งทางทะเล (Maritime Transport Services)*. ค้นเมื่อ 31 สิงหาคม 2564, จาก <https://uat-api.dtn.go.th/files/v3/5d777d85ef4140628133c211/download>
- สุภางค์ จันทวานิช. (2554). *การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ*. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- องค์การอนามัยโลก. (2548). *กฎอนามัยระหว่างประเทศ พ.ศ. 2548 (2005)*. (พิมพ์ครั้งที่ 3). ค้นเมื่อ 24 กันยายน 2564, จาก https://cdn.who.int/media/docs/default-source/searo/thailand/thai.pdf?sfvrsn=9bb97cfd_0
- เอี่ยมพร หลินเจริญ. (2555). เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ. *วารสารการวัดผลการศึกษา*, 17(1), 17-29.



- Ashworth, S. (2564). การรับมือกับวิกฤตการแพร่ระบาด COVID-19 ของ HPT “ผลักดันความต่อเนื่องของห่วงโซาโลจิสติกส์ท่ามกลางความท้าทายที่ยากจะคาดเดา”. ค้นเมื่อ 31 สิงหาคม 2564, จาก <https://hutchisonports.co.th/th/?s=การรับมือกับวิกฤตการแพร่ระบาด+COVID-19+ของ+HPT+&lang=th>
- Millefiori, et al. (2021). COVID-19 impact on global maritime mobility. *Sci Rep* 11, 18039.
- Okerman, J., & von Tigerstrom, B. (2021). Any Port in a Pandemic: International Law and Restrictions on Maritime Traffic during the COVID-19 Pandemic. *Canadian Yearbook of international Law/Annuaire canadien de droit international*, 58, 194 - 224.
- United Nations. (2016). *Maritime Transport Is ‘Backbone of Global Trade and the Global Economy’*, Says Secretary-General in Message for International Day. Retrieved August 12, 2020, from <https://www.un.org/press/en/2016/sgsm18129.doc.htm>