

## ธุรกิจเรือคอนเทนเนอร์ปี 2557

ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ปัจจุบันการขนส่งทางเรือมีหลายรูปแบบ ทั้งการขนส่งด้วยเรือสินค้าเทกอง เรือขนส่งสินค้าเหลว เรือคอนเทนเนอร์ ฯลฯ แต่ธุรกิจเรือคอนเทนเนอร์จะเป็นที่รู้จักแพร่หลายที่สุด เนื่องจากดำเนินตาม โมเดลธุรกิจที่เรารู้จักคุ้นเคยกันดี มีการสร้างแบรนด์ โฆษณา การให้บริการเสริมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม การแข่งขันเพื่อเพิ่มความเที่ยงตรงแม่นยำในการขนส่ง ฯลฯ เพื่อสร้างแตกต่างจากคู่แข่ง แทนที่จะเน้นแข่งขันด้านราคาเป็นหลัก

ปัจจุบันมีเรือคอนเทนเนอร์ให้บริการรวม 5,952 ลำ ระบายบรรทุกรวม 17.8 ล้าน TEU สำหรับสายการเดินเรือใหญ่ อันดับ 1 คือ เมอร์ค ระบายบรรทุก 2.6 ล้าน TEU อันดับ 2 Mediterranean Shipping Company ของสวิสเซอร์แลนด์ 2.4 ล้าน TEU และอันดับ 3 CMA CGM ของฝรั่งเศส 1.5 ล้าน TEU อันดับ 4 เอเวอร์กรีนของไต้หวัน 8.6 แสน TEU อันดับ 5 คอสโกของจีน 7.7 แสน TEU อันดับ 6 Hapag-Lloyd ของเยอรมนี 7.4 แสน TEU อันดับ 7 APL ของสิงคโปร์ 6.3 แสน TEU อันดับ 8 ฮันจินชิปปิ้งของเกาหลีใต้ 6 แสน TEU อันดับ 9 CSC ของจีน 5.8 แสน TEU และอันดับ 10 MOL ของญี่ปุ่น 5.5 แสน TEU สำหรับสายการเดินเรือคอนเทนเนอร์รายใหญ่ของไทย คือ อาร์ซีแอล เป็นอันดับ 30 ของโลก ขนาด 4.7 หมื่น TEU

ธุรกิจสายการเดินเรือมีลักษณะขึ้นลงตามวัฏจักรธุรกิจ โดยได้เคยเผชิญกับการตกต่ำภายหลังเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมวินด์เทรคเตอร์เมื่อปี 2544 ในครั้งนั้นฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว แต่การตกต่ำในช่วงปัจจุบันที่เริ่มตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นมา กลับฟื้นตัวค่อนข้างช้า เนื่องจากในช่วงปี 2550 – 2553 ได้มีคำสั่งต่อเรือใหม่จำนวนมาก แต่คาดการณ์ผิด โดยแทนที่เศรษฐกิจจะเฟื่องฟูกลับตกต่ำครั้งใหญ่จากวิกฤตซับไพร์ม ทำให้อุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลลดลงหรือเพิ่มในอัตราต่ำมาก

ปัจจุบันสถานการณ์เริ่มดีขึ้น อุปสงค์ต่อการขนส่งทางเรือเพิ่มมากขึ้น แต่สถานการณ์ในปี 2556 กลับมีการรับมือเรือที่สั่งต่อเอาไว้ล่วงหน้าจำนวนมาก ประกอบมีการแข่งขันตัดราคาค่าระวาง ทำให้บริษัทเดินเรือจำนวนมากขาดทุน

แม้ปัจจุบันระวางบรรทุกเกินความต้องการ ก็ยังมีคำสั่งต่อเรือเพิ่มเติม ทั้งๆ ที่ไม่ต้องการระวางบรรทุกเพิ่มขึ้นก็ตาม เนื่องจากต้องการเรือขนาดใหญ่ ซึ่งจะลดการใช้พลังงานต่อจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ลงได้มาก ประกอบกับปัจจุบันเรือมีลูกค้าน้อย ทำให้ลดค่าต่อเรือถูกกว่าปกติ 25% นอกจากนี้ เรือที่ต่อใหม่มีระบบอัตโนมัติมากขึ้น ช่วยประหยัดบุคลากรลงไปได้มาก เช่น เรือขนาดใหญ่ตั้งแต่ 11,000 TEU ขึ้นไป ที่ต่อขึ้นใหม่ จะใช้พนักงานเพียง 13 คน ลดลงจากเดิมที่ต้องใช้มากถึง 23 คน

นาย Nils Smedegaard Andersen หัวหน้าผู้บริหารสายการเดินเรือเมอร์คของเดนมาร์ก ซึ่งนับเป็นผู้ให้บริการเรือคอนเทนเนอร์รายใหญ่ที่สุดในโลก ได้ให้ทัศนะเมื่อปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2557 คาดว่าปริมาณขนส่งคอนเทนเนอร์จะเพิ่มขึ้น 4 – 5% ในปี 2557 แต่ค่าระวางเรือในปี 2557 จะยังคงอ่อนตัว เนื่องจากมีการรับมือเรือใหม่ เมื่อหักเรือที่เรือทิ้งแล้ว ปริมาณระวางเพิ่มขึ้นสุทธิมากถึง 10% โดยคาดว่าสถานการณ์ระวางเกินความต้องการจะสิ้นสุดลงปลายปี 2559 หรืออาจจะยาวกว่านี้ ขึ้นกับว่าจะยกเลิกเรือเก่าเร็วมากน้อยเพียงใด

ขณะที่นาย Xu Zhengjun ผู้อำนวยการสายการเดินเรือคอสโกของจีนกลับมีความแตกต่างออกไป คาดว่าสถานการณ์จะดีขึ้นอย่างช้าๆ ในปี 2557 เนื่องจากเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น การแข่งขันตัดราคาค่าระวางน่าจะลดน้อยลง ส่วนนักวิเคราะห์ของธนาคาร CIMB ก็ให้ความเห็นทำนองเดียวกันว่าผู้ประกอบการธุรกิจเดินเรือได้รับบทเรียนอันเจ็บปวดจากการแข่งขันตัดราคาอย่างมากในปี 2556 ดังนั้น คาดว่าสถานการณ์น่าจะปรับตัวดีขึ้น การตัดราคาน่าจะลดลงในปี 2557

ขณะเดียวกันผู้ประกอบการขนส่งคอนเทนเนอร์ก็จะพยายามรัดเข็มขัดลดค่าใช้จ่ายลง กลยุทธ์ประการหนึ่งที่นิยมใช้ในปัจจุบัน คือ slow steaming เป็นการเดินเรือช้าลง ช่วยประหยัดพลังงานลงไปมาก โดยปกติจะลดความเร็วลงเหลือ 20 น็อต แต่ผู้ประกอบการบางรายได้ลดความเร็วลงเหลือเพียงแค่ 15 น็อต เพื่อให้ประหยัดพลังงานลงมากขึ้นอีก

จากการคำนวณพบว่าหากลดความเร็วลง 10% จะช่วยประหยัดพลังงานลงได้มากถึง 19% ซึ่งแม้จะต้องใช้เรือเพิ่มขึ้นเพื่อขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ปริมาณเท่าเดิม และใช้บุคลากรเดินเรือเพิ่มขึ้น แต่ก็คุ้ม เพราะปัจจุบันเรือเกินความต้องการอยู่แล้ว ขณะที่ระยะเวลาขนส่งจะเพิ่มขึ้นไม่มากนัก กระทบต่อลูกค้าอย่างจำกัด เป็นต้นว่า ระยะเวลาการขนส่งจากท่าเรือฮ่องกงมายังท่าเรือรีตเตอร์ดัมของเนเธอร์แลนด์ จะเพิ่มจาก 21 วัน เป็น 23 วัน

บทความในหนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ วันที่ 11 มีนาคม 2557