



อนาคตการเดินเรือโลก เปลี่ยนไปอย่างไร?

เมื่อ IMO รับรองเป้าหมายคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์

อนาคตการเดินเรือโลกเปลี่ยนไปอย่างไร เมื่อ IMO รับรองเป้าหมายคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์

ท่ามกลางคลื่นความเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศที่รุนแรงขึ้น อุตสาหกรรมการเดินเรือที่ขับเคลื่อนการค้าโลกมากกว่า 80% กำลังเผชิญแรงกดดันรอบด้านให้ปรับตัวอย่างเร่งด่วน เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม **จุดเปลี่ยนสำคัญเกิดขึ้นเมื่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) รับรองเป้าหมายคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2050** ถือเป็นครั้งแรกที่โลกมีกรอบกฎหมายที่สามารถบังคับใช้ได้จริงในระดับสากล สำหรับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจาก การขนส่งทางทะเลโดยเฉพาะ ซึ่งการเปลี่ยนผ่านครั้งใหญ่นี้เกิดขึ้นในขณะที่การค้าทางทะเลยังคงพยายามฟื้นตัวจากผลกระทบของปัจจัยต่าง ๆ โดยในปี 2023 การขนส่งสินค้าทางเรือทั่วโลกเติบโตขึ้นเพียง 2.4% ซึ่งเป็นสัญญาณบวกหลังจากการหดตัวในปี 2022 สะท้อนให้เห็นถึงความเปราะบางของภาคอุตสาหกรรมนี้อย่างชัดเจน

เครือข่ายเดินเรือของโลกต้องรับมือกับอุปสรรคใหม่ที่ไม่ได้มีเพียงมรสุมหรือพายุธรรมชาติอีกต่อไป แต่รวมถึงความเสี่ยงที่เกิดจาก**จุดตึงเครียดทางยุทธศาสตร์** เช่น คลองสุเอซและคลองปานามาที่กำลังได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์และวิกฤตสภาพอากาศ โดยเฉพาะภัยแล้งที่ทำให้ระดับน้ำลดลงจนจำกัดจำนวนเรือที่ผ่านได้ในแต่ละวัน เมื่อการขนส่งสินค้าล่าช้าและมีต้นทุนสูงขึ้น การเบี่ยงเส้นทางเดินเรือไม่ได้แค่เพิ่มระยะเวลาและต้นทุนเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อทั้งระบบห่วงโซ่อุปทาน ทั้งความมั่นคงด้านอาหาร การจัดหาพลังงาน และเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของหลายประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะกลุ่มประเทศที่เปราะบาง ซึ่งรวมถึงรัฐ

กำลังพัฒนาที่เป็นเกาะขนาดเล็กและประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ที่ไม่มีทางเลือกมากนักในการจัดหาสินค้าหรือปรับเปลี่ยนช่องทางขนส่ง

จากรายงาน **Review of Maritime Transport 2024** โดย **United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)** ได้สะท้อนภาพสถานการณ์นี้ไว้อย่างชัดเจน พร้อมเรียกร้องให้มีมาตรการเร่งด่วนเพื่อเสริมความยืดหยุ่นของภาคการเดินเรือในทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็นการ**เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน** และ**ทนทาน การส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกและเทคโนโลยีที่ลดการปล่อยคาร์บอน** รวมถึง**การจัดการปัญหาการจดทะเบียนเรือที่ไม่โปร่งใส** ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อความโปร่งใสและความยั่งยืนในระบบการค้าโลก

“การสร้างการขนส่งทางทะเลที่ยั่งยืนและยืดหยุ่น และการเตรียมความพร้อมสำหรับอนาคตของห่วงโซ่อุปทานโลก ไม่ใช่เพียงทางเลือก แต่เป็นความจำเป็นเชิงกลยุทธ์”

— Rebeca Grynspan

บทความนี้จะชวนสำรวจอนาคตของอุตสาหกรรมเดินเรือโลกที่กำลังเผชิญจุดเปลี่ยนครั้งสำคัญ ท่ามกลางแรงผลักดันจากวิกฤตภูมิอากาศ เทคโนโลยีที่ก้าวหน้า และความผันผวนของเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะเมื่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) รับรองเป้าหมายการปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2050 ซึ่งเป็นพัฒนาการที่กำลังกำหนดทิศทางใหม่ของการขนส่งทางทะเล และส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของระบบเศรษฐกิจและห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก



IMO เดินหน้าสู่กฎระเบียบใหม่ บังคับใช้จริง ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากเรือ

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) กำลังก้าวข้ามจากการแสดงเจตนารมณ์ ไปสู่การวาง กฎระเบียบที่มีผลผูกพัน เพื่อแก้ปัญหาการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางทะเล โดยมีเป้าหมายระยะยาวคือความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutral) ภายในปี 2050 ซึ่งหมายถึงการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้เหลือน้อยที่สุดจนถึงระดับที่สามารถชดเชยการปล่อยทั้งหมดได้ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้เกิดขึ้นจากการแก้ไข **มาตรการภาคผนวก VI ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL)** ซึ่งครอบคลุมการป้องกันมลพิษทางอากาศจากเรือ โดยร่างกฎหมายได้รับการเห็นชอบในที่ประชุม ของ คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee: MEPC) ครั้งที่ 83 เมื่อวันที่ 7 - 11 เมษายน ปี 2025 และเตรียมรับรองอย่างเป็นทางการในเดือนตุลาคม ก่อนจะมีผลบังคับใช้ในปี 2027

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้อนุมัติข้อบังคับใหม่ ที่มุ่งสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์สำหรับการเดินเรือทั่วโลก



มาตรการใหม่นี้จะครอบคลุมเฉพาะ **เรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่มีขนาดมากกว่า 5,000 ตันกรอส (Gross Tonnage หรือ GT)** ซึ่งหมายถึงเรือที่มีปริมาตรภายในตัวเรือมากกว่า 5 แสนลูกบาศก์ฟุต โดยไม่ใช้น้ำหนักแต่เป็นการวัดขนาดเรือจากพื้นที่ใช้สอยทั้งหมดที่อยู่ภายในตัวเรือ รวมถึงห้องเครื่อง ห้องเก็บสินค้า และห้องโดยสาร ซึ่งเรือขนาดนี้เป็นกำลังหลักของการขนส่งระหว่างประเทศ และมีสัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกคิดเป็น **ประมาณ 85% ของการปล่อยทั้งหมดจากภาคการขนส่งทางทะเล** โดยหัวใจของ **มาตรฐานเชื้อเพลิงระดับโลก (Global Fuel**

Standard) คือการบังคับให้เรือที่อยู่ในเกณฑ์ต้องลดความเข้มข้นของการปล่อยก๊าซต่อพลังงานที่ใช้ (Global Fuel Intensity: GFI) โดยใช้วิธีคำนวณแบบ well-to-wake¹ หากเรือลำใดปล่อยก๊าซเกินเกณฑ์ที่กำหนด จะต้องชดเชยการปล่อยส่วนเกินผ่านการใช้น้ำมันที่สะอาด ซึ่งสามารถได้มาจากเรือที่ปล่อยต่ำกว่าเกณฑ์หรือจากหน่วยที่สะสมไว้ล่วงหน้า รวมถึง **มาตรการทางเศรษฐกิจระดับโลก (Global Economic Measure)** จากการบริจาคเข้าสู่กองทุน IMO Net-Zero ในขณะเดียวกันเรือที่ใช้เทคโนโลยีสะอาดหรือปล่อยก๊าซใกล้ศูนย์จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางการเงิน ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการส่งเสริมนวัตกรรมด้านพลังงานสะอาด นอกจากนี้ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ยังวางโครงสร้างเป้าหมายไว้ 2 ระดับ ได้แก่ **เป้าหมายฐาน (Base Target)** และ **เป้าหมายการปฏิบัติตามโดยตรง (Direct Compliance Target)** เพื่อให้แต่ละเรือได้รับการประเมินตามเกณฑ์ที่เหมาะสม และสามารถเทียบประสิทธิภาพกันได้ในระดับสากล

การแก้ไขมาตรการภาคผนวก VI ในอนุสัญญา **ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (MARPOL) ฉบับล่าสุด** จะถูกเพิ่มไว้ในบทที่ 5 ของอนุสัญญา และมีผลบังคับใช้กับเรือของประเทศสมาชิกทั้งหมด 108 ประเทศ ซึ่งเป็นประเทศที่ขึ้นทะเบียนและกำกับดูแลเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่เกือบทั้งหมดในโลก โดยมีสัดส่วนรวมกันมากกว่า **97% ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือทั่วโลก** ในแง่ของระวางขนส่งหรือ Dead Weight Tonnage (DWT)² โดยนโยบายใหม่ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ยังสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกปี 2023 ที่มุ่งส่งเสริมเทคโนโลยีสะอาดและการเปลี่ยนผ่านอย่างเป็นธรรม ซึ่งนายอาร์เซนีโอ โดมิงเกซ (Arsenio Dominguez) เลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้กล่าวในช่วงปิดประชุม MEPC ครั้งที่ 83 ว่า การอนุมัติร่างนี้คือ **“ก้าวสำคัญของความร่วมมือระดับโลกในการแก้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ”** และแสดงให้เห็นว่า องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำลังลงมือทำอย่างจริงจังตามคำมั่นที่ให้ไว้

¹ วิธีคำนวณแบบ well-to-wake คือ หนึ่งในมาตรฐานการวัดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ครอบคลุมวงจรชีวิตทั้งหมดของพลังงาน ตั้งแต่ต้นทางการผลิตไปจนถึงการใช้งานจริง

² ระวางขนส่ง หรือ Dead Weight Tonnage (DWT) ซึ่งหมายถึงความสามารถสูงสุดที่เรือลำหนึ่งสามารถบรรทุกสินค้าได้โดยไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยการเดินเรือ ไม่ใช้น้ำหนักตัวเรือ แต่คือความจุในการขนส่งที่แท้จริง



การลดคาร์บอนกับจุดเปลี่ยนของอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือ

การขนส่งทางเรืออาจไม่ใช่ผู้ต้องหารายใหญ่ที่สุดในเวทีโลกร้อน แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่า **มีส่วนรับผิดชอบต่อการปล่อยก๊าซเรือนกระจกถึง 3% ของทั้งหมดทั่วโลก** ซึ่งเป็นตัวเลขที่น่าจับตาเมื่อโลกกำลังมุ่งหน้าเข้าสู่การเปลี่ยนผ่านด้านพลังงานอย่างเร่งด่วน แม้จะมีการเรียกร้องให้ลดคาร์บอนในภาคการขนส่ง แต่การเปลี่ยนผ่านไปสู่พลังงานสะอาดยังเต็มไปด้วยอุปสรรค ทั้งต้นทุนการปรับปรุงเรือที่สูง ความไม่แน่นอนของเชื้อเพลิงในอนาคต และอัตราการเรือถอนเรือเก่าที่ต่ำ

ในปี **2023 กองเรือพาณิชย์ทั่วโลกเติบโตขึ้น 3.4%** ซึ่งแม้จะสูงกว่าการเติบโตของการค้าโลกในช่วงเดียวกัน แต่ก็ยังไม่ถึงระดับเฉลี่ยในอดีต เมื่อก้าวเข้าสู่ต้นปี **2024** ภาพรวมของการเปลี่ยนผ่านสู่การใช้เชื้อเพลิงสะอาดยังคงอยู่ในระยะเริ่มต้น มีเพียง **14% ของระวางบรรทุกใหม่ที่สามารถใช้งานเชื้อเพลิงทางเลือกได้ทันที** ขณะที่อีก **50%** มีศักยภาพในการปรับเปลี่ยน แต่ยังไม่มีการดำเนินการอย่างจริงจัง นอกจากนี้ ในด้านการผลิตเรือใหม่ **ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังคงเป็นศูนย์กลางหลักของอุตสาหกรรมโลก** โดยจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ร่วมกันผลิตเรือใหม่ถึง **95%** ของทั้งหมด และในปีที่ผ่านมาจีนสามารถก้าวขึ้นเป็นผู้นำด้านการส่งมอบกำลังการผลิตได้เป็นครั้งแรก แม้กองเรือจะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่การเติบโตด้านปริมาณยังไม่สามารถชดเชยการปรับตัวด้านสิ่งแวดล้อมที่ล่าช้าได้ **หากอุตสาหกรรมเดินหน้าด้วยความเร็วเท่าเดิม อาจต้องเผชิญกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงล่าช้า รวมถึงมาตรการควบคุมจากภาครัฐที่เข้มงวดมากขึ้น และแรงกดดันจากลูกค้าที่หันมาให้ความสำคัญกับความยั่งยืนเป็นหลักในการเลือกใช้**

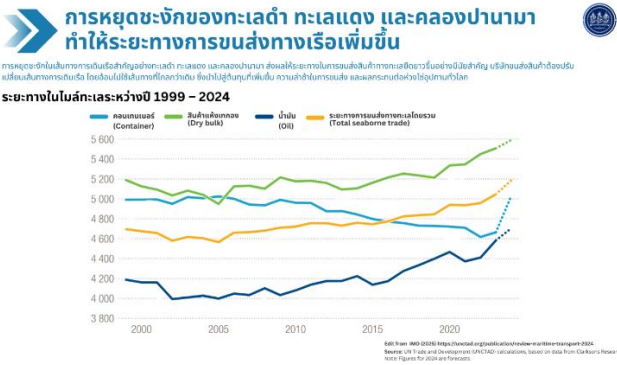
บริการ ปัจจัยเหล่านี้กำลังกลายเป็นตัวแปรสำคัญที่จะกำหนดความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว

เพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรมให้เข้าสู่เส้นทางการลดคาร์บอนอย่างจริงจัง UNCTAD ได้เสนอแนวทางสำคัญ ได้แก่ **การลงทุนในเทคโนโลยีเชื้อเพลิงทางเลือก การวางกรอบกฎระเบียบที่เข้มแข็ง และการจัดสรรมาตรการจูงใจทางเศรษฐกิจ** เพื่อกระตุ้นการต่อเรือที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและปรับปรุงเรือเก่าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



ความเสี่ยงใหม่ของการเดินเรือในโลกที่เปลี่ยนไป

การเดินเรือทั่วโลกในปัจจุบันต้องเผชิญกับความเสี่ยงใหม่ที่มีความซับซ้อนขึ้นทั้งจาก **ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ** ที่ส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของการค้าระหว่างประเทศ และ **เพิ่มความท้าทายให้กับห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก** หนึ่งในความเสี่ยงที่สำคัญคือ **การหยุดชะงักของเส้นทางการเดินเรือที่สำคัญ** ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเส้นทางที่ต้องใช้เวลามากขึ้นและมีต้นทุนที่สูงกว่าเดิม ซึ่งการปิดกั้นเส้นทาง เช่น คลองสุเอซและคลองปานามา ทำให้การขนส่งสินค้าต้องผ่านเส้นทางที่ยาวขึ้นอย่างแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งเพิ่มระยะทางในการเดินเรือและต้นทุนการขนส่ง **ทั้งต้นทุนเชื้อเพลิง ค่าประกันภัย และค่าเช่าเรือ** อีกทั้งยังเพิ่มการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการขนส่งทางเรือที่มีระยะทางยาวขึ้น เช่น การเพิ่มขึ้นของการเดินทางรอบแหลมกู๊ดโฮป 89% ทำให้ความต้องการระวางบรรทุกเรือทั่วโลกเพิ่มขึ้น 3% และทำให้ความต้องการเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้น 12% ส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศมีความยากลำบากมากขึ้น ตลอดจนส่งผลให้เกิดความไม่มั่นคงในภูมิภาคต่าง ๆ เช่น ความตึงเครียดในทะเลจีนใต้ที่กระทบต่อการขนส่งสินค้าในระยะยาว การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงต้องเผชิญกับความท้าทายในการรักษาความเสถียรของห่วงโซ่อุปทานและความมั่นคงของเศรษฐกิจโลก



ที่มา : UNCTAD (2024)

เพื่อจัดการกับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือ และผลกระทบที่เกิดจากการขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยเฉพาะ การเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อให้เกิด ความยืดหยุ่นและเสถียรภาพในห่วงโซ่อุปทานโลก UNCTAD ได้เสนอแนวทางสำคัญ ได้แก่ **การลงทุน ในโครงสร้างพื้นฐานที่ยืดหยุ่น การกระจายเส้นทางเดินเรือ การเพิ่มความร่วมมือระหว่างประเทศ การสนับสนุนการค้าภายในภูมิภาค ตลอดจนการสนับสนุนประเทศกำลังพัฒนาที่เป็นเกาะขนาดเล็ก และประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุด**



กองทุน IMO Net-Zero กับความพยายาม สร้างความเป็นธรรมในการเปลี่ยนผ่าน

ในโลกที่การเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานสะอาด เป็นความจำเป็นที่ไม่อาจหลีกเลี่ยง องค์กรทางทะเล ระหว่างประเทศได้เดินทางสร้างกลไกใหม่ที่ชื่อว่า **กองทุน IMO Net-Zero** เพื่อสร้างความเป็นธรรมในการรับมือกับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคการเดินเรือ โดยหัวใจของกองทุนนี้คือการนำเงินจากการเก็บ ค่าธรรมเนียมที่อิงจากระดับการปล่อยมลพิษของเรือแต่ละ ลำ มาใช้ในการสนับสนุนภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนผ่าน โดยรายได้จากกองทุนจะถูกนำไปจัดสรร อย่างมีเป้าหมายเพื่อ **ให้รางวัลแก่เรือที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระดับต่ำ** ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้ภาคธุรกิจหันมาใช้ เทคโนโลยีสะอาดมากขึ้น **การสนับสนุนการวิจัย และพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน และนวัตกรรมสีเขียว โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนาที่ยังมีข้อจำกัด ด้านทรัพยากรและเทคโนโลยี การส่งเสริมการถ่ายทอด เทคโนโลยีและการฝึกอบรมบุคลากร** เพื่อเสริมศักยภาพ ของแต่ละประเทศให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การลดก๊าซเรือนกระจกขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ และที่

สำคัญคือ**การช่วยบรรเทาผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อ ประเทศที่มีความเปราะบาง** เช่น ประเทศกำลังพัฒนา ขนาดเล็กที่เป็นเกาะ และประเทศพัฒนาน้อยที่สุด ที่อาจ ได้รับผลกระทบจากต้นทุนการเปลี่ยนผ่านที่เพิ่มขึ้น

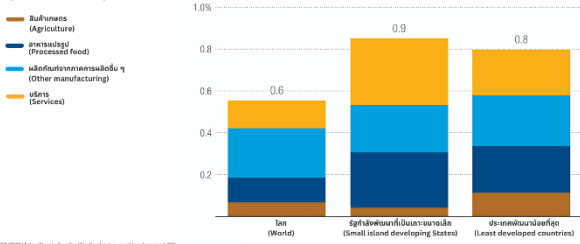
การจัดตั้งกองทุน IMO Net-Zero ไม่ได้เป็นเพียง การสร้างแหล่งเงินทุนใหม่ แต่ยังเป็นการสะท้อนแนวคิด เรื่อง**ความเป็นธรรมด้านสภาพภูมิอากาศ**ที่มองเห็นถึงความแตกต่างของศักยภาพแต่ละประเทศในการเผชิญหน้า กับการเปลี่ยนแปลง นี่คือนิ่งในความพยายามสำคัญ ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศที่จะทำให้การลด การปล่อยมลพิษทางทะเลเป็นไปอย่างทั่วถึง เท่าเทียม และไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง



คลื่นเงินเพื่อรอบใหม่อาจกำลังก่อตัวขึ้น จากกลางมหาสมุทร

กลางปี 2024 การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ต้องเผชิญกับแรงกดดันจาก**ต้นทุนการขนส่งทางทะเล ที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว** ไม่ว่าจะเป็นความแออัด ของท่าเรือ เส้นทางเดินเรือที่ต้องเปลี่ยน และต้นทุน การดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น กลายเป็นแรงกดดันใหม่ที่กำลัง สะท้อนผ่านราคาสินค้าในตลาดโลก ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า **คลื่นเงินเพื่อรอบใหม่อาจกำลังก่อตัวขึ้นจากกลางมหาสมุทร** เช่น ดัชนีต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากเซี่ยงไฮ้ (SCFI) **เพิ่มขึ้นมากกว่าสองเท่าเมื่อเทียบกับช่วงปลายปี 2023** ซึ่งเป็นผลจากการเดินทางที่ยาวนานขึ้น การใช้เชื้อเพลิงมากขึ้น รวมถึงเบี้ยประกันภัยที่พุ่งขึ้น ตามความเสี่ยงในเส้นทางเดินเรือ สิ่งที่น่ากังวลคือ **แรงกระเพื่อมจากต้นทุนที่กำลังผลักดันราคาสินค้าอุปโภค บริโภคทั่วโลกให้ขยับขึ้น** UNCTAD ประเมินว่า หากสถานการณ์ยังคงต่อเนื่องไปจนถึงปี 2025 **ราคาสินค้าทั่วโลกจะปรับเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 0.6%** เพียงเพราะค่าขนส่ง เพียงปัจจัยเดียว โดยเฉพาะรัฐกำลังพัฒนาบนเกาะเล็ก ที่เผชิญกับ**ราคาสินค้าที่เพิ่มขึ้นถึง 0.9%** ภายในปี 2025 และในหมวดอาหารแปรรูปที่**ต้นทุนอาจพุ่งสูงถึง 1.3%** ซึ่งไม่เพียงบั่นทอนอำนาจซื้อ แต่ยังส่งสัญญาณความเสี่ยง ด้านความมั่นคงทางอาหารในระยะยาว

ผลกระทบของการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางเรือต่อดัชนีราคาผู้บริโภคและการจ้างงานตามประเภทอุตสาหกรรมปี 2023 - มิถุนายน 2024



ที่มา : Unctad (2024)

ทางออกที่ยั่งยืนอยู่ที่การลงทุนในเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ

การปรับปรุงท่าเรือและอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นกุญแจสำคัญที่ช่วยให้การดำเนินงานในอุตสาหกรรมเดินเรือยังคงมีประสิทธิภาพท่ามกลางความท้าทายที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการลดความแออัดในท่าเรือและการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เช่น Blockchain และ ปัญญาประดิษฐ์ (AI) ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดการการเทียบท่าของเรือและช่วยให้การจัดการท่าเรือให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยลดเวลารอคอยในการเทียบท่า และเพิ่มความแม่นยำในการติดตามสินค้า สามารถรับมือกับปริมาณการขนส่งที่สูงขึ้นได้ ช่วยลดความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของท่าเรืออีกด้วย

เพื่อบรรลุการปรับตัวที่ยั่งยืนและรับมือกับความเสี่ยงที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ UNCTAD ได้เสนอแนวทางสำคัญ ได้แก่ **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ทนทานต่อสภาพภูมิอากาศ การลงทุนในเทคโนโลยีดิจิทัล และการขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ** เพื่อกระจายภาระงานและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า **การผลักดันความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน** ยังเป็นอีกกลไกสำคัญในการสร้างความยืดหยุ่นให้กับระบบท่าเรือ เพื่อรองรับแรงกดดันจากภัยธรรมชาติและความไม่แน่นอนในอนาคต การเร่งปรับปรุงในระดับโครงสร้างจึงไม่เพียงช่วยลดต้นทุนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน แต่ยังเป็นรากฐานสำคัญในการรักษาความต่อเนื่องของห่วงโซ่อุปทานท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงที่ยากจะคาดเดา

อุตสาหกรรมเดินเรือบนเส้นทางสู่ความยั่งยืน

เมื่อองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ประกาศรับรองเป้าหมายการปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2050 อย่างเป็นทางการ ทิศทางของอุตสาหกรรมเดินเรือทั่วโลกก็เปลี่ยนไปอย่างถาวร การเดินทางระยะไกลด้วยพลังงานฟอสซิลกำลังจะ

ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงกรกฎาคม 2024 เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศหลายสายเริ่มส่งสัญญาณเตือนชัดเจนว่าต้นทุนกำลังเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น เส้นทางเซี่ยงไฮ้ - อเมริกาใต้ มีต้นทุนเฉลี่ย ฟุ้งแตะ 9,026 ดอลลาร์สหรัฐต่อทีอียู³ ตัวเลขนี้ถือว่าสูงที่สุดนับตั้งแต่เดือนกันยายน 2022 ซึ่งไม่ใช่แค่เส้นทางเดียวที่ได้รับผลกระทบ เส้นทางเซี่ยงไฮ้ - แอฟริกาใต้ ก็ปรับตัวขึ้นเกือบ 3 เท่า อยู่ที่ 5,426 ดอลลาร์สหรัฐต่อหนึ่งทีอียู ขณะที่เส้นทางเซี่ยงไฮ้ - แอฟริกาตะวันตก ก็ขยับขึ้น 137% มาแตะที่ 5,563 ดอลลาร์สหรัฐต่อทีอียู ซึ่งเป็นระดับสูงสุดนับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2022 ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ ไม่ใช่แค่ตัวเลขในสมุดบัญชีของผู้ประกอบการ แต่มันกำลังสะท้อนผ่านราคาสินค้าที่ผู้บริโภคพบเจอในร้านค้า ซูเปอร์มาร์เก็ต และตลาดท้องถิ่นทั่วโลก **เมื่อค่าขนส่งขยับขึ้น ผู้ผลิตย่อมส่งต่อภาระเหล่านั้นสู่ปลายทางสุดท้าย คือผู้บริโภค**

เพื่อรับมือกับแรงกดดันจากต้นทุนการขนส่งทางทะเลที่ปรับตัวสูงขึ้น UNCTAD ได้เสนอแนวทางสำคัญ ได้แก่ **การยกระดับระบบติดตามข้อมูลการขนส่งสินค้า** ให้แม่นยำและทันเวลา เพื่อเข้าใจพลวัตของตลาดต้นทุนระหว่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น พร้อมทั้งเสนอให้**ภาครัฐใช้มาตรการเชิงนโยบายแบบเจาะจง** เพื่อช่วยบรรเทาผลกระทบต่อประเทศที่เปราะบางเป็นพิเศษ นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับ**การผลักดันความร่วมมือระดับโลก** เพื่อเสริมความแข็งแกร่งให้กับห่วงโซ่อุปทาน ลดความผันผวนของต้นทุน และสร้างระบบการค้าโลกที่ทนทานต่อวิกฤต ตลอดจน**สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับภูมิภาค** เพื่อช่วยลดการพึ่งพาเส้นทางขนส่งระยะไกลและเปิดทางให้การค้าภายในภูมิภาคเติบโตได้ท่ามกลางความไม่แน่นอน

³ TEU ย่อมาจาก Twenty-foot Equivalent Unit หมายถึง หน่วยวัดปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่มีความยาว 20 ฟุต ซึ่งเป็นมาตรฐานในอุตสาหกรรมขนส่งทางเรือ

กลายเป็นอดีต แม้จะไม่มีข้อบังคับตายตัวว่าประเทศใดต้องทำอะไร แต่ด้วยกรอบเวลาที่ชัดเจนและเป้าหมายที่ท้าทาย ไม่มีใครสามารถเพิกเฉยต่อการเปลี่ยนแปลงนี้ สิ่งที่คุณกำลังจับตามองไม่ใช่แค่จำนวนเรือหรือปริมาณสินค้าที่ขนส่งได้อีกต่อไป แต่คือ**อัตราการลดคาร์บอนที่แท้จริง**ในแต่ละลำเรือ ทุกเส้นทางเดินเรือ และทุกท่าเรือที่เกี่ยวข้อง อนาคตของอุตสาหกรรมนี้จะไม่ได้วัดกันที่ความเร็วหรือขนาดอีกต่อไป แต่จะวัดกันที่**ความสามารถในการปรับตัว**เข้ากับเป้าหมายสุทธิเป็นศูนย์ที่ทุกคนรู้ดีว่าเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ การเดินเรือจึงไม่ใช่แค่โครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์อีกต่อไป แต่กำลังกลายเป็นเวทีสำคัญของนวัตกรรมด้านพลังงาน และเป็นหัวใจของการเปลี่ยนผ่านระดับโครงสร้างของโลกอย่างแท้จริง

กองยุทธศาสตร์และประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ความสอดคล้องกับเป้าหมาย SDGs

SDG7 สร้างหลักประกันว่าทุกคนเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ในราคาที่ซื้อหาได้ เชื่อถือได้ และยั่งยืน

SDG9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

SDG13 ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

SDG14 อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเลและทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

IMO. (2025). *IMO approves net-zero regulations for global shipping*. Retrieved from <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-approves-netzero-regulations.aspx>

IMO. (2025). *Marine Environment Protection Committee (MEPC 83) - Closing remarks*. Retrieved from <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/MEPC-83-Closing-remarks.aspx>

Unctad. (2024). *Review of Maritime Transport 2024*. Retrieved from <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>

United Nations. (2023). *Global shipping poised to get new emissions-fighting strategy*. Retrieved from <https://news.un.org/en/story/2023/07/1138317>

United Nations. (2025). *Countries reach historic deal to cut shipping emissions*. Retrieved from <https://news.un.org/en/story/2025/04/1162176>