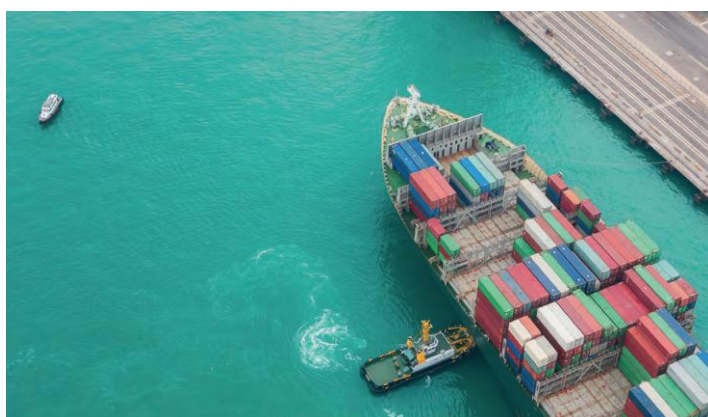


ประเด็น ยุทธศาสตร์ ฉบับที่ A29	2 มิ.ย. 68	วิทยาลัยการทัพบก
ประเด็น ยุทธศาสตร์ ชื่องง	ฮ่องกงศูนย์กลางการขนส่งทางเรือ	
ประเด็นสำคัญ	1. โครงข่ายท่าเรือในฮ่องกง 2. ระบบปฏิบัติการภายในท่าเรือฮ่องกง 3. สถิติการขนส่งทางเรือของฮ่องกง 4. SWOT Analysis ของท่าเรือฮ่องกง 5. ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการเดินทางเรือในอนาคต 6. การเชื่อมโยงท่าเรือฮ่องกงกับภูมิภาค 7. ผลกระทบจากปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์ในปัจจุบัน	



ฮ่องกงตั้งอยู่ในตำแหน่งยุทธศาสตร์สำคัญของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยเป็นจุดเชื่อมต่อของเส้นทางการค้าระหว่างประเทศฝั่งตะวันตกกับจีนแผ่นดินใหญ่และประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่มีอ่าวลึกและปลอดภัย (Sheltered Deep Water Harbour) เอื้อต่อการจอดเรือสินค้าขนาดใหญ่และมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการเดินทางเรือและการขนส่งทาง

ทะเลมาอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ฮ่องกงยังทำหน้าที่เป็นท่าเรือผ่านแดน (entrepôt port) สำหรับจีนแผ่นดินใหญ่ โดยเฉพาะในบริเวณลุ่มแม่น้ำเพิร์ล (Pearl River Delta) ซึ่งมีอุตสาหกรรมการผลิตขนาดใหญ่ ทำให้ฮ่องกงมีบทบาทในการรวบรวมและกระจายสินค้าไปยังปลายทางต่างประเทศทั่วโลก โดยมากกว่าร้อยละ 60 ของตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนถ่ายในฮ่องกงเป็นสินค้าผ่านแดน (transshipment cargo)

1. โครงข่ายท่าเรือในฮ่องกง

ฮ่องกงมีระบบโครงสร้างพื้นฐานสำหรับท่าเรือที่ครบวงจรและมีศักยภาพสูง โดยกลุ่มท่าเรือ Kwai Tsing เป็นแกนกลางของระบบท่าเรือทั้งเมือง สามารถรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ได้มากกว่า 20 ล้าน TEUs/ปี ขณะเดียวกัน ยังมีท่าเรือเฉพาะกิจ เช่น Mid-stream Sites และ River Trade Terminal ที่ช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นและลดภาระของท่าเรือหลัก การจัดสรรพื้นที่และการออกแบบทางวิศวกรรมที่ทันสมัยเช่นนี้ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ฮ่องกงยังคงเป็นหนึ่งในท่าเรือชั้นนำระดับโลก

ฮ่องกงเป็นหนึ่งในเมืองท่าที่มีศักยภาพสูงที่สุดในโลก โดยเฉพาะในด้านการให้บริการท่าเรือน้ำลึก (Deep-water Port) ซึ่งสามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่สุดในปัจจุบัน ทั้งยังตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงและลุ่มน้ำเพิร์ล ทำให้มีความได้เปรียบเชิงโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับการขนส่งสินค้าทางทะเล

2. ระบบปฏิบัติการภายในท่าเรือฮ่องกง



ท่าเรือฮ่องกงได้รับการบริหารจัดการภายใต้ระบบที่มีความทันสมัย ปลอดภัย และเป็นมาตรฐานระดับสากล โดยมีหน่วยงานหลักคือ กรมเจ้าท่า (Marine Department) รับผิดชอบในการดำเนินงาน ตรวจสอบ และควบคุมให้การใช้

ท่าเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยสูงสุด ระบบปฏิบัติการหลักของท่าเรือสามารถจำแนกได้เป็นหมวดหมู่ ดังนี้:

2.1 ระบบบริหารและกำกับดูแล (Port Administration) การบริหารท่าเรือฮ่องกงอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ อธิบดีกรมเจ้าท่า (Director of Marine) โดยมีคณะกรรมการปฏิบัติการท่าเรือ (Port Operations Committee) ทำหน้าที่ให้คำแนะนำในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องับประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ยกเว้นในส่วนของการนำร่องและเรือท้องถิ่นซึ่งอยู่ภายใต้คณะกรรมการเฉพาะทาง

2.2 ระบบการสื่อสารและควบคุมจราจรทางทะเล

2.3 ศูนย์ประสานงานกู้ภัยทางทะเล (MRCC) Maritime Rescue Coordination Centre – MRCC ของกรมเจ้าท่าฮ่องกง ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานเหตุฉุกเฉินตลอด 24 ชั่วโมง

2.4 ทะเบียนเรือฮ่องกง (Hong Kong Shipping Register – HKSR) ทะเบียนเรือฮ่องกง หรือ Hong Kong Shipping Register (HKSR) เป็นระบบการจดทะเบียนเรือพาณิชย์ ที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรมเจ้าท่าฮ่องกง (Marine Department) ซึ่งเปิดดำเนินการมาตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2533 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ฮ่องกงเป็นศูนย์กลางการเดินเรือระหว่างประเทศผ่านการให้บริการจดทะเบียนเรือในลักษณะ “ธงเปิด” ที่เปิดโอกาสให้ทั้งบริษัทภายในและภายนอกฮ่องกงสามารถจดทะเบียนเรือพาณิชย์ได้ ภายใต้ข้อกำหนดด้านคุณภาพและความปลอดภัยที่ได้รับการยอมรับจากสากล

ระบบ HKSR ได้รับการรับรองจากองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศว่าเป็น “ธงคุณภาพสูง” โดยอยู่ในบัญชีรายชื่อธงขาว (White List) ของทั้ง Tokyo MoU และ Paris MoU รวมถึงได้รับสถานะ Qualship 21 จากหน่วยยามฝั่งของสหรัฐอเมริกา (US Coast Guard) ซึ่งเป็นเครื่องหมายยืนยันว่าเรือที่อยู่ภายใต้ธงฮ่องกงมีอัตราการถูกควบคุมในท่าต่ำ และเป็นเรือที่ผ่านการตรวจสอบอย่างเข้มงวดทั้งก่อนและหลังจดทะเบียน HKSR ยังมีระบบการควบคุมคุณภาพอย่างรอบด้าน โดยกำหนดให้มีการประเมินเรือก่อนจดทะเบียน (Pre-registration Quality Control) เพื่อให้มั่นใจว่าเรือมีมาตรฐานเหมาะสมกับการให้บริการภายใต้ธงฮ่องกง และเมื่อเรือได้รับการจดทะเบียนแล้ว จะต้องอยู่ภายใต้ระบบตรวจสอบและประเมินคุณภาพต่อเนื่องในรูปแบบของ Flag State Quality Control โดยมีเจ้าหน้าที่ภาคสนามและระบบติดตามข้อมูลการดำเนินงานของเรืออย่างเป็นระบบ

นอกจากนั้น รัฐบาลยังได้จัดตั้งสำนักงานให้บริการ HKSR ในเมืองท่าระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ ลอนดอน โตเกียว ซานฟรานซิสโก สิงคโปร์ และเซี่ยงไฮ้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการเจ้าของเรือในทุกภูมิภาค การที่ฮ่องกงสามารถรักษาสถานะเป็นศูนย์กลางการจดทะเบียนเรือพาณิชย์ได้อย่างมั่นคงในระดับโลก

เป็นผลจากการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การยึดมั่นในมาตรฐานสากล และความสามารถในการให้บริการที่รวดเร็ว ยืดหยุ่น และน่าเชื่อถือ

3. สถิติการขนส่งทางเรือของฮ่องกง

ฮ่องกงในฐานะเมืองท่าระดับนานาชาติ มีสถิติการขนส่งทางเรือที่สะท้อนถึงความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง แม้จะมีแนวโน้มลดลงในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา จากการแข่งขันที่รุนแรงกับท่าเรือในภูมิภาค เช่น เซินเจิ้น เซี่ยงไฮ้ และสิงคโปร์ แต่ท่าเรือฮ่องกงยังคงรักษาความสำคัญในด้านการเป็น “ท่าเรือผ่านแดน” (Transshipment Port) และศูนย์กลางการรวบรวมตู้สินค้าเพื่อนำส่งต่อ

โครงสร้างของท่าเรือฮ่องกงที่มีการเชื่อมโยงกับภูมิภาคใกล้เคียงอย่างลึกซึ้ง จึงเป็นข้อได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ ทั้งในด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และการวางรากฐานสำหรับระบบขนส่งทางทะเลที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในอนาคต

4. SWOT Analysis ของท่าเรือฮ่องกง

4.1 จุดแข็ง (Strengths)

ท่าเรือฮ่องกงมีจุดแข็งหลายประการที่ทำให้ยังคงเป็นหนึ่งในท่าเรือที่สำคัญระดับโลก ทั้งในด้านกายภาพ ระบบบริหารจัดการ และบทบาทในห่วงโซ่โลจิสติกส์โลก จุดแข็งเหล่านี้ไม่เพียงส่งเสริมศักยภาพการให้บริการของท่าเรือเท่านั้น แต่ยังมีผลต่อการสร้างความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการเดินเรือและเจ้าของสินค้าในระดับสากล

4.2 จุดอ่อน (Weaknesses)

แม้ว่าฮ่องกงจะมีจุดแข็งหลายประการในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การจัดการท่าเรือ และระบบจดทะเบียนเรือที่มีประสิทธิภาพ แต่ก็ยังเผชิญกับข้อจำกัดภายในที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว หนึ่งในจุดอ่อนที่ชัดเจนที่สุดคือ ข้อจำกัดด้านพื้นที่การพัฒนา ท่าเรือฮ่องกงตั้งอยู่ในภูมิประเทศที่มีพื้นที่ใช้สอยจำกัดและมีต้นทุนที่ดินสูงมาก การขยายลานวางตู้สินค้า พื้นที่เก็บเชื้อเพลิงสะอาด หรือโครงสร้างพื้นฐานใหม่ต้องเผชิญกับต้นทุนและอุปสรรคด้านผังเมืองที่สูงกว่าเมืองท่าคู่แข่งหลายแห่งในภูมิภาค

นอกจากนี้ ฮ่องกงยังประสบกับ การแข่งขันด้านต้นทุนแรงงานและค่าบริการที่สูง เมื่อเทียบกับท่าเรือในจีนแผ่นดินใหญ่หรืออาเซียน ส่งผลให้ผู้ประกอบการบางส่วนเริ่มโยกย้ายกิจกรรมขนส่งไปยังท่าเรือที่มีค่าดำเนินการต่ำกว่า เช่น เซินเจิ้นหรือหนิงโป การถ่ายลำสินค้า (mid-stream operations) แม้เคยเป็นจุดแข็งในอดีต ปัจจุบันกลับลดบทบาทลงอย่างชัดเจน เนื่องจากข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีและการไม่สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล

ข้อจำกัดอีกประการหนึ่งคือ ระดับการพึ่งพิงสินค้าจากจีนแผ่นดินใหญ่ในสัดส่วนสูง ซึ่งทำให้ท่าเรือฮ่องกงมีความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐบาลจีนหรือการพัฒนาโครงข่ายท่าเรือภายในของจีนที่อาจเบี่ยงเบนกระแสการขนส่งจากฮ่องกงได้ในระยะยาว

4.3 โอกาส (Opportunities)

แม้จะมีข้อจำกัดบางประการ แต่ท่าเรือฮ่องกงยังมีโอกาสทางยุทธศาสตร์จำนวนมากที่สามารถต่อยอดได้ในอนาคต โดยเฉพาะในด้านการพัฒนา โครงข่ายพลังงานสะอาดทางทะเล (green maritime fuel) ที่รัฐบาลฮ่องกงกำลังผลักดันอย่างจริงจัง โดยมีเป้าหมายให้ฮ่องกงเป็นศูนย์กลางการเติมเชื้อเพลิงสีเขียวของภูมิภาคภายในปี ค.ศ. 2030 แผนปฏิบัติการสีเขียวระบุชัดเจนถึงการเริ่มต้นใช้เมทานอลสีเขียวในเชิงพาณิชย์ และการดำเนิน

โครงการนำร่องสำหรับแอมโมเนียและไฮโดรเจน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนผ่านที่สอดคล้องกับกระแสระดับโลกในการลดคาร์บอนในอุตสาหกรรมเดินเรือ

โอกาสอีกประการหนึ่งคือ การเชื่อมโยงอย่างแน่นแฟ้นกับเศรษฐกิจของกลุ่มแม่น้ำเพิร์ลและ Greater Bay Area ซึ่งยังคงมีอัตราการเติบโตสูง อ่องกงสามารถใช้บทบาทของตนในฐานะเมืองท่าที่มีมาตรฐานสากลเพื่อเป็นช่องทางส่งออกสินค้าเทคโนโลยีขั้นสูง อุปกรณ์การแพทย์ หรือสินค้าโลจิสติกส์พิเศษ ซึ่งต้องอาศัยความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือสูงกว่าเมืองท่าอื่น

4.4 ความท้าทาย (Challenges)

ท่าเรือฮ่งกงเผชิญกับการแข่งขันที่เข้มข้นจากท่าเรือใหญ่ในภูมิภาค เช่น ท่าเรือหนิงโป-โจวซาน (Ningbo-Zhoushan), เซินเจิ้น (Shenzhen), และสิงคโปร์ ท่าเรือเหล่านี้สามารถให้บริการในราคาที่แข่งขันได้ และได้รับการสนับสนุนจากนโยบายภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจเปี่ยงเบนการขนส่งสินค้าจากฮ่งกงไปยังท่าเรือเหล่านี้

ท้ายที่สุด ความผันผวนของอุตสาหกรรมเดินเรือ เช่น ความแออัดในเส้นทางโลจิสติกส์ การขาดแคลนแรงงานเดินเรือ หรือปัญหาด้าน container blank sailing ก็เป็นปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการให้บริการของท่าเรือโดยตรง และอยู่เหนือการควบคุมของผู้ดำเนินงานในประเทศ

5. ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเดินเรือในอนาคต

เพื่อรักษาบทบาทในฐานะศูนย์กลางการขนส่งและการเดินเรือระหว่างประเทศ ท่าเรือฮ่งกงได้กำหนดทิศทางการพัฒนาในระยะยาวอย่างชัดเจน โดยมีการจัดทำ “แผนปฏิบัติการเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมเดินเรือและท่าเรือ” (Action Plan on Maritime and Port Development Strategy) ซึ่งประกาศโดย



คณะกรรมการเรือและท่าเรือฮ่งกง (HKMPB) เมื่อปี พ.ศ. 2566 รัฐบาลฮ่งกงได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือไว้ใน 4 ทิศทางหลัก ครอบคลุม 10 กลยุทธ์ ดังนี้

ทิศทางที่ 1: การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ (Port Competitiveness)

ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 1: พัฒนาฮ่งกงให้เป็นศูนย์กลางการเดินเรือสีเขียว เพื่อมุ่งสู่การปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์

กลยุทธ์ที่ 2: ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะ และการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบดิจิทัลทางทะเล

กลยุทธ์ที่ 3: ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ และแสวงหาแหล่งสินค้ารูปแบบใหม่

ทิศทางที่ 2: การเสริมสร้างบริการทางทะเลมูลค่าเพิ่มและขยายเครือข่ายการเดินเรือ

ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 4: เสนอสิทธิประโยชน์ทางภาษีเพิ่มเติมเพื่อดึงดูดบริษัทเดินเรือนานาชาติ

กลยุทธ์ที่ 5: เสริมความแข็งแกร่งของระบบทะเบียนเรือฮ่องกงในฐานะแบรนด์คุณภาพ

กลยุทธ์ที่ 6: ใช้ระบบกฎหมายของฮ่องกงเพื่อส่งเสริมบทบาทด้านอนุญาโตตุลาการทางทะเล

ทิศทางที่ 3: การส่งเสริมแบรนด์และบุคลากรในอุตสาหกรรมการเดินทางเรือฮ่องกง

ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 7: เพิ่มกิจกรรมส่งเสริมภาพลักษณ์และศักยภาพทางทะเลในเวทีนานาชาติ

กลยุทธ์ที่ 8: ขยายความร่วมมือกับ Greater Bay Area และพันธมิตรระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 9: พัฒนาทุนมนุษย์ด้านการเดินเรือ เพื่อสร้างแรงขับเคลื่อนใหม่ในภาคอุตสาหกรรม

ทิศทางที่ 4: การเสริมบทบาทของคณะกรรมการการเดินทางเรือและท่าเรือฮ่องกง

ประกอบด้วย 1 กลยุทธ์ คือ

กลยุทธ์ที่ 10: เสริมความร่วมมือระหว่างคณะกรรมการฯ กับภาคอุตสาหกรรมเพื่อสร้างนโยบาย

ที่สอดคล้องกับความเป็นจริง

6. การเชื่อมโยงท่าเรือฮ่องกงกับภูมิภาค



ท่าเรือฮ่องกงมีบทบาทสำคัญในฐานะประตูการค้าระหว่างประเทศกับจีนแผ่นดินใหญ่ และเป็น ศูนย์กลางการกระจายสินค้า (distribution hub) ในระดับภูมิภาค ด้วยโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งหลายรูปแบบทั้งทางน้ำ ทางถนน ทางอากาศ และทางราง ท่าเรือฮ่องกงจึงสามารถรองรับการถ่ายลำสินค้า (transshipment), การจัดเก็บกระจาย (warehousing), และการเดินทางของผู้โดยสารข้ามพรมแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7. ผลกระทบจากปัจจัยด้านภูมิรัฐศาสตร์ในปัจจุบัน

ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2560–2564 (ค.ศ. 2017–2021) รัฐบาลสหรัฐอเมริกาภายใต้การบริหารของประธานาธิบดี Donald Trump ได้ดำเนินนโยบายทางการค้าแบบ “America First” ซึ่งเน้นการปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศโดยการเรียกเก็บภาษีนำเข้าสูงจากสินค้าที่ผลิตในประเทศจีนและประเทศคู่ค้ารายใหญ่ รวมถึงการใช้มาตรการตอบโต้ทางการค้ารูปแบบต่าง ๆ กับจีน นโยบายเหล่านี้ได้ก่อให้เกิด “สงครามการค้า” (Trade War) ระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกาอย่างชัดเจน และส่งผลกระทบโดยตรงต่อระบบการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างเอเชียกับอเมริกาเหนือ ซึ่งฮ่องกงมีบทบาทสำคัญในเส้นทางนี้

7.1 การเลื่อนเก็บภาษี (Tariff Pause) และความไม่แน่นอน ในปี พ.ศ. 2568 (2025) รัฐบาลสหรัฐฯ ภายใต้การดำเนินการตามนโยบายที่ต่อเนื่องจากยุค Trump ได้ประกาศ “การพักการเก็บภาษีศุลกากรเป็นเวลา 90 วัน” สำหรับสินค้านำเข้าบางรายการจากจีน แต่เมื่อช่วงเวลานี้สิ้นสุดลง ได้ก่อให้เกิดความไม่แน่นอนอย่างมากในตลาดโลจิสติกส์ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ส่งออกและสายการเดินทางเรือที่ใช้ท่าเรือฮ่องกงเป็นจุดถ่ายลำหรือผ่านแดน

7.2 ผลกระทบต่อท่าเรือฮ่องกงและห่วงโซ่อุปทาน จากรายงานของ Sea-Intelligence (2025) ผลกระทบจากนโยบายของ Trump และความไม่แน่นอนของระบบภาษีได้ส่งผลในลักษณะดังนี้:

1) ความผันผวนของตารางเดินเรือ: การเปลี่ยนแปลงนโยบายภาษีส่งผลให้สายเรือต้องเร่งส่งสินค้าให้ทันก่อนครบกำหนด 90 วัน ส่งผลให้เกิด “ภาวะเร่งการขนส่ง” (cargo rush) และตารางเดินเรือเกิดความแออัดผิดปกติ

2) จำนวน blank sailings เพิ่มขึ้น: สายการเดินเรือหลายแห่งประกาศยกเลิกเที่ยวเรือ (blank sailings) เพื่อควบคุมต้นทุนหรือลดความเสี่ยงจากสินค้าที่อาจเสียภาษีสูง ทำให้การบริหารการขนส่งผ่านท่าเรือฮ่องกงขาดเสถียรภาพ

3) ค่าระวางเรือผันผวนรุนแรง: Freight rate หรือค่าระวางขนส่งปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงก่อนหมดมาตรการผ่อนผัน และลดลงอย่างรวดเร็วในช่วงถัดมา ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ส่งออกเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

4) ต้นทุนเทนเนอร์เปล่าขาดแคลน: เนื่องจากการจัดสรรไม่ทันกับความเร่งด่วนของตลาด ทำให้ผู้ประกอบการบางรายไม่สามารถหาตู้เปล่าที่จะใช้ขนส่งสินค้าได้ทันเวลา

5) ความล่าช้าในการผ่านศุลกากรสหรัฐฯ: เมื่อสินค้าถึงปลายทางแล้ว อาจต้องเผชิญกับขั้นตอนการตรวจสอบเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บและค่าบริหารที่สูงขึ้น

7.3 คำแนะนำจากหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ จากประกาศของ Hong Kong Shippers' Council และรายงานของ Sea-Intelligence ได้ให้คำแนะนำแก่ผู้ประกอบการในภูมิภาคเอเชียว่า:

- 1) ควรวางแผนล่วงหน้าสำหรับการส่งออกไปยังตลาดสหรัฐอเมริกา
- 2) ควรเผื่อเวลาในการดำเนินการจัดส่งและการผ่านศุลกากร
- 3) ควรติดตามข้อมูลข่าวสารด้านการค้าระหว่างประเทศอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับกลยุทธ์การขนส่งอย่างทันเหตุการณ์

4) ควรมีแผนสำรองสำหรับเส้นทางขนส่งอื่น (alternative routing) เช่น การเปลี่ยนเส้นทางไปยังท่าเรือบนชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ โดยตรง

7.4 บทเรียนที่ได้สำหรับฮ่องกง วิกฤตการณ์ดังกล่าวตอกย้ำความสำคัญของการพึ่งพาเส้นทางขนส่งหลากหลาย และความจำเป็นที่ท่าเรือฮ่องกงจะต้องปรับตัวในด้านความยืดหยุ่น ความสามารถในการจัดการความผันผวน และการให้บริการลูกค้าแบบ real-time โดยเฉพาะในยุคที่นโยบายระหว่างประเทศส่งผลกระทบโดยตรงต่อห่วงโซ่อุปทาน

นโยบายของประธานาธิบดี Donald Trump แม้จะไม่ได้พุ่งเป้าไปยังฮ่องกงโดยตรง แต่ก็สร้างแรงสั่นสะเทือนที่ชัดเจนในระบบโลจิสติกส์โลก โดยเฉพาะเส้นทางการค้าเอเชีย-สหรัฐอเมริกา ท่าเรือฮ่องกงในฐานะจุดถ่ายลำและประตูส่งออกสำคัญของจีนจึงได้รับผลกระทบอย่างเลี่ยงไม่ได้ ทั้งในแง่ปริมาณ ความถี่ และต้นทุนการขนส่ง ซึ่งเป็นบททดสอบสำคัญสำหรับการวางแผนยุทธศาสตร์ในอนาคต

พ.อ.สุเทพ ยั่งยืน

อจ.อก.สมบ.วทบ.

อ้างอิง

- 1 <https://www.ditp.go.th/post/204210>
2. <http://www.cutl.chula.ac.th/triresearch/hongkongport/hongkongport.html>
3. <https://thaibizchina.com/other>