



# บทบาทคลองปานามาต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากสถานการณ์ภัยแล้งของโลก

กองวิจัยเศรษฐกิจการค้ามหภาค  
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า  
กระทรวงพาณิชย์

กรกฎาคม 2566



## บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

ในปี 2566 สถานการณ์ภัยแล้ง ปริมาณน้ำฝนที่น้อยกว่าปกติ ได้ส่งผลกระทบต่อระดับน้ำในคลองปานามา ให้ลดลง โดยภัยแล้งเป็นส่วนหนึ่งของผลพวงปรากฏการณ์เอลนีโญ (El Nino) อุณหภูมิที่สูงขึ้นกว่าปกติ จะส่งผลกระทบต่อไม่เพียงแต่การเพาะปลูกและการใช้ชีวิตประจำวัน แต่ยังส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังการเดินทางเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เนื่องจากอุณหภูมิที่สูงขึ้นส่งผลกระทบต่อระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนที่เป็นแหล่งน้ำสำหรับใช้ผันเข้าคลองปานามา ซึ่งอยู่ในระดับต่ำสุดในรอบ 7 ปี โดยหน่วยงานวิชาการในต่างประเทศ ได้คาดการณ์ว่า ในปี 2566 ปานามาจะเผชิญกับปรากฏการณ์ El Nino ตั้งแต่ช่วงเดือนมิถุนายนเป็นต้นไป จนถึงสิ้นปี จึงมีการคาดการณ์ว่า ปรากฏการณ์ดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อสำนักงานบริหารคลองปานามา (The Panama Canal Authority) จำเป็นต้องลดระดับเพดานสูงสุดของอัตราการกินน้ำลึกของเรือที่ขนส่งข้ามคลองปานามา และเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางผันแปรสำหรับการใช้น้ำเพื่อการเดินเรือ

คลองปานามา มีความยาวประมาณ 80 กิโลเมตรที่อยู่กึ่งกลางระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรแอตแลนติก เป็นคลองที่ขุดด้วยฝีมือมนุษย์เพื่อเชื่อมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างสองมหาสมุทร โดยคลองปานามา มีความสำคัญต่อการค้าโลก 4 ประการสำคัญ ได้แก่ (1) เชื่อมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรแอตแลนติก ช่วยย่นระยะเวลาการขนส่งสินค้าข้ามกันระหว่างสองมหาสมุทร ปัจจุบันคลองปานามาเป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้าของ 180 เส้นทางเดินเรือ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าของท่าเรือทั่วโลกกว่า 1,920 ท่าเรือ ใน 170 ประเทศ (2) เส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญของโลก มีสัดส่วนร้อยละ 6 ของการค้าทางทะเลโลก มีปริมาณการขนส่งอยู่ที่ประมาณ 518.2 ล้านตันต่อปี ครอบคลุมทั้งสินค้าปิโตรเลียม สินค้าโภคภัณฑ์ทางการเกษตร ถ่านหิน เคมีภัณฑ์ ปุ๋ย และสินค้าอุตสาหกรรม อีกทั้งคลองปานามาเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญระหว่างสหรัฐฯ กับประเทศในทวีปเอเชีย โดยไทยเป็นคู่ค้าอันดับที่ 6 ของสหรัฐฯ ในทวีปเอเชีย ที่ใช้คลองปานามาเป็นเส้นทางขนส่งของเรือตู้คอนเทนเนอร์ มีมูลค่ารวม 17,912.2 ล้านเหรียญสหรัฐฯ (3) ประหยัดเวลาและต้นทุนการขนส่ง คลองปานามาถูกขุดขึ้นเพื่อประโยชน์ด้านการขนส่งที่สั้นลงและใช้เวลาน้อยลง โดยประหยัดกว่าการขนส่งที่ผ่านแหลมกู๊ดโฮปของทวีปแอฟริกา และแหลมฮอร์นของทวีปอเมริกาใต้ และ (4) เส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญของสหรัฐฯ ไปยังตลาดโลก โดยสหรัฐฯ เป็นผู้ใช้หลักของคลองปานามา และร้อยละ 73 ของการขนส่งสินค้าข้ามคลองปานามาเป็นการขนส่งสินค้าของสหรัฐฯ ทั้งการขนส่งสินค้าเกษตรไปยังจีน ญี่ปุ่น การขนส่งก๊าซธรรมชาติไปยังเกาหลีใต้ และญี่ปุ่น

สำหรับความสำคัญของคลองปานามาต่อการค้าระหว่างประเทศของไทย เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปยัง/จากท่าเรือฝั่งตะวันออก (East Coast) ของสหรัฐฯ และการขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยกับประเทศในแถบลาตินอเมริกา โดยเฉพาะประเทศที่อยู่ทางตะวันออกของทวีปอเมริกาใต้ ได้แก่ บราซิล เวเนซุเอลา กายอานา ซูรินาม และเฟรนช์เกียนา และประเทศที่ตั้งอยู่บริเวณทะเลแคริบเบียน หรืออเมริกากลาง สำหรับสินค้าสำคัญของไทยที่ขนส่งไปยังท่าเรือฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ ได้แก่ ยางรถบรรทุกหรือรถบัส

ส่วนประกอบของเครื่องปรับอากาศ โคลาร์เซลล์ ยางรถยนต์นั่ง และปลาหูน้ำปรุงแต่ง โดยท่าเรือสำคัญที่นำเข้าสินค้าจากไทยมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) ท่าเรือ Newark รัฐนิวเจอร์ซีย์ (2) ท่าเรือ Savannah รัฐจอร์เจีย (3) ท่าเรือ Houston รัฐเท็กซัส (4) ท่าเรือ Norfolk-Newport News รัฐเวอร์จิเนีย และ (5) ท่าเรือ Charleston รัฐเซาท์แคโรไลนา ขณะที่สินค้าส่งออกสำคัญไปยังทวีปอเมริกาใต้ ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง ยางพารา เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ และรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ และสินค้าส่งออกสำคัญไปยังอเมริกากลาง ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์ และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง และหม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ

ด้านผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะภัยแล้งต่อการขนส่งสินค้าผ่านคลองปานามา มี 2 ผลกระทบหลัก ได้แก่ (1) การลดเพดานสูงสุดของอัตราค่าน้ำลึกของเรือขนส่งสินค้าที่จะอนุญาตให้ผ่านคลองปานามา ซึ่งเป็นมาตรการลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุที่เรือติดกันคลองและไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ เนื่องจากเรือมีน้ำหนักบรรทุกที่มากเกินไป หรือที่เรียกว่า “Risk of vessel grounding” ส่งผลให้ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ต่อเที่ยวลดลง ทั้งนี้ จากการประมาณการระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนของสำนักงานบริหารคลองปานามา ในช่วงเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2566 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 79.5 ฟุต หากปรากฏการณ์เอลนีโญรุนแรงขึ้นที่อาจส่งผลต่อปริมาณน้ำฝนที่น้อยลง จะส่งผลต่อเนื่องไปยังปริมาณน้ำในคลองปานามา ความเป็นไปได้ที่จะทำให้สำนักงานบริหารคลองปานามาพิจารณาปรับระดับเพดานสูงสุดของอัตราค่าน้ำลึกของเรืออีกครั้ง และ (2) การขึ้นอัตราค่าธรรมเนียมผันแปร Fresh Water Surcharge เมื่อปริมาณน้ำฝนน้อยลงจนระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนที่ใช้เป็นแหล่งน้ำผันน้ำเข้าคลองปานามาลดต่ำลงมาก ทำให้สำนักงานบริหารคลองปานามาจำเป็นต้องปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวที่ได้กำหนดช่วงไว้อยู่ที่ร้อยละ 1 - 10 ซึ่งปัจจุบันเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่อัตราร้อยละ 7.99 สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้าที่มีอัตราร้อยละ 2 - 4 เท่านั้น ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมที่เพิ่มขึ้นนี้มีเพื่อชดเชยการใช้น้ำเพื่อเดินเรือข้ามคลองปานามา เนื่องจากการเดินเรือแต่ละเที่ยวได้ทำให้น้ำในคลองปานามาที่มาจากทะเลสาบกาตุนไหลออกลงสู่ทะเลและมหาสมุทร

จากการศึกษาข้างต้น พบว่า ภัยแล้งและปรากฏการณ์เอลนีโญไม่เพียงแต่สร้างผลกระทบต่อภาคการเกษตร และการอุปโภคบริโภคของประชากรโลกเท่านั้น แต่ยังจะส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศผ่านต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมด้วยเช่นกัน ดังนั้น ประเด็นภาวะโลกร้อนจึงมีความสำคัญยิ่งที่ผู้ที่เกี่ยวข้องในภาคการค้าระหว่างประเทศจำเป็นต้องติดตามสถานการณ์และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ นับตั้งแต่ช่วงกลางปี 2566 เป็นต้นไป ตามวงจรการเกิดปรากฏการณ์เอลนีโญที่มีระยะเวลายาวนาน 2 ปีขึ้นไป ดังการประกาศเตือนภัยล่าสุดขององค์การอุตุนิยมวิทยาฯระหว่างประเทศเมื่อเดือนพฤษภาคม 2566 ที่ผ่านมา

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า  
กรกฎาคม 2566

## บทบาทของคลองปานามาต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากสถานการณ์ภัยแล้งของโลก

นายณัฐพงศ์ ยี่สุน นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ  
นางสาวปัทมา จันทรประสิทธิ์ นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ

คลองปานามา มีความยาวประมาณ 80 กิโลเมตรที่อยู่คั่นกลางระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรแอตแลนติก เป็นคลองที่ขุดด้วยฝีมือมนุษย์เพื่อเชื่อมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างสองมหาสมุทร และย่นระยะเวลาการขนส่งแทนการอ้อมแหลมฮอร์นของทวีปอเมริกาใต้และแหลมกู๊ดโฮปของทวีปแอฟริกา โดยแต่ละปีมีเรือขนส่งสินค้าข้ามคลองปานามาประมาณ 13,000 - 14,000 ลำ นับได้ว่าคลองปานามา มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระดับโลก

ในปี 2566 สถานการณ์ภัยแล้ง ปริมาณน้ำฝนที่มีน้อยกว่าปกติ ได้ส่งผลกระทบต่อระดับน้ำในคลองปานามาให้ลดลง โดยภัยแล้งเป็นส่วนหนึ่งของผลพวงปรากฏการณ์เอลนีโญ (El Nino) ที่เป็นปรากฏการณ์ความแปรปรวนของสภาพอากาศที่ผิดปกติ เนื่องจากลมประจำถิ่นที่เรียกว่า “ลมการค้า (Trade winds)” ซึ่งพัดกระแสน้ำอุ่นจากด้านตะวันออกของมหาสมุทรแปซิฟิก (ฝั่งตะวันตกของทวีปอเมริกาใต้) มายังฝั่งตะวันตกของมหาสมุทรแปซิฟิก (ฝั่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้) อ่อนกำลังลงอย่างผิดปกติ ทำให้พื้นที่ทางฝั่งตะวันตกของมหาสมุทรแปซิฟิกเกิดภาวะแล้งฉับพลันจากกระแสลมการค้าที่นำพาฝนอ่อนตัวลง อุณหภูมิของอากาศจะสูงขึ้นกว่าปกติ ขณะที่ทางฝั่งตะวันออกของมหาสมุทรแปซิฟิกในโซนเหนือเส้นศูนย์สูตร ซึ่งเป็นที่ตั้งของประเทศสหรัฐอเมริกา และภูมิภาคอเมริกากลางได้รับผลกระทบย้อนกลับเช่นเดียวกัน เนื่องจากอุณหภูมิของอากาศและน้ำจะสูงขึ้นจากกระแสน้ำอุ่นที่มีมากกว่าปกติ

อุณหภูมิที่สูงขึ้นกว่าปกติจะส่งผลกระทบไม่เพียงแต่การเพาะปลูกและการใช้ชีวิตประจำวัน แต่ยังส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังการเดินทางเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เนื่องจากอุณหภูมิที่สูงขึ้นส่งผลกระทบต่อระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนที่เป็นแหล่งน้ำสำหรับใช้ผันเข้าคลองปานามา รวมถึงไว้ใช้อุปโภคบริโภคของประชาชนปานามาทั้งประเทศ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระดับต่ำที่สุดในรอบ 7 ปี โดยหน่วยงานวิชาการในต่างประเทศได้คาดการณ์ว่า ในปี 2566 ปานามาจะเผชิญกับปรากฏการณ์ El Nino ตั้งแต่ช่วงเดือนมิถุนายนเป็นต้นไปจนถึงสิ้นปี จึงมีการคาดการณ์ว่า ปรากฏการณ์ดังกล่าวจะส่งผลให้สำนักงานบริหารคลองปานามา (The Panama Canal Authority) จำเป็นต้องลดระดับเขื่อนสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกของเรือที่ขนส่งข้ามคลองปานามา และเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางผันแปรสำหรับการใช้คลองปานามาเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่มีอัตราตั้งแต่ร้อยละ 1 - 10 ซึ่งปัจจุบันมีอัตราค่าธรรมเนียมสูงขึ้นไปจนถึงระดับร้อยละ 8 การดำเนินงานข้างต้นมีนัยสำคัญว่าบริษัทเดินเรือ (Shipping) จะสามารถใช้พื้นที่ระวางบนเรือเพื่อบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้น้อยลง โดยเฉพาะเรือขนาดใหญ่ประเภท Neopanamax เสมือนเป็นการใช้พื้นที่ระวางบนเรือได้ไม่เต็มศักยภาพที่มีอยู่ อันเนื่องมาจากจำเป็นต้องลดน้ำหนักบรรทุกทุกลงให้ได้ตามเกณฑ์ที่สำนักงานบริหารคลองปานามา กำหนด อีกทั้งยังจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นที่ต้องจ่ายเพื่อชดเชยกับการใช้น้ำเพื่อเดินเรือข้ามคลองปานามา เนื่องจากการเดินเรือแต่ละเที่ยวได้ทำให้น้ำในคลองปานามาที่มาจากทะเลสาบกาตุนไหลออกลงสู่ทะเลและมหาสมุทร

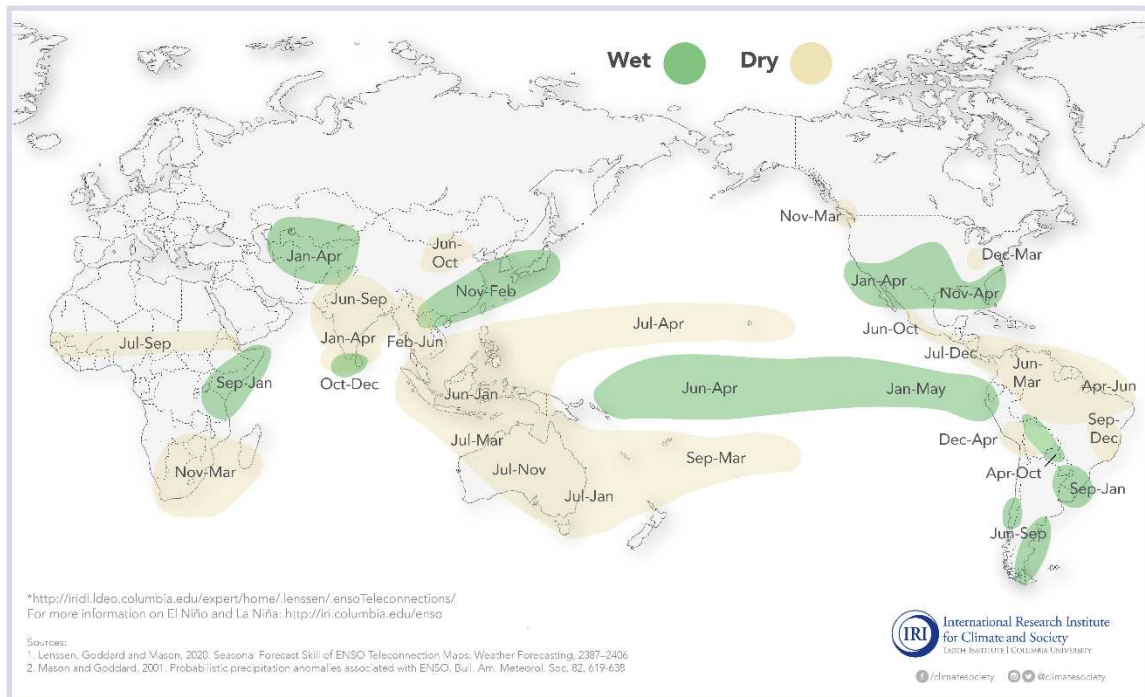
สำนักงานบริหารคลองปานามาได้ประเมินว่า ในปี 2566 คลองปานามาจะได้รับผลกระทบจากปรากฏการณ์เอลนีโญตั้งแต่ช่วงกลางปีเป็นต้นไป และจะกระทบต่อปริมาณน้ำที่จะสามารถผันเข้าสู่คลองปานามา โดยสถาบันอุตุนิยมวิทยาและอุทกวิทยาของปานามา (The Institute of meteorology and



Hydrology of Panama: IMHPA) ได้เฝ้าติดตามปริมาณน้ำฝน รวมถึงน้ำในทะเลสาบและแม่น้ำสายสำคัญทั่วประเทศ ทั้งทะเลสาบ Gatun ทะเลสาบ Bayano แม่น้ำ Changuinola และเขื่อนและพื้นที่ชุ่มน้ำ Fortuna พบว่า มีปริมาณน้ำฝนที่น้อยกว่า 100 มิลลิเมตรต่อวัน ในช่วงเดือนพฤษภาคม มิถุนายน และกรกฎาคม จึงมีความเสี่ยงที่จะไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ทั้งนี้ โดยปกติฤดูกาลของประเทศปานามา ฤดูฝนอยู่ในช่วงเดือนพฤษภาคม - มกราคม ซึ่งเดือนที่มีฝนตกมากที่สุด คือ เดือนตุลาคม และฤดูแล้งอยู่ในช่วงเดือนมกราคม - พฤษภาคม ซึ่งเดือนที่แล้งที่สุด คือ เดือนกุมภาพันธ์

## El Niño and Rainfall

El Niño conditions in the tropical Pacific are known to shift rainfall patterns in many different parts of the world. The regions and seasons shown on the map below indicate typical but not guaranteed impacts of La Niña. For further information, consult the probabilistic information\* that the map is based on.



ภาพที่ 1 สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงจากปรากฏการณ์เอลนีโญ (El Nino)

ที่มา: International Research Institute for Climate Society, Columbia University

## ความสำคัญของคลองปานามาต่อการค้าโลก

- เชื่อมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรแอตแลนติก คลองปานามาเป็นคลองขุดจากฝีมือมนุษย์มาตั้งแต่ปี 2457 เพื่ออำนวยความสะดวกและย่นระยะเวลาการขนส่งสินค้าข้ามกันระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรแอตแลนติก และในปี 2559 คลองปานามาได้ขยายโครงการก่อสร้างจนสามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ประเภท Neopanamax จนทำให้ปัจจุบันคลองปานามาเป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้าของ 180 เส้นทางเดินเรือ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าของท่าเรือทั่วโลกกว่า 1,920 ท่าเรือ ในจำนวน 170 ประเทศ



ภาพที่ 2 เส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าที่ข้ามคลองปานามา  
ที่มา: The Panama Canal Authority

● **เส้นทางการขนส่งสินค้าที่สำคัญของโลก** โดยมีสัดส่วนร้อยละ 6 ของการค้าทางทะเลโลกที่ข้ามคลองปานามา ปริมาณการขนส่งของคลองปานามาอยู่ที่ 518.2 ล้านตันต่อปี สินค้าสำคัญที่ใช้คลองปานามาเป็นเส้นทางการขนส่ง อาทิ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ธัญพืช เคมีภัณฑ์ ถ่านหิน แร่โลหะ ปุ๋ยไนเตรต/ฟอสเฟต/โพแทช เหล็กและเหล็กกล้า เครื่องจักรกล สินค้าแช่เย็นแช่แข็ง สินค้าอุตสาหกรรม เป็นต้น โดยคลองปานามาเป็นเส้นทางของการขนส่งสินค้ากว่า 34 เส้นทางหลัก สำหรับเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าจากทวีปเอเชียข้ามคลองปานามา คือ เอเชีย-ฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ (Asia - East Coast U.S.) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการเดินเรือ และปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุดของคลองปานามา เอเชีย-ฝั่งตะวันออกของทวีปอเมริกาใต้ (Asia - E.C. South America) เอเชีย-อเมริกากลาง (Asia - West Indies) โดยลูกค้าของสหรัฐฯ ในทวีปเอเชีย (เอเชียแปซิฟิก) ที่ใช้คลองปานามาเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้า 5 อันดับแรกในปี 2565 ได้แก่ จีน อินเดีย เวียดนาม เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น ขณะที่ไทยเป็นลูกค้าอันดับที่ 6 ของสหรัฐอเมริกาที่มีการขนส่งสินค้าข้ามคลองปานามาด้วยการขนส่งทางเรือตู้คอนเทนเนอร์ มีมูลค่ารวม 17,912.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 การขนส่งสินค้านระหว่างท่าเรือฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ กับประเทศในทวีปเอเชีย ด้วยการขนส่งทางเรือตู้คอนเทนเนอร์ ปี 2565

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

| ลูกค้า    | การค้ารวม | การขนส่งสินค้าออก<br>จากสหรัฐฯ | การขนส่งสินค้าเข้า<br>ไปยังสหรัฐฯ |
|-----------|-----------|--------------------------------|-----------------------------------|
| จีน       | 151,199.1 | 19,509.2                       | 131,689.9                         |
| อินเดีย   | 51,719.6  | 7,385.4                        | 44,334.1                          |
| เวียดนาม  | 37,693.8  | 2,595.4                        | 35,098.4                          |
| เกาหลีใต้ | 30,509.5  | 5,703.9                        | 24,805.6                          |
| ญี่ปุ่น   | 23,391.9  | 5,350.3                        | 18,041.6                          |
| ไทย       | 17,912.2  | 2,655.2                        | 15,256.9                          |

| คู่ค้า                    | การค้ารวม | การขนส่งสินค้าออก<br>จากสหรัฐฯ | การขนส่งสินค้าเข้า<br>ไปยังสหรัฐฯ |
|---------------------------|-----------|--------------------------------|-----------------------------------|
| ไต้หวัน                   | 16,794.0  | 3,057.6                        | 13,736.4                          |
| อินโดนีเซีย               | 15,023.7  | 2,295.7                        | 12,728.0                          |
| ตุรกี                     | 12,819.3  | 3,399.2                        | 9,420.1                           |
| มาเลเซีย                  | 12,796.2  | 3,057.2                        | 9,739.0                           |
| สิงคโปร์                  | 10,343.9  | 3,224.8                        | 7,119.1                           |
| บังกลาเทศ                 | 8,634.6   | 658.3                          | 7,976.3                           |
| อิสราเอล                  | 7,210.8   | 2,517.9                        | 4,692.9                           |
| ออสเตรเลีย                | 7,063.2   | 4,833.1                        | 2,230.1                           |
| สหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์ | 6,993.5   | 4,971.7                        | 2,021.8                           |
| ปากีสถาน                  | 6,548.1   | 1,723.4                        | 4,824.7                           |
| กัมพูชา                   | 5,213.2   | 171.9                          | 5,041.3                           |
| ซาอุดีอาระเบีย            | 4,464.8   | 3,670.3                        | 794.5                             |
| ฟิลิปปินส์                | 3,332.1   | 1,095.0                        | 2,237.1                           |
| จอร์แดน                   | 2,474.2   | 522.6                          | 1,951.6                           |
| คู่ค้าอื่น ๆ              | 9,591.1   | 5,081.7                        | 4,509.6                           |
| รวมทุกคู่ค้าในเอเชีย      | 441,728.8 | 83,479.8                       | 358,249.0                         |

หมายเหตุ: นับรวมประเทศในภูมิภาคโอเชียเนีย เรียกรวมกันว่า เอเชียแปซิฟิก

ที่มา: GTA ประมวลผลโดย สนค.

- **ประหยัดเวลาและต้นทุนการขนส่ง** คลองปานามาถูกขุดขึ้นเพื่อประโยชน์ด้านการเชื่อมการขนส่งระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอาร์กติก สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างทวีปเอเชียกับฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกาผ่านคลองปานามา จะช่วยประหยัดเวลาว่าการขนส่งสินค้าที่ผ่านแหลมกู๊ดโฮปได้ถึง 11.6 วัน และแหลมฮอร์น 15.6 วัน เนื่องจากคลองปานามาช่วยย่นเวลาการขนส่งระหว่างทวีปเอเชียกับสหรัฐอเมริกา (ฝั่งตะวันออก) ได้เป็นจำนวน 5,777 และ 7,472 กิโลเมตร ตามลำดับ

ตารางที่ 2 ระยะเวลาและระยะทางการขนส่งสินค้าระหว่างทวีปเอเชียกับฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ  
เปรียบเทียบระหว่างการขนส่งผ่านคลองปานามา แหลมกู๊ดโฮป และแหลมฮอร์น

|                    | คลองปานามา | แหลมกู๊ดโฮป | แหลมฮอร์น |
|--------------------|------------|-------------|-----------|
| ระยะเวลา (วัน)     | 20.0       | 31.6        | 35.6      |
| ระยะทาง (กิโลเมตร) | 9,640      | 15,417      | 17,112    |

ที่มา: EIA

- **เส้นทางการขนส่งสินค้าที่สำคัญของสหรัฐอเมริกาไปยังตลาดโลก** สหรัฐอเมริกาใช้คลองปานามาเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าออกสู่ตลาดโลกมาอย่างยาวนาน และถือเป็นจุดประสงค์หลักของการเข้าลงทุนสร้างคลองปานามาตั้งแต่ปี 2457 โดยร้อยละ 73 ของการขนส่งสินค้าข้ามคลองปานามาเป็นการขนส่งสินค้าของสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับประเทศในทวีปเอเชีย ซึ่งเกือบครึ่งหนึ่ง

ของการขนส่งสินค้าทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 40) เป็นการขนส่งสินค้าจากท่าเรือบริเวณอ่าวเม็กซิโก และท่าเรือที่อยู่ทางฝั่งตะวันออก (East Coast) ของประเทศไปยังทวีปเอเชีย ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ รวมถึงไทย คิดเป็นมูลค่ารวมประมาณ 270 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี ครอบคลุมตั้งแต่สินค้าโภคภัณฑ์ (เช่น ถ่านหิน ธัญพืช เช่น ข้าวโอ๊ต ข้าวโพด ถั่วเหลือง ข้าว และธัญพืชอื่นๆ) สินค้าวัตถุดิบ สินค้าอุตสาหกรรม และสินค้าเทคโนโลยีขั้นสูง โดยเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าที่เร็วที่สุดสำหรับการส่งออกธัญพืชและสินค้าเกษตรจาก ท่าเรือนิวยอร์กลินส์ รัฐหลุยส์เซียนา (บริเวณอ่าวเม็กซิโก) ไปยังจีนและญี่ปุ่น อาทิ ข้าวโพด ถั่วเหลือง นอกจากนี้ คลองปานามายังใช้เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้ากับประเทศในฝั่งตะวันตกของทวีปอเมริกาใต้และ อเมริกากลาง เช่น เปรู ยิ่งไปกว่านั้น คลองปานามายังถูกใช้เป็นเส้นทางการขนส่งลำเลียงก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LNG) และก๊าซ LPG จากสหรัฐอเมริกาไปยังเกาหลีใต้และญี่ปุ่นอีกด้วย

### ความสำคัญของคลองปานามาต่อการค้าระหว่างประเทศของไทย

- คลองปานามาเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะการขนส่งสินค้า ไปยัง/จากท่าเรือฝั่งตะวันออก (East Coast) ของสหรัฐอเมริกา และการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศ ในแถบลาตินอเมริกา โดยเฉพาะประเทศที่อยู่ทางตะวันออกของทวีปอเมริกาใต้ ได้แก่ บราซิล เวเนซุเอลา กายอานา ซูรินาเม และเฟรนช์เกียนา และประเทศที่ตั้งอยู่บริเวณทะเลแคริบเบียน หรืออเมริกากลาง

- การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับสหรัฐอเมริกา (East Coast) การค้าสินค้าระหว่างไทยกับ สหรัฐอเมริกาที่ใช้คลองปานามาเป็นเส้นทางการขนส่ง มีมูลค่ารวม 17,912.2 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยเป็น การขนส่งสินค้านำเข้าจากไทยด้วยการขนส่งทางเรือตู้คอนเทนเนอร์ และนำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือฝั่งตะวันออก (East Coast) ของประเทศ เป็นมูลค่า 15,256.9 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งสินค้าสำคัญที่นำเข้ามาจากไทย ได้แก่ ยาง รถบรรทุกหรือรถบัส ส่วนประกอบเครื่องปรับอากาศ โซลาร์เซลล์ ยางรถยนต์นั่ง ปลายท่อประปา โดยท่าเรือ สำคัญที่ใช้นำเข้าสินค้าจากไทยมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) ท่าเรือ Newark รัฐนิวเจอร์ซีย์ (2) ท่าเรือ Savannah รัฐจอร์เจีย (3) ท่าเรือ Houston รัฐเท็กซัส (4) ท่าเรือ Norfolk-Newport News รัฐเวอร์จิเนีย และ (5) ท่าเรือ Charleston รัฐเซาท์แคโรไลนา ขณะที่การขนส่งสินค้าจากสหรัฐอเมริกามายังไทย จาก ท่าเรือฝั่งตะวันออก (East Coast) ของประเทศ มีมูลค่า 2,655.2 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งสินค้าสำคัญที่ส่งออก มายังไทย ได้แก่ ถั่วเหลือง เศษและของที่ใช้ไม่ได้ที่เป็นอะลูมิเนียม เม็ดพลาสติกโพลีเอไมด์ เศษและของที่ใช้ ไม่ได้จำพวกเหล็ก กระดาษหรือกระดาษแข็งชนิดคราฟต์หรือลูกฟูกที่นำกลับมาใช้ใหม่ โดยส่งออกจากท่าเรือสำคัญ 5 ลำดับแรก ได้แก่ (1) ท่าเรือ Norfolk-Newport News รัฐเวอร์จิเนีย (2) ท่าเรือนิวยอร์ก รัฐนิวยอร์ก (3) ท่าเรือ Savannah รัฐจอร์เจีย (4) ท่าเรือ Houston รัฐเท็กซัส และ (5) ท่าเรือ Charleston รัฐเซาท์แคโรไลนา แสดงในตารางที่ 3



ตารางที่ 3 สินค้านำเข้าสำคัญของสหรัฐฯ จากไทย ด้วยการขนส่งเรือตู้คอนเทนเนอร์  
ผ่านท่าเรือฝั่งตะวันออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ปี 2565

| ท่าเรือ  | มูลค่าการนำเข้า<br>(ล้านเหรียญสหรัฐ) | สินค้านำเข้าสำคัญจากไทย   |
|--|--------------------------------------|---|
| Newark รัฐนิวเจอร์ซีย์<br>(อันดับ 3 ของท่าเรือทั้งหมดของสหรัฐฯ<br>ที่นำเข้าสินค้าจากไทย) | 5,251.6                              | (1) โขลาเซลล์ (HS 854143)<br>(2) อาหารสุนัขและแมว (HS 230910)<br>(3) ส่วนประกอบเครื่องปรับอากาศ (HS 841590)<br>(4) ยางรถบัสและรถบรรทุก (HS 401120)<br>(5) ยางรถยนต์ส่วนบุคคล (HS 401110)<br>(6) ปลาทูน่าปรุงแต่ง (HS 160414)<br>(7) เครื่องปรับอากาศติดผนัง (HS 841510)<br>(8) ข้าว (HS 100630)<br>(9) กุ้งปรุงแต่ง (HS 160521)<br>(10) กุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง (HS 030617)                            |
| Savannah รัฐจอร์เจีย<br>(อันดับ 4 ของท่าเรือทั้งหมดของสหรัฐฯ<br>ที่นำเข้าสินค้าจากไทย)   | 3,236.6                              | (1) ส่วนประกอบเครื่องปรับอากาศ<br>(HS 841590)<br>(2) ยางรถบรรทุกหรือรถบัส (HS 401120)<br>(3) ปลาทูน่าปรุงแต่ง (HS 160414)<br>(4) ถังมือทางการแพทย์ (HS 401512)<br>(5) ยางรถยนต์ส่วนบุคคล (HS 401110)<br>(6) เครื่องปรับอากาศ (HS 841510)<br>(7) เครื่องเปลี่ยนไฟฟ้าชนิดอยู่คงที่<br>(HS 850440)<br>(8) ถังมือโดยทั่วไป (HS 401519)<br>(9) เตอบ (HS 851660)<br>(10) ตู้เย็นและตู้แช่แข็ง (HS 841810) |
| Houston รัฐเท็กซัส<br>(อันดับ 5 ของท่าเรือทั้งหมดของสหรัฐฯ<br>ที่นำเข้าสินค้าจากไทย)     | 1,859.9                              | (1) ส่วนประกอบเครื่องปรับอากาศ (HS 841590)<br>(2) ยางรถบรรทุกหรือรถบัส (HS 401120)<br>(3) โขลาเซลล์ (HS 854143)<br>(4) ของทำด้วยทองแดง (HS 741110)<br>(5) เหล็กกล้า (HS 730890)<br>(6) (HS 730429)<br>(7) เครื่องคอมพิวเตอร์ฯ (HS 847170)<br>(8) อาหารสุนัขและแมว (HS 230910)<br>(9) ตะปูควงและสตั๊กเกลียวอื่น ๆ (HS 731815)<br>(10) ข้าว (HS 100630)   |
| Norfolk-Newport News<br>รัฐเวอร์จิเนีย   | 1,603.1                              | (1) เครื่องปริ้นท์ Multifunction (HS 844331)<br>(2) แผงโซลาเซลล์ (HS 854143)  |

| ท่าเรือ   | มูลค่าการนำเข้า<br>(ล้านเหรียญสหรัฐ) | สินค้านำเข้าสำคัญจากไทย  |
|---|--------------------------------------|--|
| (อันดับ 6 ของท่าเรือทั้งหมดของสหรัฐฯ<br>ที่นำเข้าสินค้าจากไทย)                                |                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>(3) ถังลมนิรภัยพร้อมระบบพองลม รวมทั้งส่วนประกอบ (HS 870850)</li> <li>(4) รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบเกิน 800 ลบ.ซม. (HS 871150)</li> <li>(5) เครื่องรับสำหรับโทรทัศน์ (HS 852872)</li> <li>(6) ยางรถบรรทุกและรถบัส (HS 401120)</li> <li>(7) เครื่องเปลี่ยนไฟฟ้าชนิดอยู่คงที่ (HS 850440)</li> <li>(8) กิ่งปรุงแต่ง (HS 160521)</li> <li>(9) ข้าว (HS 100630)</li> <li>(10) เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ (HS 840790)</li> </ul>   |
| Charleston รัฐเซาท์แคโรไลนา<br>(อันดับ 7 ของท่าเรือทั้งหมดของสหรัฐฯ<br>ที่นำเข้าสินค้าจากไทย) | 1,245.9                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) ยางรถบรรทุกและรถบัส (HS 401120)</li> <li>(2) ยางแผ่นรมควัน (HS 400121)</li> <li>(3) ยางแผ่นผสมที่ผสมกับคาร์บอนแบล็กหรือซิลิกา ชนิดอันวัลแคนซ์ (HS 400510)</li> <li>(4) ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (TSNR) (HS 400122)</li> <li>(5) ยางนอกชนิดอัดลมที่ใช้กับรถยนต์นั่ง (HS 401110)</li> <li>(6) เส้นใยสังเคราะห์ที่ไม่ได้สานสำหรับการปั่นด้ายที่ทำด้วยโพลีเอสเตอร์ (HS 550320)</li> <li>(7) ส่วนประกอบเครื่องซักผ้า (HS 845090)</li> <li>(8) เศษและของที่ใช้ไม่ได้ของโลหะมีค่า (นอกจากทองคำ แพลทินัม) (HS 711299)</li> <li>(9) ส่วนประกอบของเครื่องจักรที่ใช้สำหรับเครื่องขุด เครื่องเกลี่ย (HS 843149)</li> <li>(10) แผ่น แท่ง ปลาย และของที่คล้ายกัน ทำด้วยเซอร์เมต (HS 820900)</li> </ul> |

ที่มา: GTA

ตารางที่ 4 ท่าเรือฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกาที่นำเข้าสินค้าจากไทย ปี 2565  
ด้วยการขนส่งเรือตู้คอนเทนเนอร์

| อันดับ<br>ที่ | ท่าเรือ                | รัฐ           | มูลค่า<br>(ล้านเหรียญสหรัฐ) |
|---------------|------------------------|---------------|-----------------------------|
| 1             | Newark                 | นิวเจอร์ซีย์  | 5,251.6                     |
| 2             | Savannah               | จอร์เจีย      | 3,236.6                     |
| 3             | Houston                | เท็กซัส       | 1,859.9                     |
| 4             | Norfolk-Newport News   | เวอร์จิเนีย   | 1,603.1                     |
| 5             | Charleston             | เซาท์แคโรไลนา | 1,245.9                     |
| 6             | Jacksonville           | ฟลอริดา       | 728.8                       |
| 7             | Baltimore              | แมริแลนด์     | 350.2                       |
| 8             | New York               | นิวยอร์ก      | 310.8                       |
| 9             | Miami                  | ฟลอริดา       | 255.7                       |
| 10            | Mobile                 | อาลาบามา      | 109.0                       |
| 11            | New Orleans            | หลุยส์เซียนา  | 90.9                        |
| 12            | Tampa                  | ฟลอริดา       | 67.8                        |
| 13            | Wilmington             | นอร์ทแคโรไลนา | 59.4                        |
| 14            | Boston                 | แมสซาชูเซตต์  | 48.4                        |
| 15            | Port Everglades        | ฟลอริดา       | 20.9                        |
| 16            | Beaufort-Morehead City | นอร์ทแคโรไลนา | 15.3                        |
| 17            | West Palm Beach        | ฟลอริดา       | 0.8                         |
| 18            | Morgan City            | หลุยส์เซียนา  | 0.7                         |
| 19            | Portland               | เมน           | 0.6                         |
| 20            | Freeport               | เท็กซัส       | 0.2                         |
| 21            | Perth Amboy            | นิวเจอร์ซีย์  | 0.2                         |
| 22            | Georgetown, SC         | เซาท์แคโรไลนา | 0.1                         |
| 23            | Salem, MA              | เมน           | 0.09                        |
| 24            | Galveston              | เท็กซัส       | 0.07                        |
| 25            | Panama City, FL        | ฟลอริดา       | 0.05                        |
| 26            | Richmond-Petersburg    | เวอร์จิเนีย   | 0.03                        |
| 27            | Brunswick              | จอร์เจีย      | 0.03                        |
| 28            | Wilmington             | เดลาแวร์      | 0.03                        |
| 29            | Beaumont               | เท็กซัส       | 0.01                        |
| 30            | Massena                | นิวยอร์ก      | 0.01                        |
| 31            | Lake Charles           | หลุยส์เซียนา  | 0.01                        |
| 32            | Buffalo-Niagara Falls  | นิวยอร์ก      | 0.004                       |

ที่มา: GTA

- การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับทวีปอเมริกาใต้ที่ใช้การขนส่งสินค้าข้ามคลองปานามา ได้แก่ บราซิล เวเนซุเอลา กายอานา ซูรินาเม และเฟรนช์เกียนา ซึ่งไทยมีการค้ากับประเทศข้างต้นรวมเป็นมูลค่า 5,883.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเป็นการส่งออกเป็นมูลค่า 1,956.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนรวมร้อยละ 0.7 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมดของไทย และร้อยละ 39.4 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมดไปยังทวีปอเมริกาใต้ และมีสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง ยางพารา เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ และรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ขณะที่เป็นการนำเข้า มูลค่า 3,926.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนรวมร้อยละ 1.3 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมดของไทย และร้อยละ 71.6 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมดจากทวีปอเมริกาใต้ และมีสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์ และน้ำมันดิบ

- การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับอเมริกากลาง (รวมถึงประเทศในแถบทะเลแคริบเบียน) ที่ใช้การขนส่งสินค้าข้ามคลองปานามา ซึ่งไทยมีการค้ากับภูมิภาคดังกล่าวเป็นมูลค่า 6,457.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเป็นการส่งออกเป็นมูลค่า 4,327.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนรวมร้อยละ 1.5 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมดของไทย ซึ่งมีสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์ และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง และหม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ ขณะที่เป็นการนำเข้า มูลค่า 2,129.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนรวมร้อยละ 0.7 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมดของไทย ซึ่งมีสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ เรือและสิ่งก่อสร้างลอยน้ำ ก๊าซธรรมชาติ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ และเครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับวิทยาศาสตร์การแพทย์

### ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะภัยแล้งต่อการขนส่งสินค้าผ่านคลองปานามา

- การลดเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึก<sup>1</sup> ของเรือขนส่งสินค้าที่จะอนุญาตให้ผ่านคลองปานามา โดยการกำหนดเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกทั้งเรือประเภท Neopanamax และ Panamax จะผันผวนตามระดับน้ำในคลองปานามาที่อ้างอิงจากระดับน้ำของทะเลสาบกาตุน (Gatun Lake) ซึ่งเป็นแหล่งน้ำหลักที่ใช้ในการผันน้ำเข้าคลองปานามา โดยในปี 2566 สำนักงานบริหารคลองปานามา (Panama Canal Authority) ได้กำหนดเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกไว้ในเอกสาร “OP NOTICE TO SHIPPING No. N-1-2023 Vessel Requirements” ซึ่งกำหนดเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกของเรือประเภท Neopanamax อยู่ที่ 50 ฟุต (ประมาณ 15.24 เมตร) และเรือประเภท Panamax อยู่ที่ 39.6 ฟุต (ประมาณ 12.04 เมตร) และค่าเพดานสูงสุดดังกล่าวสามารถลดลงได้หากระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนต่ำลง โดยเฉพาะช่วงที่เกิดเหตุการณ์ภัยแล้งที่มีปริมาณฝนตกน้อยกว่าปกติ ซึ่งในช่วงเวลาที่ผ่านมาของปี 2566 มีปริมาณน้ำฝนที่น้อยกว่าปีก่อนหน้า จึงทำให้ครั้งแรกของปี 2566 สำนักงานคลองปานามาต้องเปลี่ยนแปลงระดับเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกสำหรับเรือประเภท Neopanamax ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ 13,000 TEU จำนวน 9 ครั้ง จากระดับ 50.0 ฟุต มาอยู่ที่ระดับ 44.0 ฟุต ขณะที่เรือประเภท Panamax กำหนดให้อยู่ที่ระดับ 39.5 ฟุต ทั้งนี้ **การประกาศปรับลดระดับเพดานสูงสุดจะส่งผลกระทบต่อปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่จะสามารถวางบนเรือตู้คอนเทนเนอร์ได้ลดลงเพื่อมิให้เรือมีอัตรากินน้ำลึกเกินกว่าเกณฑ์ที่สำนักงานบริหารคลองปานามา กำหนด ซึ่งเป็นมาตรการลด**

<sup>1</sup> อัตรากินน้ำลึก หมายถึง ความลึกของเรือที่วัดในแนวตั้งจากแนวน้ำถึงส่วนที่ต่ำสุดของตัวเรือ เมื่อเรือลอยอย่างอิสระ โดยมิได้ผูกจอดหรือทอดสมอ (กรมเจ้าท่า, 2529)

**ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุท้องเรือติดกันคลองและไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ อันเนื่องมาจากเรือมีน้ำหนักบรรทุกที่มากเกินไป หรือที่เรียกว่า “Risk of vessel grounding”**

- เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2565 ระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนในปีที่ผ่านมา มีระดับสูงกว่าค่อนข้างมากจากปริมาณน้ำฝนที่ตกลงมา ทำให้ระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนของเดือนมิถุนายน 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 86.6 ฟุต สูงกว่าระดับน้ำเฉลี่ยของเดือนมิถุนายน 2566 ที่เฉลี่ยอยู่ที่ 79.9 ฟุต จึงทำให้ระดับเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกในปี 2565 มีระดับมากกว่า โดยเฉพาะสำหรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ประเภท Neopanamax ซึ่งทำให้เรือตู้คอนเทนเนอร์สามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้ในปริมาณที่มากกว่าสอดคล้องกับปริมาณความต้องการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่สอดรับการสั่งซื้อสินค้าของตลาดโลกที่มากขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2565

- อย่างไรก็ดี จากการประมาณการระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนในช่วงเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม 2566 ของสำนักงานบริหารคลองปานามา เฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 79.5 ฟุต หากสถานการณ์เอลนีโญรุนแรงขึ้นที่อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณน้ำฝนที่น้อยลง จะส่งผลกระทบต่อปริมาณน้ำในคลองปานามา มีความเป็นไปได้ที่จะทำให้สำนักงานบริหารคลองปานามา พิจารณาปรับระดับเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกของเรืออีกครั้ง

**ตารางที่ 5 ระดับเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกของเรือประเภท Neopanamax  
ประกาศโดยสำนักงานบริหารคลองปานามา**

| วันที่ประกาศ | วันที่มีผลใช้บังคับ | การลด/เพิ่มระดับเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกของเรือ Neopanamax |
|--------------|---------------------|--|
| 1 ก.พ. 66    | 1 มี.ค. 66          | จาก 50.0 ฟุต เหลือ 49.5 ฟุต (15.09 เมตร)                       |
| 15 ก.พ. 66   | 15 มี.ค. 66         | จาก 49.5 ฟุต เหลือ 49.0 ฟุต (14.94 เมตร)                       |
| 28 ก.พ. 66   | 28 มี.ค. 66         | จาก 49.0 ฟุต เหลือ 48.5 ฟุต (14.78 เมตร)                       |
| 9 มี.ค. 66   | 7 เม.ย. 66          | จาก 48.5 ฟุต เหลือ 48 ฟุต (14.63 เมตร)                         |
| 24 มี.ค. 66  | 22 เม.ย. 66         | จาก 48.0 ฟุต เหลือ 47.5 ฟุต (14.48 เมตร)                       |
| 5 เม.ย. 66   | 3 พ.ค. 66           | จาก 47.5 ฟุต เหลือ 47.0 ฟุต (14.32 เมตร)                       |
| 21 เม.ย. 66  | 17 พ.ค. 66          | จาก 47.0 ฟุต เหลือ 45.0 ฟุต (13.72 เมตร)                       |
| 3 พ.ค. 66    | 24 พ.ค. 66          | จาก 45.0 ฟุต เหลือ 44.5 ฟุต (13.56 เมตร)                       |
| 29 พ.ค. 66   | 13 มิ.ย. 66         | จาก 44.5 ฟุต เหลือ 44.0 ฟุต (13.41 เมตร)                       |
| 29 พ.ค. 66   | 25 มิ.ย. 66         | จาก 44.0 ฟุต เหลือ 43.5 ฟุต (13.26 เมตร)                       |
| 22 มิ.ย. 66  | 25 มิ.ย. 66         | จาก 43.5 ฟุต เป็น 44.0 ฟุต (13.41 เมตร)                        |

ที่มา: Panama Canal Authority

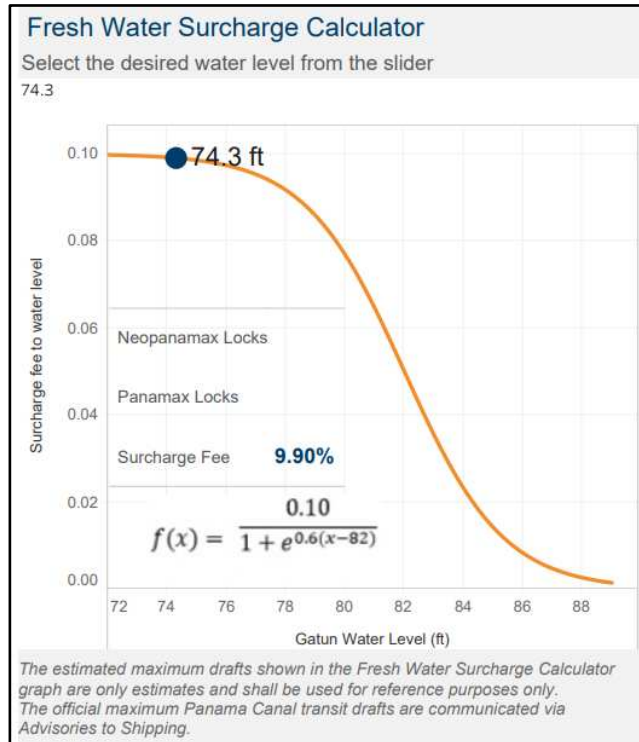


ตารางที่ 6 ระดับเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกที่ประกาศโดยสำนักงานบริหารคลองปานามา  
เปรียบเทียบระหว่างปี 2565 กับปี 2566

| เดือน      | Neopanamax               |                          | Panamax                  |                          |
|------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|            | 2565                     | 2566                     | 2565                     | 2566                     |
| มกราคม     | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
| กุมภาพันธ์ | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
| มีนาคม     | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) | 49.5 ฟุต<br>(15.09 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
|            | 49.5 ฟุต<br>(15.09 เมตร) | 49.0 ฟุต<br>(14.94 เมตร) |                          |                          |
|            |                          | 48.5 ฟุต<br>(14.78 เมตร) |                          |                          |
| เมษายน     | 49.5 ฟุต<br>(15.09 เมตร) | 48.0 ฟุต<br>(14.63 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
|            |                          | 47.5 ฟุต<br>(14.48 เมตร) |                          |                          |
| พฤษภาคม    | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) | 47.0 ฟุต<br>(14.32 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
|            |                          | 45.0 ฟุต<br>(13.72 เมตร) |                          |                          |
|            |                          | 44.5 ฟุต<br>(13.56 เมตร) |                          |                          |
| มิถุนายน   | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) | 44.0 ฟุต<br>(13.41 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
| กรกฎาคม    | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) |                          | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
| สิงหาคม    | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) |                          | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
| กันยายน    | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) |                          | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
| ตุลาคม     | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) |                          | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
| พฤศจิกายน  | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) |                          | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |
| ธันวาคม    | 50.0 ฟุต<br>(15.24 เมตร) |                          | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) | 39.5 ฟุต<br>(12.04 เมตร) |

ที่มา: Panama Canal Authority

- อัตราค่าธรรมเนียมผันแปร Fresh Water Surcharge ที่สำนักงานบริหารคลองปานามาเก็บจากบริษัทเดินเรือมีอัตราที่สูงขึ้น ปริมาณน้ำฝนที่น้อยจนส่งผลให้ระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนลดต่ำลง จะมีผลให้สำนักงานบริหารคลองปานามาเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมผันแปร Fresh Water Surcharge ซึ่งปกติสำนักงานบริหารคลองปานามาจะเก็บค่าธรรมเนียมคงที่กับเรือทุกลำที่มีความยาวเกิน 125 ฟุต ที่สัญจรผ่านคลองปานามา และค่าธรรมเนียมผ่านทางผันแปรที่สัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับระดับน้ำของทะเลสาบกาตุน โดยค่าธรรมเนียมผันแปรมีอัตราตั้งแต่ว้อยละ 1 ถึงร้อยละ 10 ซึ่งค่าธรรมเนียมดังกล่าวเป็นค่าธรรมเนียมประเภท Low Water Surcharge (LWS) ล่าสุดอัตราค่าธรรมเนียมของเดือนมิถุนายน 2566 ในช่วงระหว่างวันที่ 28 - 30 มิถุนายน 2566 ได้ปรับตัวสูงขึ้นไปอยู่ที่ร้อยละ 7.99 สูงขึ้นจากวันก่อนหน้า (27 มิถุนายน 2566) ที่อยู่ที่ร้อยละ 7.89 ซึ่งภาวะภัยแล้งในปี 2566 ได้ทำให้อัตราค่าธรรมเนียมสูงขึ้นจากปีก่อนหน้าที่อยู่ระหว่างเพียงร้อยละ 2 - 4 เท่านั้น



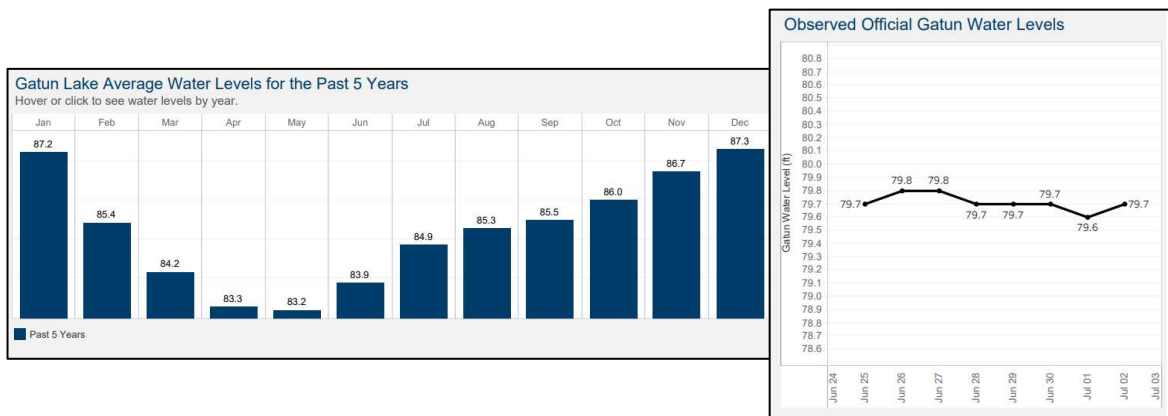
- ค่าระวางเรือในปี 2567 มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก

ในช่วงเวลาที่เกิดภัยแล้งจากปรากฏการณ์ El Nino ที่รุนแรงในปีหน้าที่จะส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้า โดยเศรษฐกิจในปี 2567 ที่คาดว่าจะฟื้นตัวและเติบโตมากกว่าปี 2566 จากแนวโน้มอัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่ลดลง ทำให้อุปสงค์ของสินค้าจะเริ่มกลับมาฟื้นตัว และมีความต้องการใช้เรือขนส่งสินค้า รวมถึงความต้องการตู้คอนเทนเนอร์กลับมามากขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2566 ท่ามกลางปรากฏการณ์เอลนีโญที่จะรุนแรงขึ้นในปี 2567 จึงมีความเป็นไปได้ที่ค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงค่าระวางเรือ จะปรับตัวสูงขึ้นสำหรับค่าระวางเรือในปี 2566 คาดว่าจะมีแรงกดดันจากอุปสงค์ต่อสินค้าลดลงจากภาวะเศรษฐกิจของทั่วโลกชะลอตัว จึงประเมินว่า การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าทางทะเลสำหรับการข้ามคลองปานามาจะมีแรงกดดันจากอุปสงค์ต่อสินค้าขาดเซย์ให้ค่าระวางเรือไม่สามารถปรับตัวสูงขึ้นมากนัก

**ระดับน้ำในทะเลสาบกาตุน (Gatun Lake) เป็นปัจจัยสำคัญต่อการพิจารณาการกำหนดระดับเพดานสูงสุดของอัตรากินน้ำลึกของเรือประเภท Panamax และ Neopanamax ที่จะข้ามคลองปานามาได้ รวมถึงเป็นปัจจัยต่อการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมผันแปร Fresh Water Surcharge**

น้ำในทะเลสาบกาตุนอาศัยน้ำฝนที่ตกลงมา แต่ปัจจุบันสถานะ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 ระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนอยู่ที่ระดับ 79.62 ฟุต ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 5 ปีของเดือนมิถุนายนที่อยู่ระดับ 83.9 ทั้งนี้ สำนักงานบริหารคลองปานามาได้ประเมินว่า ในปี 2566 คลองปานามาจะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์เอลนีโญตั้งแต่ช่วงกลางปีเป็นต้นไป และจะกระทบต่อปริมาณน้ำที่จะสามารถผันเข้าสู่คลองปานามาได้ โดยสถาบันอุตุนิยมวิทยาและอุทกวิทยาของปานามา (The Institute of meteorology and Hydrology of Panama: IMHPA) ได้เฝ้าติดตามปริมาณน้ำฝน รวมถึงน้ำในทะเลสาบ และแหล่งน้ำสำคัญทั่วประเทศ พบว่า ปานามาปริมาณน้ำฝนที่น้อยกว่า 100 มิลลิเมตรต่อวัน ในช่วงเดือนพฤษภาคม มิถุนายน และกรกฎาคม 2566 จึงมีความเสี่ยงที่จะไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ทั้งนี้ IMHPA กล่าวว่า จะสามารถประเมินสถานการณ์ได้อย่างแม่นยำมากขึ้นในเดือนกรกฎาคม 2566 โดยจะประเมินความร้ายแรงและระยะเวลาที่จะเกิดขึ้นของสถานการณ์ รวมถึงความมั่นคงทางน้ำอยู่ในระดับวิกฤติหรือไม่ เนื่องจากการลดลงของปริมาณน้ำฝนจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางเรือขนส่งสินค้าข้ามคลองปานามา อันจะส่งผลกระทบต่อสถานการณ์ทางการเงินของประเทศอีกด้วย ทั้งนี้ เคยมีช่วงที่ระดับน้ำลดต่ำกว่าระดับ 80 ฟุต เมื่อปี 2559 ซึ่งเป็นปีที่เกิดปรากฏการณ์เอลนีโญเช่นกัน ในขณะนั้นรัฐบาลปานามาจำเป็นต้องใช้มาตรการประหยัดน้ำทั้งที่ใช้ในการอุปโภคและบริโภค

สำหรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผันแปร Fresh Water Surcharge ในช่วงเดือนถัด ๆ ไป จากการคาดการณ์ระดับน้ำในทะเลสาบกาตุนของสำนักงานบริหารคลองปานามา คาดว่าจะทำให้อัตราค่าธรรมเนียมฯ ของเดือนกรกฎาคม 2566 อยู่ในช่วง 7.79 - 7.99 และจะเพิ่มขึ้นอีกเป็นร้อยละ 8.08 และ 8.18 ในช่วงเดือนสิงหาคม 2566



ภาพที่ 3 ระดับในทะเลสาบกาตุน (ย้อนหลัง)

ที่มา: Panama Canal Authority

## เอกสารอ้างอิง

- CNBC. 2023. “U.S. trade dominates Panama Canal traffic. New restrictions due to ‘severe’ drought are threatening the future of the shipping route. (Online). Available at <https://www.cnn.com/2023/06/24/us-trade-dominates-panama-canal-traffic-a-drought-is-threatening-it.html> (Access 25 June 2023).
- Panama Canal Authority. 2023. “Annual Report 2022”. (Online) Available at <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2023/02/Informe-2022-Eng.pdf> (Access 27 June 2023).
- Panama Canal Authority. 2023. “Advisory to Shipping”. (Online) Available at <https://pancanal.com/en/maritime-services/advisory-to-shipping/> (Access 27 June 2023).
- Panama Canal Authority. 2023. “Gatun Water Levels Indicators”. (Online) Available at <https://evtms-rpts.pancanal.com/eng/h2o/index.html> (Access 26 June 2023).
- Panama Canal Authority. 2023. “Panama Canal enforces transitory adjustments to the draft of Neopanamax vessels due to the dry season”. (Online). Available at <https://pancanal.com/en/panama-canal-enforces-transitory-adjustments/> (Access 26 June 2023).
- World Meteorology Organization. 2023. WMO Update: Prepare for El Niño. (Online). Available at <https://public.wmo.int/en/media/press-release/wmo-update-prepare-el-ni%C3%B1o> (Access 27 June 2023).





**สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า**

**563 ถนนนทบุรี ต.บางกระสอ  
จ.เมืองนนทบุรี จ.นนทบุรี 11000**

