

บทวิเคราะห์เรื่อง

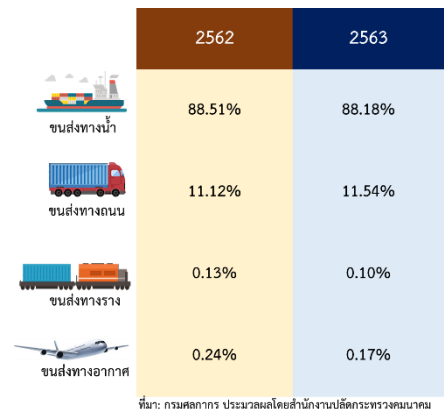
“ค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ (Container Ship) ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อต้นทุนของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางอย่างไร”

1 สถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับค่าระวางเรือและภาคการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางของไทย

การขนส่งทางเรือเป็นช่องทางการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญตั้งแต่อดีต เนื่องจากสามารถรองรับการขนส่งสินค้าปริมาณมาก อีกทั้งยังมีอัตราค่าขนส่งอยู่ในระดับต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น โดยร้อยละ 95 ทั่วโลกใช้ช่องทางการขนส่งทางเรือเป็นหลัก ส่งผลให้การขนส่งทางเรือจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก ประเทศไทยนับเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่มีการวางโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางเรือ ซึ่งภาครัฐได้มีการออกนโยบายมากมายเพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางเรือของไทย ทั้งโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังที่รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ดังนั้นอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบันย่อมส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออกของประเทศ รวมถึงเป็นภาระต้นทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับ

1.1 สถานการณ์ค่าระวางเรือของไทยในปัจจุบัน

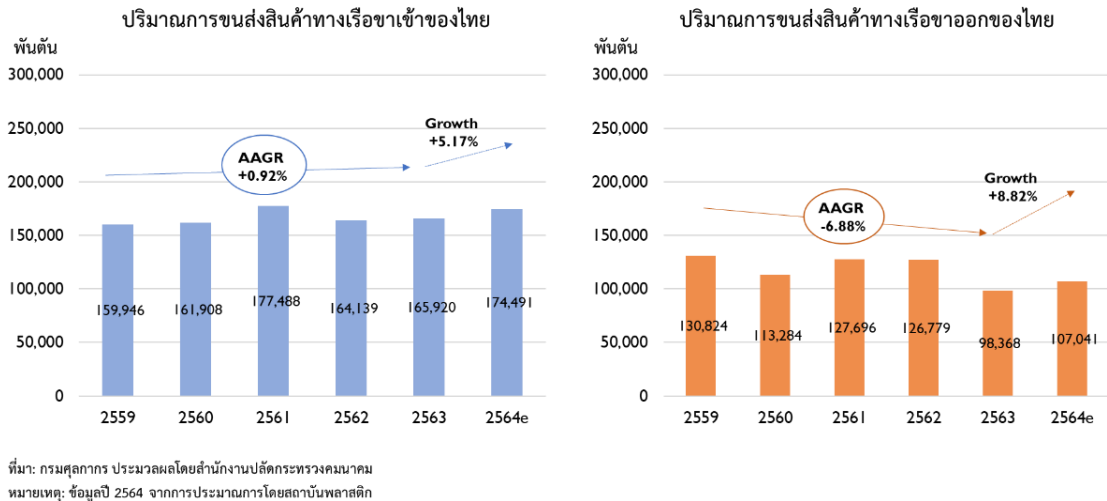
การขนส่งสินค้าของประเทศไทยเริ่มมีทิศทางชัดเจนมากขึ้น จากการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้า รวมไปถึงพัฒนาระบบเทคโนโลยีที่อำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมสากล ซึ่งข้อมูลการกรมศุลกากรที่ประมวลผลโดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พบว่าในปี 2563 ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้ารวมขาเข้าและขาออกกว่า 299.7 ล้านตัน มีอัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 8.81 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยมีการขนส่งสินค้าทางน้ำมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 88.2 รองลงมาเป็นการขนส่งสินค้าทางถนน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 11.5



รูปที่ 1 สัดส่วนการขนส่งสินค้าของไทย

การขนส่งสินค้าทางเรือลดลงตามการค้าโลกที่หยุดชะงักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่แพร่กระจายทั่วโลกเมื่อปลายปี 2562 ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งทางเรือปี 2563 หดตัวลดลงร้อยละ 9.2 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อีกทั้งอัตราการเติบโตเฉลี่ย 5 ปี (AAGR) ขยายตัวลดลงร้อยละ 6.88 จากมาตรการควบคุมการนำเข้าส่งออกสินค้าของประเทศคู่ค้าและมาตรการล็อกดาวน์หลายพื้นที่ทั่วโลก ประกอบกับการปิดท่าเรือและลดจำนวนคนงาน เพื่อลดความเสี่ยงต่อการติดโรคโควิด-19 ส่งผลให้เกิดปัญหาสินค้าตกค้างจำนวนมากและความหนาแน่นในท่าเรือ ซึ่งในปี 2564 แนวโน้มการแพร่กระจายของโรคโควิด-19 เริ่มคลี่คลายลงจากการกระจายวัคซีนทั่วโลก เป็นผลให้เศรษฐกิจไทยเริ่มมีการฟื้นตัว

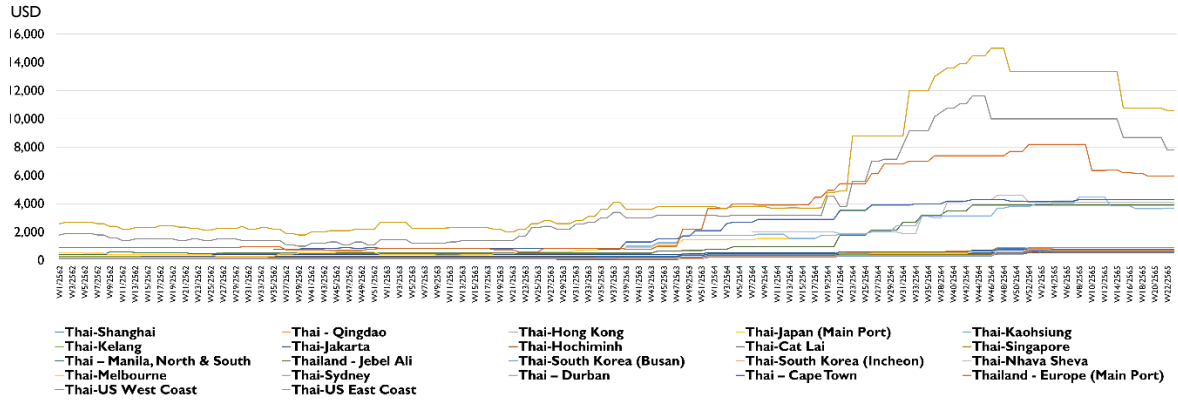
สะท้อนจากผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หรือ GDP ที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.6 และการค้าของไทย ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.1 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งในปี 2564 คาดการณ์ว่าสถานการณ์การขนส่งทาง เรือขาออกของไทยจะปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.82 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา



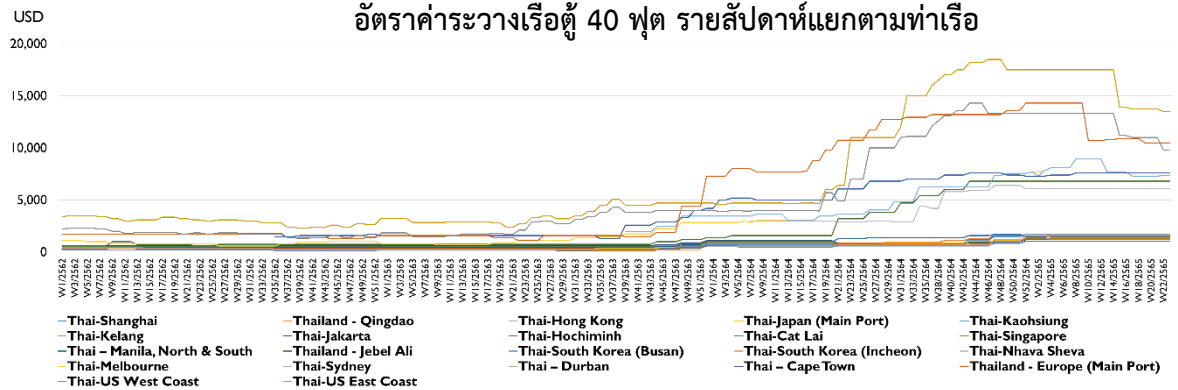
รูปที่ 2 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือ

อย่างไรก็ตาม แม้สถานการณ์การค้าหลายพื้นที่ทั่วโลกเริ่มฟื้นตัว แต่การขนส่งทางเรือเริ่มพบ ปัญหาอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้นที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตและการส่งออกสินค้าของไทย ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พบว่า ในอดีตที่ผ่านมา มีการต่อเรือเพิ่มมากขึ้น ทั้งในยุโรปและสหรัฐฯ ส่งผลให้ไทยประสบปัญหาด้านความหนาแน่นภายในท่าเรือ เนื่องจากขนาดเรือขนส่ง สินค้ามีขนาดใหญ่ขึ้นกว่าในอดีต การขนถ่ายสินค้าจึงใช้เวลาค่อนข้างนานเมื่อเทียบกับอดีต และแน่นอนว่า สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เป็นปัจจัยหนุนให้ประสิทธิภาพภายในท่าเรือลดลงและ ทวีความแออัดของผู้คอนเทนเนอร์ภายในท่าเรือ เนื่องจากการประกาศมาตรการล็อกดาวน์เพื่อควบคุม สถานการณ์การแพร่ระบาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งทำให้เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ อีกทั้งยังใช้ ระยะเวลาในการดำเนินการขนถ่ายสินค้าภายในท่าเรือ ก่อให้เกิดการตักค้างของผู้คอนเทนเนอร์ภายใน ท่าเรือและการหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์เปล่ากลับมายังประเทศต้นทางล่าช้า รวมถึงการค้าโลกเริ่มฟื้นตัว จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้น จึงเกิดการแข่งขันทางด้านราคาเพื่อการจับจองตู้คอนเทนเนอร์ ประกอบกับเหตุการณ์เรือ เอเวอร์กิฟเวน โดรนพายุพัดเสียหลักเกยตื้นขวางคลองสุเอซ ที่ตั้งอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของอียิปต์ ที่เป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของการค้าที่เชื่อมระหว่างทวีปเอเชียและยุโรป จึงเกิดการวิตกของตลาดโลก ที่อาจทำให้ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และค่าระวางเรือทวีความรุนแรงมากขึ้นไปอีก

อัตราค่าระวางเรือตู้ 20 ฟุต รายสัปดาห์แยกตามท่าเรือ



อัตราค่าระวางเรือตู้ 40 ฟุต รายสัปดาห์แยกตามท่าเรือ



ที่มา: สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)

รูปที่ 3 อัตราค่าระวางเรือรายสัปดาห์แยกตามท่าเรือ

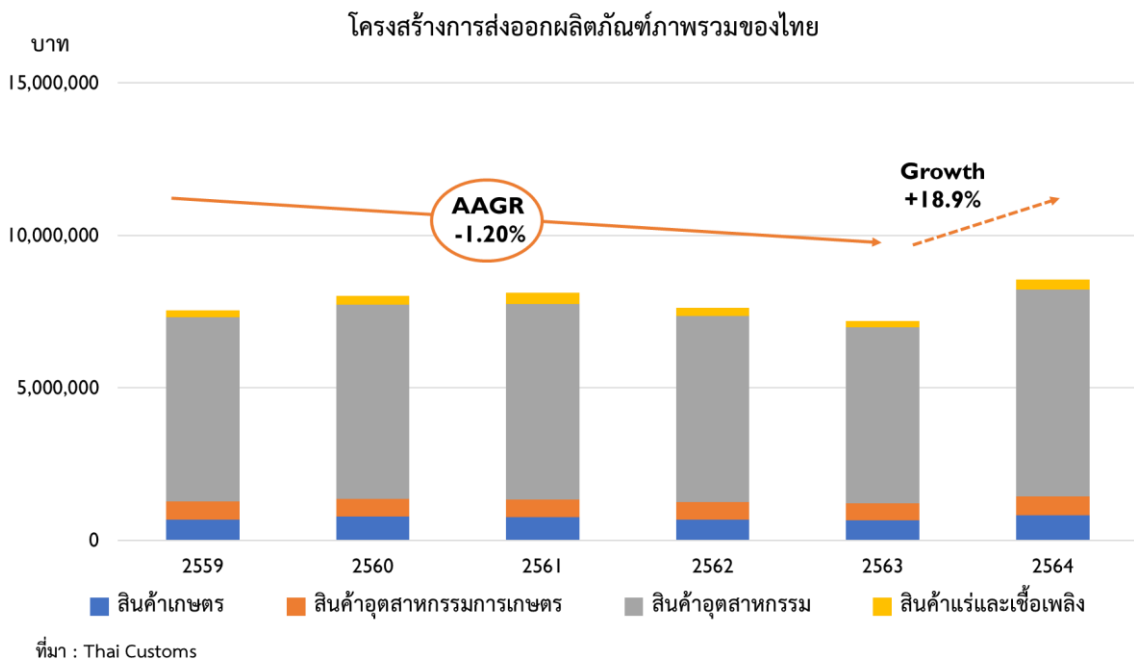
นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางเรือ พบว่า ราคาน้ำมันเป็นตัวเร่งอีกหนึ่งปัจจัยในด้านของต้นทุนการขนส่ง ซึ่งราคาน้ำมันได้ขยายตัวสูงขึ้นร้อยละ 67.4 เมื่อเทียบกับปีก่อน สะท้อนจากอุปสงค์ในตลาดมีแนวโน้มสูงขึ้น ในขณะที่อุปทานรายใหญ่และกลุ่ม OPEC+ ยังคงไม่สามารถดำเนินการผลิตเพิ่มขึ้นตามที่ตกลงได้ รวมถึงอังกฤษและชาติตะวันตกบางรายจะดำเนินการคว่ำบาตรต่อรัสเซียที่ เป็นผู้ส่งออกน้ำมันรายใหญ่อันดับ 2 ของโลก และเป็นผู้ผลิตก๊าซธรรมชาติอันดับต้น ๆ ของโลก ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันพุ่งเกิน 100 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล อีกทั้งกรณีพิพาทระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้สายเดินเรือใหญ่ (MSC, Mearsk, CMA CGM และ Hapag Lloyd) ได้ระงับการเดินเรือสินค้าเข้าและออกจากรัสเซีย ทำการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้าบางส่วนจากท่าเรือของรัสเซียไปยังยุโรปที่สถานการณ์ค้ำคั่งอยู่แล้วยิ่งทวีความรุนแรงขึ้นไปอีก

1.2 สถานการณ์การส่งออกภาพรวมและอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางของไทย

เศรษฐกิจไทยเริ่มฟื้นตัวหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เมื่อปี 2563 ที่ส่งผลให้การค้าของไทยหดตัวลงในระดับรุนแรง แต่เมื่อเข้าสู่ปี 2564 ที่มีการฟื้นตัวของความต้องการสินค้าในตลาดโลก ส่งผลให้ราคาสินค้าหลากหลายประเภทปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น สนับสนุนให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าของไทยสามารถเติบโตได้อย่างก้าวกระโดด ทั้งด้านการนำเข้าและส่งออกมีอัตราการขยายตัวสูงสุด

ในรอบ 10 ปี ซึ่งในปี 2564 การค้าของไทยเติบโตร้อยละ 25.1 เมื่อเทียบกับปีก่อน เป็นการเติบโตจากการนำเข้าร้อยละ 32.0 และเติบโตจากการส่งออกร้อยละ 18.9 โดยเฉพาะในตลาดสหรัฐฯ ที่มีมูลค่าส่งออกสินค้าขยายตัวร้อยละ 23.4 รองลงมาคือตลาดจีน และตลาดญี่ปุ่น ที่ขยายตัวร้อยละ 26.5 และ 11.1 ตามลำดับ

นอกจากนี้การส่งออกภาพรวมยังขยายตัวในหลายหมวดอุตสาหกรรมที่มีความต้องการเพิ่มสูง อาทิ อุตสาหกรรมรถยนต์และอุปกรณ์ประกอบรถยนต์ มีมูลค่าการเติบโตร้อยละ 38.6 เมื่อเทียบกับปีก่อน และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้าที่มีมูลค่าการค้าเติบโตร้อยละ 20.5 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งมูลค่าการส่งออกที่ปรับตัวสูงขึ้นส่วนหนึ่งเป็นผลจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาวัตถุดิบ รวมถึงราคาน้ำมันและค่าขนส่งที่ปรับตัวสูงขึ้น

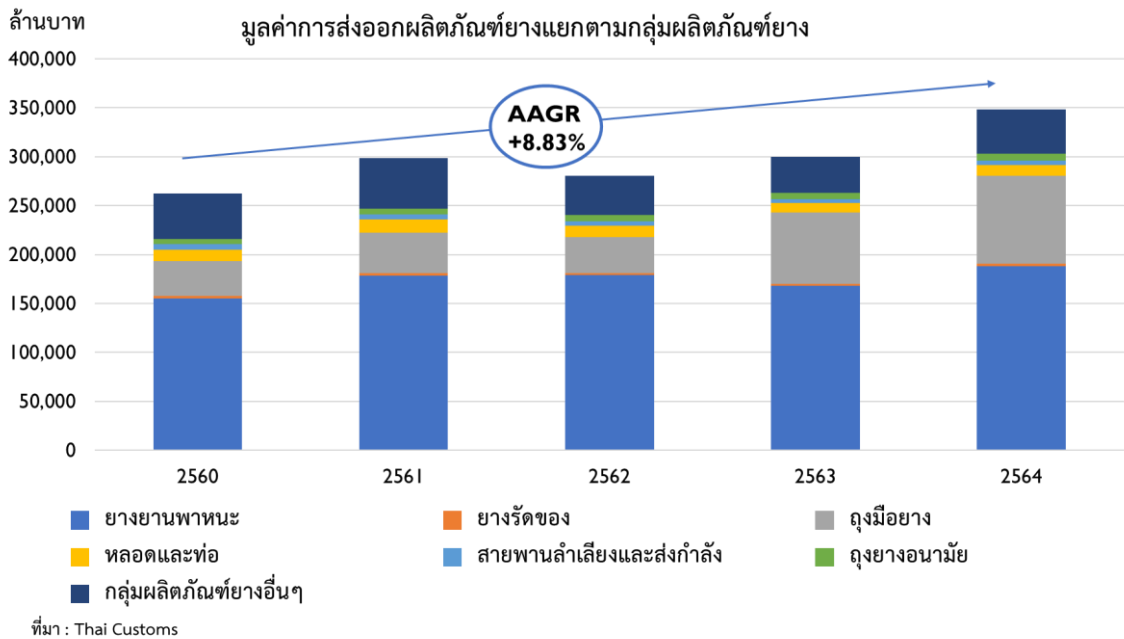


รูปที่ 4 โครงสร้างการส่งออกผลิตภัณฑ์ภาพรวมของไทย

อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่น่าจับตามองสำหรับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าต้องรับความเสี่ยง คือ อัตราค่าระวางเรือที่ปรับเพิ่มสูงสุดในรอบหลายปี ซึ่งถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผู้นำเข้าและส่งออกสินค้า อีกทั้งราคาน้ำมันในตลาดโลกยังคงปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ผู้นำเข้าและส่งออกจำเป็นต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงอัตราค่าขนส่งทางบกที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน

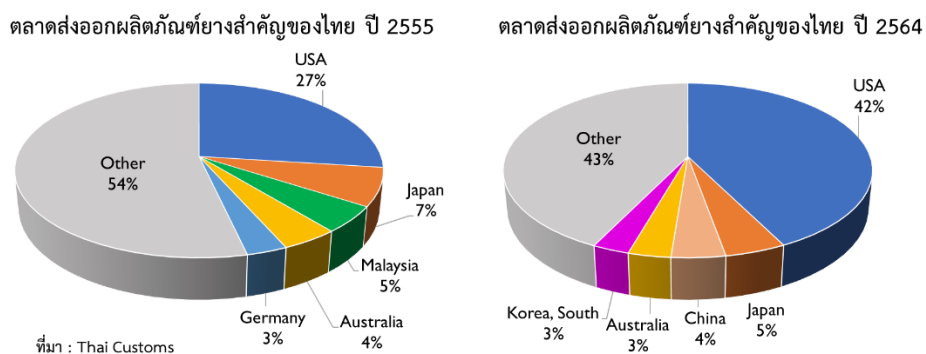
โดยข้อมูลสถิติการค้าของไทยในปี 2564 พบว่า การส่งออกผลิตภัณฑ์ยางมีมูลค่ากว่า 348,636 ล้านบาท ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.33 และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย 5 ปี ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 8.83 ซึ่งผลิตภัณฑ์ที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ย 5 ปีขยายตัวสูงสุด คือ กลุ่มถุงมือยาง รองลงมาคือ ถุงยางอนามัย และยางยานพาหนะ มีอัตราการเติบโตเฉลี่ย 5 ปีอยู่ที่ร้อยละ 25.99 7.65 และ 4.95 ตามลำดับ โดยเฉพาะถุงมือยางมีการขยายตัวร้อยละ 23.84 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งได้รับอนิสงค์จากถุงมือยางทางแพทย์รวมทั้ง ถุงมือสำหรับการผ่าตัดและถุงมือตรวจโรค ซึ่งเป็นหนึ่งในผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์ที่มีความต้องการสูงจากวิกฤติการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เมื่อปลายปี 2562 ที่ผ่านมา อีกทั้งกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางที่มีมูลค่าสูงอย่างยาง

ยานพาหนะขยายตัวร้อยละ 11.90 เมื่อเทียบกับที่ปีก่อนที่หดตัวอย่างรุนแรงจากกฏติการ แพร์ระบาดของ
ของโรคโควิด-19 ประกอบกับการขยายตัวของการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.12 เมื่อเทียบกับปีก่อน
เป็นแรงหนุนให้กับกลุ่มยางยานพาหนะอีกด้วย



รูปที่ 5 มูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางแยกตามกลุ่มผลิตภัณฑ์ยาง

โครงสร้างการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางของประเทศไทยจะพึ่งพิงตลาดสหรัฐฯ เป็นหลักมาตั้งแต่
อดีตจนถึงปัจจุบัน สัดส่วนการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางไปยังตลาดสหรัฐฯ ของไทย มีแนวโน้มขยายตัว
อย่างต่อเนื่อง โดยข้อมูล ปี 2564 พบว่า ไทยมีสัดส่วนการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางไปยังตลาดสหรัฐอเมริกา
สูงถึงร้อยละ 42 โดยมีสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ ยางยานพาหนะ ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย หลอดและท่อยาง



รูปที่ 6 เปรียบเทียบสัดส่วนตลาดส่งออกผลิตภัณฑ์ยางของไทยเชิงมูลค่า ปี 2555 และ ปี 2564

จากข้อมูลข้างต้นสหรัฐฯ ถือได้ว่าเป็นตลาดส่งออกผลิตภัณฑ์ยางที่มีความสำคัญที่สุดของไทย
ซึ่งเมื่อพิจารณาอัตราค่าระวางคอนเทนเนอร์ (Container Ship) เส้นทางขนส่งสินค้าไปยังสหรัฐฯ พบว่า
มีอัตราค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้นมาก โดยช่วงครึ่งเดือนแรกของเดือนมกราคม ค่าระวางเรือฝั่ง West Coast มี
อัตราอยู่ที่ 10,000 เหรียญสหรัฐฯ สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และ 12,650 สำหรับตู้คอนเทนเนอร์

ขนาด 40 ฟุต ในขณะที่ค่าระวางเรือฝั่ง East Coast มีอัตราอยู่ที่ 13,360 เหรียญสหรัฐฯ สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และ 16,700 เหรียญสหรัฐฯ สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยเฉลี่ยค่าระวางเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 200.6 เมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้สถานการณ์ปัจจุบันยังคงพบปัญหาการวางเรือเต็มพื้นที่และปัญหาความหนาแน่นบริเวณท่าเรือปลายทาง ซึ่งการวิเคราะห์ปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อค่าระวางเรือที่เพิ่มขึ้นสามารถสรุปประเด็นได้ดังนี้

| ปัจจัย | ผลกระทบต่อค่าระวางเรือ |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 | <ul style="list-style-type: none"> - มาตรการล็อกดาวน์ : เกิดการปรับลดแรงงานภายในท่าเรือ ส่งผลให้ประสิทธิภาพการดำเนินงานภายในท่าเรือปรับลดลง เกิดความหนาแน่นภายในท่าเรือ ส่งผลให้มีการเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษเพิ่มขึ้น - การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ : เกิดความล่าช้าในการดำเนินการภายในท่าเรือจากการปรับลดแรงงาน ส่งผลให้เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่า และตู้คอนเทนเนอร์ตักค้างเป็นจำนวนมากภายในท่าเรือ รวมถึงการหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์เปล่ากลับมายังประเทศต้นทางล่าช้า ส่งผลให้ค่าระวางเรือปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น - การฟื้นตัวของประเทศคู่ค้า : ภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลให้ความต้องการสินค้าของประเทศปลายทางเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดการแข่งขันทางด้านราคาเพื่อการจับจองตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้มีการเก็บเงินพิเศษเพิ่มขึ้น |
| ราคาน้ำมัน | <ul style="list-style-type: none"> - น้ำมันเป็นต้นทุนหลักของการขนส่งทางเรือ ดังนั้นราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้บางสายการเรือเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษเพิ่มขึ้น |

9.2 ผลกระทบจากค่าระวางเรือต่อโครงสร้างต้นทุนการผลิตผลิตภัณฑ์ยางเป้าหมาย

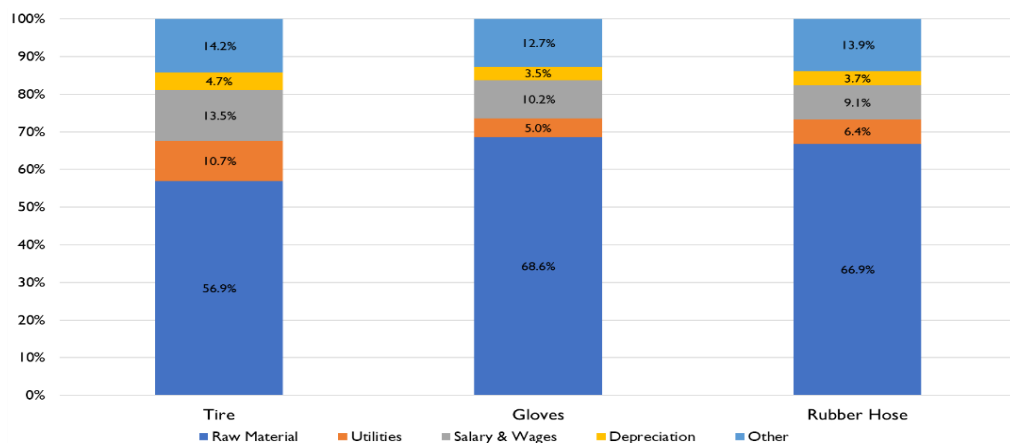
จากอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มขึ้นย่อมส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตด้วยเช่นกัน ดังนั้นเมื่อพิจารณาผลิตภัณฑ์ยางตามหลักเกณฑ์ทางด้านมูลค่าการส่งออก อาทิ ปริมาณการส่งออก อัตราการเติบโตเฉลี่ย 5 ปี และหลักเกณฑ์ทางด้านปริมาณผลิตผลิตภัณฑ์ยาง อาทิ อัตราการเติบโตเฉลี่ย 5 ปี การเปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับปีก่อน เพื่อสำรวจผลกระทบต่อสัดส่วนโครงสร้างต้นทุนในการผลิตของผลิตภัณฑ์ยางเป้าหมายจากผู้ประกอบการในประเทศ ซึ่งจากข้อมูลพบว่าผลิตภัณฑ์ยางกลุ่มเป้าหมายที่เข้าหลักเกณฑ์การคัดเลือกได้แก่ ยางล้อ ถู่มือยาง หลอดและท่อยาง ซึ่งทั้ง 3 กลุ่มเป้าหมายมีมูลค่าการส่งออกกว่า 289,199 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 82.95 เมื่อเทียบกับมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางทั้งหมด

ตารางที่ 1 มูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางและปริมาณการผลิตผลิตภัณฑ์ยางแยกตามกลุ่มผลิตภัณฑ์

| ผลิตภัณฑ์ยาง | Export | | | Production | |
|------------------------------|-------------------|--------------------------------------|-----------------|-----------------|------------------|
| | Value 2564 (MTHB) | Volume 2564 | AAGR 5 Year (%) | AAGR 5 Year (%) | Growth 64/63 (%) |
| ยางยานพาหนะ | 188,181 | 215,515,678 เส้น (4,310,314* ตัน) | 3.08% | 4.75% | 32.55% |
| ยางรัดของ | 2,220 | 32,220 ตัน | 0.07% | 6.00% | 27.48% |
| ถุงมือยาง | 89,959 | 24,640,927,055 คู่ (80,083 ตัน) | 11.26% | 9.15% | 0.76% |
| หลอดและท่อ | 11,059 | 39,498 ตัน | -1.10% | 67.47% | 4.10% |
| สายพานลำเลียงและ ส่งกำลัง | 4,295 | 15,216 ตัน | -4.29% | 0.00% | 19.13% |
| ถุงยางอนามัย | 7,278 | 12,904 ตัน | 2.13% | 17.58% | 4.04% |

ที่มา : กรมศุลกากร, สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

จากการคัดเลือกกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางเป้าหมาย เพื่อสำรวจข้อมูลสัดส่วนโครงสร้างต้นทุนผลิตภัณฑ์ยางจากผู้ประกอบการในประเทศ หากพิจารณาสัดส่วนโครงสร้างต้นทุนการผลิตผลิตภัณฑ์ในกลุ่มถุงมือยางและท่อยาง ไม่ได้มีความแตกต่างกันในเชิงของสัดส่วนโครงสร้างต้นทุนการผลิต เพียงแค่ปรับเปลี่ยนวัตถุดิบและสูตรการผลิตตามความเหมาะสมของผลิตภัณฑ์ โดยสัดส่วนต้นทุนประมาณร้อยละ 66-68 นั้นเป็นต้นทุนทางวัตถุดิบ (Raw Material Cost) ส่วนกลุ่มยางยานพาหนะมีต้นทุนทางด้านวัตถุดิบ (Raw Material Cost) ที่ต่ำกว่า ซึ่งกลุ่มยางยานพาหนะมีสัดส่วนต้นทุนทางวัตถุดิบอยู่ที่ร้อยละ 60.6 ของโครงสร้างต้นทุนทั้งหมด



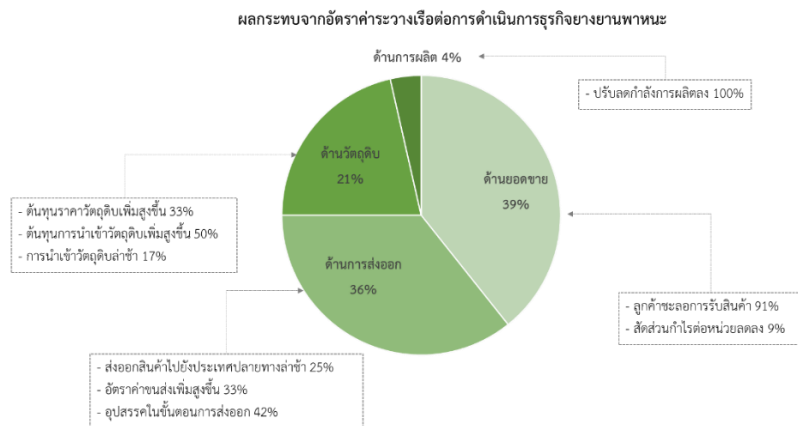
ที่มา : ข้อมูลจากการสำรวจผู้ประกอบการ ณ เดือนเมษายน 2565

รูปที่ 7 สัดส่วนโครงสร้างต้นทุนการผลิตผลิตภัณฑ์ยางแยกตามผลิตภัณฑ์

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อโครงสร้างต้นทุนการผลิต พบว่า ผู้ประกอบการส่วนมากยังคงได้รับผลกระทบทางด้านราคาวัตถุดิบ (Raw Material Cost) จากการปรับตัวเพิ่มสูงจากอัตราค่าระวางเรือ รวมถึงยังได้รับผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อโครงสร้างต้นทุนในการดำเนินธุรกิจทางด้านอื่นๆ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นแยกตามกลุ่มผลิตภัณฑ์ได้ ดังนี้

● **กลุ่มยางยานพาหนะ**

จากสำรวจผู้ประกอบการในกลุ่มยางยานพาหนะ พบว่า ผู้ประกอบการในกลุ่มยางยานพาหนะ ส่วนมากไม่ได้รับผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนการผลิตทางวัตถุดิบจากค่าระวางเรือที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการจัดหาวัตถุดิบหรือการนำเข้าวัตถุดิบ สามารถหาได้จากแหล่งผู้ผลิตในกลุ่มประเทศแถบทวีปเอเชียที่อัตราค่าระวางเรือไม่เพิ่มสูงมากนัก มีเพียงปัจจัยราคาน้ำมันและอัตราค่าเงินบาทอ่อนตัวที่ปัจจัยเหล่านี้ย่นราคาวัตถุดิบและราคาการนำเข้าวัตถุดิบโดยตรง แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการในกลุ่มยางยานพาหนะยังคงได้รับผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนทางธุรกิจจากการแบกรับภาระทางด้านค่าขนส่งออกในสถานการณ์อัตราค่าระวางเรือที่ปรับตัวสูงขึ้น แม้ว่าจะมีการเจรจากับลูกค้าปลายทาง เพื่อแบ่งภาระอัตราค่าระวางเรือร่วมกับลูกค้าปลายทาง



ที่มา : ข้อมูลจากการสำรวจผู้ประกอบการในกลุ่มยางยานพาหนะจำนวน 18 ราย ณ เดือนเมษายน 2565

หมายเหตุ : ผู้ประกอบการกลุ่มยางยานพาหนะนี้ผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือในการดำเนินธุรกิจมากกว่า 1 ด้าน

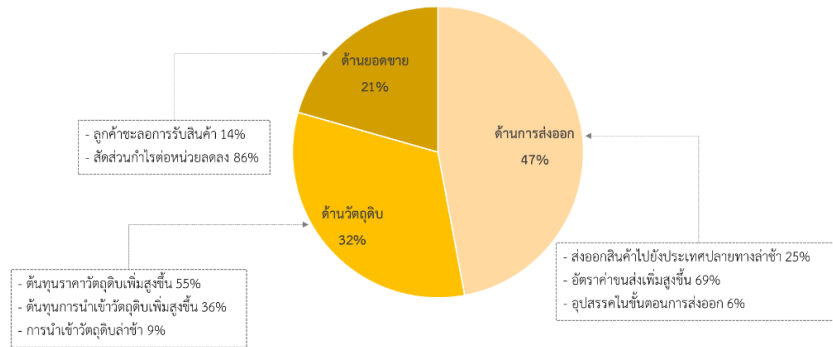
รูปที่ 9-8 ผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อการดำเนินธุรกิจในกลุ่มยางยานพาหนะ

นอกจากผู้ประกอบการในกลุ่มยางยานพาหนะที่ได้รับผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อโครงสร้างต้นทุนการผลิตและโครงสร้างต้นทุนในการดำเนินธุรกิจทางด้านค่าขนส่งออกแล้วนั้น ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลผู้ประกอบการ พบว่า ผู้ประกอบการยังได้รับผลกระทบจากค่าระวางเรือในการดำเนินธุรกิจด้านยอดขายมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 39 จากจำนวนผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม สาเหตุมาจากลูกค้าชะลอการรับสินค้า เพื่อรอสถานการณ์อัตราค่าระวางเรือปรับลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคำสั่งซื้อใหม่ล่าช้า

● **กลุ่มถุงมือยาง**

จากสำรวจผู้ประกอบการในกลุ่มยางถุงมือยาง พบว่า โครงสร้างต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการส่วนมากเพิ่มขึ้นทางด้านต้นทุนด้านวัตถุดิบ (Raw Material Cost) สาเหตุหลักมาจากความต้องการถุงมือยางไนไตรล์ของตลาดสหรัฐฯ ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 เป็นปัจจัยเหนี่ยวนำให้ราคาน้ำยางไนไตรล์เติบโต โดยส่วนมากไทยมีการนำเข้าน้ำยางไนไตรล์จากประเทศได้หวันเป็นอันดับ 1 รองลงมาคือประเทศเกาหลี ที่มีอัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้นประมาณ 10 เท่า และ 6 เท่า ตามลำดับ

ผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อการดำเนินการธุรกิจถุงมือยาง



ที่มา : ข้อมูลจากการสำรวจผู้ประกอบการในกลุ่มถุงมือยางจำนวน 21 ราย ณ เดือนเมษายน 2565

หมายเหตุ : ผู้ประกอบการกลุ่มถุงมือยางมีผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือในการดำเนินธุรกิจมากกว่า 1 ด้าน

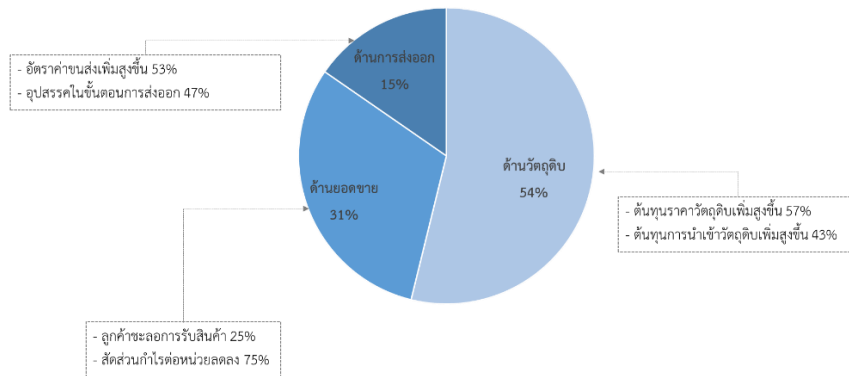
รูปที่ 9-9 ผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อการดำเนินธุรกิจในกลุ่มถุงมือยาง

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลการสำรวจผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือในกลุ่มถุงมือยาง พบว่า มีจำนวนผู้ประกอบการกลุ่มถุงมือยางได้รับผลกระทบจากอัตราค่าระวางต่อโครงสร้างต้นทุนในการดำเนินธุรกิจทางด้านส่งออกมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 47 จากจำนวนผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถาม จากผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระอัตราค่าระวางเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น รวมถึงปรับรูปแบบการส่งออก เพื่อสอดคล้องต่อความต้องการของลูกค้าปลายทาง อาทิ รูปแบบการขนส่งทางอากาศ ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนด้านการส่งออกเพิ่มขึ้นกว่าอัตราค่าขนส่งทางเรือหลายเท่า

● **กลุ่มท่อยาง**

จากสำรวจผู้ประกอบการในกลุ่มยางท่อยาง พบว่า โครงสร้างต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการส่วนมากเพิ่มขึ้นทางด้านต้นทุนด้านวัตถุดิบ (Raw Material Cost) จากอัตราค่าระวางเรือที่ปรับตัวขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการนำเข้าวัตถุดิบปรับตัวเพิ่มขึ้นเช่นกัน รวมถึงปัจจัยราคาน้ำมันและอัตราค่าเงินบาทอ่อนตัวที่เป็นปัจจัยเหนี่ยวนำราคาวัตถุดิบปรับตัวสูงขึ้น อีกทั้งผู้ประกอบการในกลุ่มท่อยางส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่อยู่ในขนาด SMEs การจัดหาวัตถุดิบ อาทิ สารเคมี และคาร์บอนแบล็ค ในปริมาณที่น้อยย่อมได้ราคาวัตถุดิบที่สูงกว่าบริษัทที่มีกำลังซื้อวัตถุดิบในปริมาณมาก

ผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อการดำเนินธุรกิจยางพารา



ที่มา : ข้อมูลจากการสำรวจผู้ประกอบการในกลุ่มตัวอย่างจำนวน 8 ราย ณ เดือนเมษายน 2565

หมายเหตุ : ผู้ประกอบการกลุ่มตัวอย่างมีผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือในการดำเนินธุรกิจมากกว่า 1 ด้าน

รูปที่ 9-10 ผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อการดำเนินธุรกิจในกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อพิจารณาจากการสำรวจข้อมูลผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือในกลุ่มตัวอย่างพบว่า จำนวนผู้ประกอบการในกลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อการดำเนินธุรกิจทางด้านวัตถุดิบมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 54 จากจำนวนผู้ประกอบการที่ตอบแบบสอบถามซึ่งได้รับผลกระทบทางทั้งด้านต้นทุนวัตถุดิบและการต้นทุนด้านการนำเข้าวัตถุดิบ อาทิ สารเคมี และคาร์บอนแบล็ค จากอัตราค่าระวางเรือที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น โดยส่วนมากไทยมีการนำเข้าคาร์บอนแบล็คที่ใช้ในกระบวนการผลิตผลิตภัณฑ์ยางจากประเทศจีนเป็นหลัก ซึ่งมีอัตราค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น 4.5 เท่า เมื่อเทียบกับอัตราค่าระวางเรือในช่วงปลายปี 2562 ก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

จากการสำรวจข้อมูลผู้ประกอบการทั้ง 3 กลุ่มผลิตภัณฑ์ยางเป้าหมาย พบว่า กลุ่มผลิตภัณฑ์ยางมีอย่างได้รับผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนการผลิตมากที่สุดในด้านของต้นทุนวัตถุดิบ (Raw Material Cost) อาทิ น้ำมันไนโตรล เป็นต้น อีกทั้งยังได้รับผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนทางธุรกิจทางในด้านอื่นๆ อาทิ ด้านการส่งออกจากอัตราแบกรับภาระอัตราค่าระวางเรือที่ปรับเพิ่มขึ้น ประกอบกับผู้ประกอบการยังไม่สามารถปรับราคาสินค้าขึ้นได้ เนื่องจากการแข่งขันในตลาดโลกค่อนข้างสูง หากมีการปรับราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลให้ลูกค้าปลายทางมองหาแหล่งนำเข้าใหม่ที่ราคาสินค้าไม่ได้ปรับตัวเพิ่มมากนัก

9.3 วิเคราะห์ทิศทางของภาคการส่งออกกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางเป้าหมายจากผลกระทบอัตราค่าระวางเรือ

จากการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อภาคการส่งออก และการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทางด้านขนส่งสินค้าทางเรือ รวมถึงการสำรวจข้อมูลผู้ประกอบการในกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางเป้าหมาย พบว่า ผู้ประกอบการในกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางเป้าหมายส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มขึ้นต่อโครงสร้างการดำเนินธุรกิจทางด้านส่งออกโดยตรง เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังคงต้องแบกรับภาระต้นทุนทางด้านการส่งออกจากราคาอัตราค่าระวางเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งสามารถวิเคราะห์ทิศทางความเป็นไปได้ในอนาคตของผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือต่อภาคการส่งออกตามผลิตภัณฑ์ยางเป้าหมาย โดยใช้เครื่องมือ Scenario Analysis ดังนี้

ตารางที่ 9-2 วิเคราะห์ทิศทางของภาคการส่งออกกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางเป้าหมายจากผลกระทบอัตราค่าระวางเรือ

| Scenario Case | ผลกระทบ | ปัจจัยที่ควรเฝ้าระวัง | ข้อเสนอแนะ |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. การคาดการณ์ทิศทางการส่งออกจากอัตราค่าระวางเรือที่ปรับตัวลดลง (Best case Scenario)</p> | <ul style="list-style-type: none"> - มีการส่งออกมากขึ้น เนื่องจากมีแรงสนับสนุนให้ผู้ส่งออกรายย่อยเริ่มกลับมาดำเนินการส่งออกมากขึ้น - บริษัทสายการเรืออาจมีการลดจำนวนเที่ยวเรือหรือตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษ (Surcharges) เพื่อป้องกันการขาดทุนและครอบคลุมต้นทุนของบริษัทผู้ให้บริการทางเรือ | <ul style="list-style-type: none"> - ตู้ไม่มีเพียงพอต่อการต้องการของผู้ส่งออก ซึ่งในปัจจุบันสภาพของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าที่ใช้ในประเทศไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งมีตู้จำนวนมากไม่พร้อมใช้งานหรือด้อยกว่าความต้องการของผู้ส่งออก - สายการเรืออาจไม่พิจารณาลงทุนในการจัดหาหรือซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ให้มีมาตรฐานและเพียงพอต่อความต้องการของผู้ส่งออก | <ul style="list-style-type: none"> - ภาคเอกชนและภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการเร่งซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศให้มีคุณภาพและมีมาตรฐานต่อความต้องการของผู้ส่งออก - ควรเร่งดำเนินการนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ในบริเวณท่าเรือเพื่อรองรับตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ในการส่งออก - หน่วยงานภาครัฐควรควบคุมปริมาณการใช้บริการของสายการเดินเรือเพื่อให้เหมาะสมต่อปริมาณความต้องการของผู้ส่งออกสินค้า - หากมีการปรับลดจำนวนเที่ยวหรือตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าผู้ส่งออกต้องปรับแผนการดำเนินงาน เพื่อส่งสินค้าให้ทันต่อกำหนดการของลูกค้าปลายทาง |

| Scenario Case | ผลกระทบ | ปัจจัยที่ควรเฝ้าระวัง | ข้อเสนอแนะ |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>2. การคาดการณ์ทิศทางการส่งออกจากอัตราค่าระวางเรือที่ทรงตัว (Base case scenario)</p> | <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างต้นทุนในการดำเนินธุรกิจทางด้านการส่งออกยังคงลอยตัวอยู่ในระดับสูงจากอัตราค่าระวางเรือยังคงอยู่ในระดับสูง - ลูกค้าบางรายชะลอการรับสินค้าจากอัตราค่าระวางที่ยังลอยตัวอยู่ในระดับสูง และเกิดความล่าช้าในการส่งมอบสินค้า | <ul style="list-style-type: none"> - สัดส่วนทางด้านกำไรจากยอดขายลดลงเนื่องจากต้องแบกรับภาระต้นทุนทางด้านการส่งออกในกรณีราคายังไม่สามารถปรับตัวขึ้น - อาจกระทบต่อการวางแผนด้านการผลิตผลิตภัณฑ์ เนื่องจากคำสั่งซื้อใหม่ที่อาจล่าช้าออกไป | <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ส่งออกควรแนวทางเจรจาต่อรองกับทางสายการบินเรือ เพื่อให้ได้สัญญา (Sign Contract) ที่มีค่าระวางเรือคงที่ อีกทั้งยังเป็นการการันตีของการมี คู่คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก - ผู้ส่งออกควรเจรจากับทางราชการเดินเรือในการขอใช้ตู้สินค้าเดิมที่นำเข้ามา เพื่อความรวดเร็วในการส่งออก - ควรเร่งนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์และเร่งซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ที่ตกค้างอยู่ในบริเวณท่าเรือ เพื่อรองรับปริมาณการส่งออก และลดระยะเวลาในการรอตู้คอนเทนเนอร์เข้ามารับสินค้า |

| Scenario Case | ผลกระทบ | ปัจจัยที่ควรเฝ้าระวัง | ข้อเสนอแนะ |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>3. การคาดการณ์ทิศทางการส่งออก จากอัตราค่าระวางเรือที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (Worst case scenario)</p> | <ul style="list-style-type: none"> - ทำให้ต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ ทางด้านการส่งออกสูงขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการยังคงต้องแบกรับต้นทุน ทางด้านการส่งออก - การปรับตัวขึ้นของราคาสินค้า จากอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้น - ถูกยกเลิกสัญญา (Break Contract) ด้วยเหตุผลด้านค่าระวางเรือมีการปรับตัว ไม่สามารถรับราคาตามที่ลงนามในสัญญาได้ | <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ประกอบการรายเล็กบางรายไม่สามารถส่งออกสินค้าได้ เนื่องจากไม่สามารถแบกรับต้นทุนด้านการส่งออก - ลูกค้าปลายทางอาจมองหาแหล่งนำเข้าใหม่ ที่การปรับตัวของราคาสินค้าไม่สูงมากนัก - อาจไม่สามารถทำการจองเที่ยวเรือ/ตู้คอนเทนเนอร์ได้ เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งทางเรือ ไม่สามารถคาดการณ์สถานการณ์ค่าระวางเรือล่วงหน้า | <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ส่งออกควรเจรจาทันทีกับทางสายการบินเรือ เพื่อทำสัญญาค่าระวางคงที่ 50% และจ่ายอัตราค่าระวางเรือตามสถานการณ์เป็นครั้งคราว เพื่อลดความเสี่ยงหากอัตราค่าระวางปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น - ผู้ประกอบการรายย่อยร่วมมือกันเจรจากับผู้ประกอบการรายย่อยอื่นๆ เพื่อแชร์พื้นที่ภายในตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศปลายทางเดียวกัน - ควรเร่งผลักดันให้มีการนำเรือขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่เข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพในการส่งออก รวมถึงสามารถนระยะเวลาในการส่งออกไปถึงลูกค้าปลายทาง |

จากผลการวิเคราะห์สถานการณ์ผลกระทบจากอัตราค่าระวางเรือ และการคาดการณ์สถานการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคตจากปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ที่เกิดจากมาตรการการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่เกิดความหนาแน่นภายในท่าเรือส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือในเส้นทางต่าง ๆ เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระต้นทุนด้านการส่งออกที่กระทบต่อโครงสร้างต้นทุนผลิตและต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ ภาพรวม

จากการเข้าสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการขนส่งสินค้าทางเรือ ระบุว่า ทิศทางสถานการณ์อัตราค่าระวางเรือในระยะสั้นยังอาจยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก จากปัจจัยที่ควรเฝ้าระวังในเรื่องของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่อาจส่งผลให้มีการกลับมาใช้มาตรการล็อกดาวน์เพื่อควบคุมการแพร่กระจายอีกครั้งในกลุ่มประเทศคู่ค้าหลักของไทย รวมถึงการดำเนินการภายในท่าเรือยังคงดำเนินการไม่เต็มที่ ดังนั้น การผลักดันมาตรการช่วยเหลือของทางภาครัฐเป็นตัวช่วยส่งเสริมการส่งออก อาทิ ผ่อนปรนกฎระเบียบเพื่อให้เรือใหญ่สามารถเข้าเทียบท่าได้ จะสามารถช่วยเพิ่มปริมาณตู้เปล่าและแก้ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงเพิ่มความรวดเร็วในการส่งออกสินค้าไปยังผู้ใช้ปลายทางได้

แต่อย่างไรก็ตาม ความเห็นจากผู้เชี่ยวชาญทางด้านการขนส่งสินค้าทางเรือ คาดการณ์ว่าแนวโน้มอัตราค่าระวางเรือจะเริ่มปรับตัวลดลงช่วงปลายปี 2565 โดยมีสมมุติฐานจากการเริ่มคลี่คลายของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่ทั่วโลกเริ่มระดมฉีดวัคซีน รวมถึงการผ่อนคลายมาตรการโควิด-19 ทั่วโลก ส่งผลให้มีแรงงานกลับเข้าสู่ระบบภายในท่าเรือ ส่งผลให้ท่าเรือสามารถดำเนินการได้ใกล้เคียงก่อนช่วงเกิดการแพร่ระบาด รวมถึงการเพิ่มขึ้นของอุปทานผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งจะเข้าเกณฑ์การคาดการณ์ตามอัตราค่าระวางเรือปรับตัวลดลง (Best case Scenario) โดยแนวโน้มอัตราค่าระวางเรือจะปรับตัวลดลงอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปลายปี 2563 แต่ยังคงสูงกว่าก่อนช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19