



สำนักงานที่ปรึกษาการเกษตรต่างประเทศ ประจำกรุงวอชิงตัน ดี.ซี.

Office of Agricultural Affairs - Royal Thai Embassy - Washington DC

ความยากลำบากของห่วงโซ่อุปทานยังคงส่งผลกระทบต่อ การขนส่งทั่วโลก



ในขณะที่หลายคนคิดว่า ปัญหาคอขวดในการขนส่งทั่วโลกจะคลี่คลายลงภายในกลางปี ๒๕๖๕ ยังมีอีกหลายปัจจัยที่บ่งบอกว่า ความเจ็บปวดของห่วงโซ่อุปทานจะยังคงอยู่อย่างต่อเนื่องในอนาคตอันใกล้ ในปี ๒๕๖๔ ปัญหาคอขวดของห่วงโซ่อุปทานส่วนใหญ่ มีสาเหตุจากความต้องการสินค้าของผู้บริโภคที่เพิ่มสูงเป็นประวัติการณ์ ในปี ๒๕๖๕ การดำเนินการที่ไม่มีประสิทธิภาพที่ท่าเรือสำคัญหลายแห่ง กำลังถูกซ้ำเติมจากปัญหาสงครามในยูเครนและการล็อกดาวน์จากการระบาดของโควิด-๑๙ ในจีน

ค่าระวางขนส่งที่สูงขึ้น ปริมาณเรือขนส่งที่ลดลง

สถาบันการเงิน RBC Capital Markets คาดว่า ปัญหาอัตราค่าระวางที่สูงขึ้นจะยังคงยืดเยื้อเนื่องจากระยะเวลาแต่ละรอบการขนส่ง หรือ Time of Turnaround (ToT) (หมายเหตุ: ระยะเวลาเมื่อเรือสินค้าถึงท่าและออกจากท่าได้อีกครั้งหนึ่ง) ยังคงยาวนานขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีเรือติดค้างรอคิวที่ท่าเรือเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีปริมาณเรือน้อย ไม่ว่าจะเนื่องมาจากมีเรือเข้าคิวรอเทียบท่า หรือมาจากความต้องการที่แท้จริงก็ตาม ต่างเป็นแรงกดดันให้ราคาค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น โดยที่ ๑ ใน ๕ ของเรือขนส่งทั่วโลกติดอยู่ตามท่าเรือต่าง ๆ นาย Michael Murphy ผู้อำนวยการอาวุโสด้านห่วงโซ่อุปทานโลกของบริษัท Camerican International กล่าวว่า กำหนดการเดินเรือสำหรับผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลนั้นแย่มาก ๆ มีเรือน้อยกว่าร้อยละ ๑๕ ที่สามารถ

ดำเนินการได้ตรงเวลา อย่างไรก็ตาม ภาพรวมสถานการณ์ท่าเรือในสหรัฐอเมริกาไม่ได้คลี่คลายมากนัก แต่ผู้บริหารท่าเรือเข้าใจสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น

สินค้าตกค้าง (Backlog) ที่จีนอันเนื่องมาจากโควิด - ๑๙ และเศรษฐกิจ

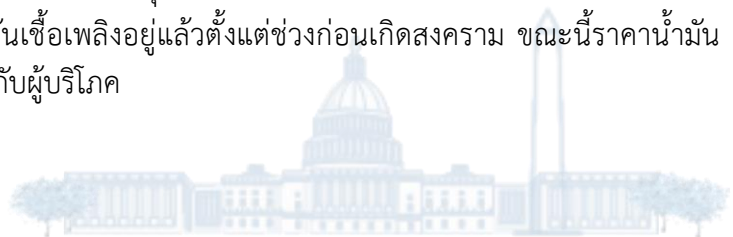
ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕ RBC รายงานว่า มีเรือ ๓๔๔ ลำ กำลังลอยลำรอเทียบท่าที่ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ การเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๓๔ ในช่วงเวลาเดือนเดียว ส่งผลให้การเดินทางจากคลังสินค้าจีนไปยังคลังสินค้าในสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจาก ๓๗ วัน กลายเป็น ๗๔ วัน เซี่ยงไฮ้อยู่ในสภาพล็อกดาวน์อย่างเข้มงวดเป็นเวลา ๑ เดือนแล้วจากปัญหาการระบาดของโควิด - ๑๙ ประชากรจำนวน ๒๕ ล้านคนส่วนใหญ่ถูกจำกัดบริเวณให้อยู่แต่ในบ้านภายใต้นโยบายปลอดโควิดหรือโควิดต้องเป็นศูนย์ ด้วยสภาพสินค้าค้างส่งและการปิดตัวของเมือง คาดว่าจะยังคงมีออร์เดอร์ที่ไม่ได้สะสมในอนาคตก้นเกล้า ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ทั้งเรือและตู้คอนเทนเนอร์จะต้องพร้อมใช้งานในเวลาและสถานที่ที่เหมาะสมเพื่อป้องกันยกเลิกการจองความต้องการที่ไม่ตรงกันส่งผลให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้เต็มตู้คอนเทนเนอร์ จึงต้องใช้จำนวนเรือที่มากขึ้นเพื่อขนส่งสินค้าในปริมาณเท่าเดิม

ปัญหายังคงอยู่ในฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา

แม้ปัญหาสินค้าติดค้างที่ท่าเรือในฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ จะคลี่คลายเมื่อเทียบกับช่วงการระบาดหนัก แต่การมีเรือต้องเข้าคิวรอ ๑๕ ลำที่ท่าเรือลอสแอนเจลิสและลองบีชเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕ แสดงให้เห็นว่า ประสิทธิภาพในการดำเนินงานถดถอยลงในช่วง ๒ - ๓ เดือนที่ผ่านมา สถาบันการเงิน RBC ระบุว่ารอบการขนส่งหรือ ToT ในปัจจุบันคือ ๖.๙ วัน ซึ่งตกลงจากระดับ ๔ วันเมื่อเดือนก่อน และในช่วงก่อนโควิดซึ่งอยู่ที่ ๓.๔ วัน ทั้งนี้ ในช่วงฤดูใบไม้ร่วงปี ๒๕๖๔ รอบการขนส่งอยู่ที่ ๘.๗ วัน ซึ่งเป็นฤดูการขนส่งหนาแน่นที่สุดก่อนคริสต์มาส นาย Josh Gellert ประธานบริษัท Camerican International ให้ข้อสังเกตว่า แม้สถานการณ์ที่ฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ จะคลี่คลายแล้ว แต่ยังคงมีปัญหาก็เกี่ยวกับโควิด - ๑๙ ได้แก่ การประท้วงของแรงงานและเงินเฟ้อ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า เขากล่าวว่า ความล่าช้าที่ท่าเรือแม้จะคลี่คลายแต่จะยังคงเป็นปัญหายอยู่ บริษัทบางแห่งเปลี่ยนไปใช้ท่าเรือทางฝั่งตะวันออกแทนก่อนที่จะมีการประท้วงของแรงงานที่ท่าเรือทางฝั่งตะวันตก แต่การเปลี่ยนไปฝั่งตะวันออกเองก็สร้างปัญหาเช่นกัน ยังคงต้องจับตามองต่อไปว่าการคลี่คลายเหล่านี้จะอยู่แค่ชั่วคราวหรือเป็นไปได้ในระยะยาว

ค่าประกันภัยและค่าเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น

ค่าประกันภัยและค่าเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นยังคงสร้างแรงกดดันต่อการขนส่งทั่วโลก การรุกรานยูเครนของรัสเซียส่งผลให้บริษัทประกันภัยปรับขึ้นเบี้ยประกันเพื่อคุ้มครองเรือขนส่งในทะเลดำ โดยคิดอัตราระหว่างร้อยละ ๑ ถึง ๕ ของมูลค่าเรือ ทั้งนี้ ระดับก่อนสงครามจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ ๐.๒๕ นอกจากนั้น เมื่อเรือลาดตระเวนมิสไซล์ Moskva ของรัสเซียจมลงด้วยฝีมือของเครื่องบินรบยูเครนในทะเลดำ และมีแนวโน้มว่าการบุกทางทะเลจะเพิ่มมากขึ้น จึงต้องกำหนดเส้นทางเดินเรือในยุโรปขึ้นใหม่ ส่งผลให้มีเรือขนส่งแออัดยืดเยื้อมากขึ้นที่ท่าเรือในยุโรป ในขณะที่มีการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่แล้วตั้งแต่ช่วงก่อนเกิดสงคราม ขณะนี้ราคาน้ำมันยิ่งสูงขึ้น ภาคธุรกิจได้โยนภาระต้นทุนที่สูงขึ้นให้กับผู้บริโภค



อนาคตครึ่งหลังปี ๒๕๖๕

บริษัท Yang Ming Marine Transport Corp ซึ่งตั้งอยู่ในไต้หวันโต้แย้งว่า สินค้าค้างส่งที่อยู่ในจีนอันเนื่องมาจากโควิดจะเป็นเพียงแค่ “ปรากฏการณ์ระยะสั้น” และจะจำกัดอยู่เฉพาะเพียงไตรมาสที่ ๒ และคาดว่าปักษ์จะมีการปรับนโยบายเกี่ยวกับโควิด – ๑๙ เขายอมรับว่า การค้ากำลังชะลอตัวอันเนื่องมาจากสงครามในยูเครน รวมถึงคำสั่งซื้อสินค้าที่ล่าช้าอันเนื่องมาจากโควิด ทั้งนี้ คาดว่าการฟื้นตัวของโลกจะชะงักงันสักพัก ก่อนจะเติบโตอีกครั้งในช่วงครึ่งปีหลัง อย่างไรก็ตาม นาย Murphy ไม่ได้มองโลกในแง่ดีเช่นนั้น เขาเห็นว่า หากเศรษฐกิจชะลอตัวพร้อม ๆ กับสถานการณ์ความแออัดที่ท่าเรือบรรเทาโลง ค่าระวางขนส่งจึงจะลดลงได้ โดยที่ทั้ง ๒ เงื่อนไขต้องเกิดขึ้นพร้อมกัน หากเป็นไปได้จริง ก็ไม่น่าจะเกิดขึ้นได้ก่อนเดือนกันยายน ๒๕๖๕

ที่มา: Supply Chain Pain Continues to Snarl Global Shipping

<https://foodinstitute.com/focus/supply-chain-pain-continues-to-snarl-global-shipping/>

สำนักงานที่ปรึกษาการเกษตรต่างประเทศ ประจำกรุงวอชิงตัน ดี.ซี.

พฤษภาคม ๒๕๖๕

