



สำนักงานที่ปรึกษาการเกษตรต่างประเทศ ประจำกรุงวอชิงตัน ดี.ซี.

Office of Agricultural Affairs - Royal Thai Embassy - Washington DC

ปฏิบัติการเอาคืนบริษัทขนส่ง เริ่มจากการลดระวางค่าขนส่ง



ราคาค่าขนส่งที่ลดลงอย่างรวดเร็วในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา ส่งผลให้บริษัทด้านสินค้าประมงสามารถแสวงหา “การคืนทุน” จากบริษัทขนส่งสินค้าที่ขึ้นราคาเป็นสี่เท่าหรือมากกว่านั้น ในปี ๒๕๖๔

ในปี ๒๕๖๔ การเข้าคิวรอเพื่อขนส่งและอุปสรรคด้านโลจิสติกส์ก่อให้เกิดปัญหาการหยุดชะงักของท่าเรือทั่วโลก ซึ่งใช้เวลามากกว่าหนึ่งปีในการแก้ไข ราคาคูคอนเทนเนอร์และพื้นที่บนเรือมีราคาสูงขึ้น ผู้ให้บริการขนส่งเช่น Maersk และ MSC คิดค่าบริการสูงขึ้น บริษัทด้านสินค้าประมงบางแห่งรายงานว่าจ่ายเงินมากกว่า ๒๐,๐๐๐ เหรียญสหรัฐ (ราว ๗๐๐,๐๐๐ บาท) เพื่อขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากเอเชียไปยังสหรัฐอเมริกา แต่ปัจจุบันอัตราค่าระวางลดลงอยู่ที่ประมาณตู้ละ ๑,๑๕๐ เหรียญสหรัฐ (ประมาณ ๔๐,๐๐๐ บาท) หลายๆ บริษัทกำลังต่อรองเพื่อให้ได้อัตราค่าระวางที่ดีที่สุดและมักจะได้ข้อตกลงในตลาดซื้อขายทันที (Spot market) นาย Lawrence Burns ที่ปรึกษาซึ่งเคยจัดการการเจรจาให้กับบริษัท Hyundai Merchant Marine เผยกับสำนักข่าว Reuters ว่า ปัจจุบันผู้จัดการฝ่ายนำเข้าและส่งออกเป็นผู้ถือไพ่เหนือกว่าในการเจรจา โดย ๒ ปีที่ผ่านมา พวกเขาถูกเรียกเข้าห้องผู้บริหารหลายครั้งเหลือเกิน ซึ่งตอนนี้พวกเขากำลังเอาคืน

นาย Jon Monroe ตัวแทนจากภูมิภาคอเมริกาเหนือของบริษัท Transfer Shipping ในสิงคโปร์ กล่าวว่า นี่คือการแก้แค้นของผู้ส่งสินค้า ซึ่งรวมถึงนักลงทุนในจีนอย่างบริษัท อาลีบาบา บริษัทอีคอมเมิร์ซของจีน ในอดีตทุกคนมองหาสถานการณ์ที่ทั้งสองฝ่ายต่างก็ได้ประโยชน์ (Win-win) แต่การระบาดของ Covid-19 ทำให้ทุกอย่างเปลี่ยนไป

บริษัทขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ Container xChange รายงานว่า เดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการขนส่งทั่วโลกมีความซับซ้อนมากขึ้น ความต้องการการขนส่งในยุโรปเหนือลดลงและความต้องการรับสินค้าจากจีนก็ลดลงเช่นกัน ราคาค่าระวางทั่วเอเชีย ทั้งเมืองหนิงโป นครเซี่ยงไฮ้ และสิงคโปร์ ได้ลดลงอย่างรวดเร็วจากปีที่ผ่านมา นาย Johannes Schlingmeier กรรมการผู้จัดการของบริษัท Container xChange คาดว่าสถานการณ์จะไม่พลิกผันในเร็ววันนี้

หลังจากใช้เวลานานหลายเดือนในการล่อล่ําเพื่อขึ้นท่าตามชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ ปัจจุบันผู้ส่งสินค้าไม่ต้องประสบกับความล่าช้าแล้ว โดยรายงานของธนาคาร Goldman Sachs ระบุว่า จำนวนเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่รอขนถ่ายสินค้าในชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ มีระดับเป็นศูนย์เป็นสัปดาห์ที่ ๑๒ ติดต่อกัน จำนวนเรือที่รอเข้าเทียบท่าชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ ลดลงจาก ๑๖ ลำเป็น ๑๒ ลำ นอกจากนี้ ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ สหรัฐฯ รายงานว่ามีตู้คอนเทนเนอร์เข้า ๑,๙๒๙,๐๓๒ ตู้ ลดลงร้อยละ ๑.๓ จากเดือนพฤศจิกายน และกระทรวงพาณิชย์สหรัฐฯ รายงานว่าการนำเข้าของสหรัฐฯ โดยรวมลดลงร้อยละ ๒ เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาช่วงเทศกาล

นาย Schlingmeier เห็นว่า การควบคุมต้นทุนอย่างเข้มงวดจะกลายเป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้ให้บริการจัดการตู้สินค้า (Freight forwarders) ในปี ๒๕๖๖ นี้ โดยด้านหนึ่งจะมีการเจรจาข้อตกลงกับสายการบินเรือ และในทางกลับกัน การเพิ่มประสิทธิภาพต้นทุนการดำเนินงานก็มีความสำคัญอย่างยิ่ง โดยคาดว่าจะมีการพิจารณาอย่างรอบคอบเกี่ยวกับค่าปรับเนื่องจากการใช้พื้นที่ท่าเรือสำหรับวางตู้สินค้าเกินเวลา หรือไม่นำตู้สินค้ามาคืนภายในเวลาที่กำหนด (Demurrage and detention charges) ค่าประกัน ค่าสินค้าใหม่ทดแทน และอื่นๆ ทั้งนี้ บริษัท Container xChange ประเมินการราคาเฉลี่ยของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต ในเดือนมกราคม ในภูมิภาคยุโรปเหนือที่ ๘๖๑ เหรียญสหรัฐ (ประมาณ ๓๐,๐๐๐ บาท) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือที่ ๑,๓๐๐ เหรียญสหรัฐ (ประมาณ ๔๖,๐๐๐ บาท) และในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ลดลงเหลือ ๑,๒๕๐ เหรียญสหรัฐ (ประมาณ ๔๔,๐๐๐ บาท)

นาย Christian Roeloffs ผู้บริหารบริษัท Container xChange เห็นว่า แนวโน้มความต้องการตู้คอนเทนเนอร์เป็นมาตรวัดที่สำคัญของความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและการค้าโลก และแนวโน้มของตลาดในปัจจุบันก็ดูมีตม ราคาตู้คอนเทนเนอร์และอัตราการเช่าลดลงอย่างมาก ซึ่งเกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการขนส่งทั่วโลก การแล่นเรือเปล่า (Blank Sailing) ไม่สามารถควบคุมค่าระวางเรือที่ลดลงได้ และแนวโน้มระยะกลางของอุตสาหกรรมบ่งชี้ถึงการชะลอตัวของการค้าตู้คอนเทนเนอร์ในช่องทางการค้าระหว่างเอเชียกับสหภาพยุโรป และเอเชียถึงอเมริกา อัตราค่าระวางตามสัญญาที่ทำไว้ล่วงหน้า (Contract rates) จะใกล้เคียงกับอัตราตลาดปัจจุบัน (Spot rates) แสดงถึงความไม่ต้องการซื้อผูกมัดระยะยาวและความไม่แน่นอนของตลาด

สำนักข่าว Reuters รายงานว่า การแล่นเรือเปล่า หรือการเดินทางที่ถูกยกเลิก อาจก่อให้เกิดการขนส่งที่ล่าช้าอีกรอบ เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์ไม่สามารถขนส่งได้ตามกำหนดเวลา โดยมีรายงานจากท่าเรือลออสแอนเจลิสว่า มีการยกเลิกการเดินทางถึง ๑๗ เทียในเดือนมกราคม และมีแนวโน้มที่มากขึ้น นอกจากนี้ อัตราค่าระวางเรือที่ลดลงบังคับให้ผู้ให้บริการขนส่งรายย่อยต้องเลิกกิจการ เช่น บริษัท Focus Container Line ซึ่งมีฐานอยู่ในออสเตรเลีย ได้เข้าสู่กระบวนการชำระบัญชีในเดือนกุมภาพันธ์ และบริษัท Allseas Global Project Logistics ซึ่งเลิกกิจการไปในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ ตามข้อมูลของ Maritime Executive อย่างไรก็ตาม การสูญเสียการแข่งขันอาจทำให้ผู้ส่งสินค้ามีตัวเลือกน้อยลง และนำไปสู่อัตราค่าระวางที่สูงขึ้นอีกในที่สุด

ที่มา: “Shippers’ revenge” begins with tables turning on cargo costs

<https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/shipping-container-logistics-remain-complex>

สำนักงานที่ปรึกษาการเกษตรต่างประเทศ ประจำกรุงวอชิงตัน ดี.ซี.
มีนาคม ๒๕๖๖

