

ข่าวเด่นประจำสัปดาห์

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงมอสโก

7 สิงหาคม 2563



โควิด 19 กับผลกระทบขนส่งทางอากาศและทางราง

นับตั้งแต่ COVID-19 ได้แพร่กระจายไปทั่วโลกและสายการบินนานาชาติหยุดให้บริการ ส่งผลให้ระวางขนส่งสินค้าทางอากาศหดหายไปเป็นจำนวนมาก ซึ่งโดยปกติแล้วการขนส่งสินค้าทางอากาศร้อยละ 40 – 55 จะอาศัยขนส่งผ่านพื้นที่ขนส่งสินค้าของเครื่องบินผู้โดยสาร ในจำนวนนี้ร้อยละ 87 เป็นการบินระหว่างประเทศ จากข้อมูลของ IATA พบว่าระวางการขนส่งสินค้าผ่านเครื่องบินผู้โดยสารในเดือนมีนาคมหดตัวลงร้อยละ 43.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา ถัดมาในเดือนเมษายนลดลงไปร้อยละ 75.1 และในเดือนพฤษภาคมลดลงร้อยละ 66.4 ที่ปรับตัวดีขึ้นอันเป็นผลมาจากการเพิ่มพื้นที่ขนส่งด้วยเครื่องบินแบบขนส่งสินค้าโดยเฉพาะร้อยละ 25.2

แนวโน้มนี้ยังเป็นไปอย่างต่อเนื่องแม้ว่าในเดือนมีนาคมสายการบินทั่วโลกเริ่มแปลงสภาพเครื่องบินผู้โดยสารมาใช้ขนส่งสินค้า สายการบิน Delta Air Lines, Korean Air, Qantas Airways ได้แปลงเครื่องบินผู้โดยสารมาเป็นเครื่องสำหรับขนส่งสินค้าแทนก่อนที่อีกหลายสายการบินจะทำเช่นเดียวกันตามมา สายการบิน Emirates ได้แปลงเครื่องบิน Boeing 777-300ER จำนวน 85 ลำเพื่อใช้ขนส่งสินค้า เช่นเดียวกับ American Airlines และ Lufthansa

การแก้ปัญหาด้วยการแปลงสภาพเครื่องบินผู้โดยสารเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้าจะกระทำโดยบริษัทผู้สร้างเครื่องบินเองโดยตรงหรือบริษัทที่รับให้บริการ ในเดือนเมษายนบริษัท Airbus เสนอให้บริการแปลงสภาพเครื่องบินรุ่น A330 และ A350 ด้วยการติดตั้งแผ่นรองรับสินค้าทดแทนลงบนรางเก้าอี้ผู้โดยสารที่ถูกถอดออกไป และเมื่อต้นเดือนกรกฎาคมสายการบิน Portuguese Airline Hi Fly ได้แปลงสภาพเครื่องบินขนาดใหญ่รุ่น A380 มาเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้าเป็นครั้งแรกด้วยระวางขนส่งสินค้าถึง 60 ตัน

ราคาน้ำมันที่ปรับตัวลงก็มีส่วนช่วยให้ธุรกิจนี้ดำเนินต่อไปได้ ในช่วงกลางเดือนมิถุนายนต้นทุนน้ำมันสำหรับเครื่องบินลดลงหนึ่งเท่าตัวจากปีที่ผ่านมาขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้านี้มีมากขึ้น ในเดือนมีนาคมพบว่าการเก็บค่าขนส่งโดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 45 โดยราคาค่าขนส่งผลิตภัณฑ์ยาเพิ่มขึ้นสี่เท่าตัว

อย่างไรก็ตามระวางขนส่งสินค้าทางอากาศก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ จากข้อมูลของบริษัทให้คำปรึกษา Seabury Consulting พบว่าพื้นที่การขนส่งสินค้าต่อความต้องการของเครื่องบินสำหรับขนส่งสินค้าโดยเฉพาะและเครื่องบินผู้โดยสารแบบลำตัวกว้างที่แปลงสภาพในช่วงสัปดาห์ระหว่างวันที่ 28 มิถุนายน – 4 กรกฎาคม ขาดแคลนอยู่ร้อยละ 29 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ด้วยเหตุนี้ระวางขนส่งสินค้าเส้นทางอเมริกาไปยุโรป ยังขาดไปร้อยละ 50 และในทิศทางกลับกันขาดไปร้อยละ 52 ส่วนเส้นทางแอฟริกา-ยุโรป ขาดไปร้อยละ 53 และร้อยละ 54 ในเส้นทางยุโรป-ละตินอเมริกา

ขาดแคลนร้อยละ 72 และ 76

รัสเซียเองก็ประสบกับปัญหาเช่นเดียวกัน เนื่องจากอาศัยขนส่งสินค้ากับจีนและยุโรปจำนวนมากโดยเครื่องบินผู้โดยสาร แต่เที่ยวบินผู้โดยสารที่หดหายไปในเวลาอันรวดเร็วในช่วงการแพร่ระบาด COVID-19 ทำให้พื้นที่ขนส่งสินค้าทางอากาศไม่เพียงพอ และมีผลต่อเนื่องทำให้ราคาค่าขนส่งทางอากาศพุ่งสูงขึ้น เช่นราคาค่าขนส่งสินค้าจากจีนไปยุโรปเพิ่มขึ้นถึงสี่เท่าตัว ในขณะที่คุณภาพการให้บริการลดลง

ย้อนกลับไปในเดือนมีนาคม หลายสายการบินของรัสเซียที่มีเครื่องบินพิสัยไกลคิดที่จะแปลงสภาพเครื่องบินผู้โดยสารเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า ต่อมาในเดือนเมษายน Federal Air Transport Agency ได้อนุญาตให้สายการบินทั้งหลายสามารถใช้เครื่องบิน

ผู้โดยสารมาขนส่งสินค้าได้ ทำให้เกิดการแย่งชิงส่วนแบ่งการขนส่งกันขึ้นและเกิดความผันผวนของค่าขนส่ง แต่ขณะนี้เที่ยวบินขนส่งเหล่านั้นได้เริ่มลดลงแล้ว เนื่องจากความต้องการอุปกรณ์ป้องกันเชื้อโรคน้อยลง ขณะที่ราคาน้ำมันปรับตัวเพิ่มขึ้น

สายการบิน S7 ได้ทำการขนส่งสินค้าบนชั้นผู้โดยสาร ในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม แต่ในช่วงฤดูร้อนเริ่มกลับเปิดรับขนส่งผู้โดยสารได้อีกครั้ง ทั้งนี้ในช่วงไตรมาสที่สองปริมาณขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดจ็อยละ 20 เนื่องจากมีการยกเลิกเที่ยวบินต่างประเทศ รวมทั้งลดจำนวนเที่ยวบินในประเทศด้วย ในช่วงเดือนมีนาคม-มิถุนายน ได้หันมาขนส่งสินค้าเป็นหลัก เนื่องจากมีความต้องการขนส่งหน้ากากอนามัยและอุปกรณ์ป้องกันเชื้อสูง

ระบบการขนส่งทางเลือกอื่นที่ได้รับประโยชน์จากพื้นที่ระวางขนส่งทางอากาศที่หดหายไปคือการขนส่งทางราง โดยมีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรางในช่วงครึ่งปีแรกเติบโตร้อยละ 14.5 คิดเป็นปริมาณ 2.7 ล้านตู้ โดยแบ่งเป็นการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.5 และการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.1 รวมทั้งสินค้าพัคแวะพัคเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.7 โดยมีเส้นทางหลักระหว่าง เอเชียแปซิฟิก - รัสเซีย - ยุโรป

สำหรับการขนส่งสินค้ากับเงินในทุกรูปแบบ ถือว่าการขนส่งทางรางมีความมั่นคงมากที่สุดในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาและระดับราคาก็ไม่ได้เปลี่ยนแปลงมากนัก ค่าขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงเดือนมีนาคม-เมษายนปรับเปลี่ยนทุกวันโดยแพงขึ้นกว่าปกติหกถึงแปดเท่าตัว แต่ปัจจุบันนี้ปรับลดลงใกล้ช่วงภาวะปกติแล้วเหลือเพียงเท่าตัวครึ่งจากช่วงก่อนการแพร่ระบาด

การขนส่งทางรางไม่ได้ถูกจำกัดในช่วงวิกฤติแต่กลับเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด เพราะมีกำหนดเที่ยวให้บริการที่แน่นอนและเชื่อถือได้รวมทั้งมีการลดราคาค่าบริการ ซึ่งบริษัทขนส่งของจีนได้เล็งเห็นประโยชน์นี้และมีการใช้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 10

จากข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางอากาศในช่วงเดือนมีนาคม-เมษายน ก่อให้เกิดความต้องการหาทางแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าระหว่างยุโรปกับเอเชีย โดย

มีหลายประเทศในยุโรปติดต่อขอใช้บริการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางรางไม่เพียงกับรัสเซียแต่รวมทั้งจีนด้วย

ในช่วงเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน มีความต้องการขนส่งสินค้าทางรางผ่านภูมิภาคตะวันออกไกลทดแทนการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งรวมทั้งไปรษณีย์และสินค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับแพทย์ที่ผู้ประกอบการมองหาระบบขนส่งแบบด่วนที่เป็นทางเลือก แต่อย่างไรก็ตามปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เปลี่ยนมาใช้ขนส่งทางรางก็มีไม่มาก คือน้อยกว่าร้อยละ 0.5 ของตู้สินค้านำเข้าและแวะพัคชั่วคราว นับตั้งแต่ปลายเดือนมิถุนายนก็พบว่าความต้องการเหล่านี้ปรับตัวลดลง เนื่องจากความต้องการขนส่งสินค้าเร่งด่วนอย่างอุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อลดลงอีกทั้งอัตราค่าขนส่งทางอากาศเริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ

สินค้าที่เคยขนส่งทางอากาศก็จะกลับไปสู่การขนส่งระบบเดิม แต่ผู้ประกอบการขนส่งจะอาศัยประสบการณ์ในการกระจายการขนส่งหลายระบบทั้งทางอากาศ-ราง-ทะเล และบางส่วนก็น่าจะคงมาตรการเปลี่ยนมาใช้การขนส่งทางรางต่อไป

ที่มา: *Freight Turnover Side of the Pandemic*, Kommersant

รัสเซียเป็นประเทศที่มีระบบการขนส่งทางรางที่เป็นระบบหลักและมีระยะทางให้บริการยาวมากที่สุดประเทศหนึ่ง ดังนั้นการปรับเปลี่ยนจากการใช้การขนส่งทางอากาศในช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาไปสู่ระบบทางรางเพื่อทดแทนจึงทำได้ง่าย แต่ก็ยังจำกัดอยู่เพียงเส้นทางระหว่างเอเชีย-รัสเซีย-ยุโรปเท่านั้น

ณ ปัจจุบันมีแนวโน้มว่าสายการบินระหว่างประเทศจะกลับมาเปิดให้บริการได้ตามปกติได้ในไม่ช้าแม้ว่าจะเริ่มต้นจากจำนวนเที่ยวบินที่ไม่มากนักก็ตาม ดังนั้นสินค้าส่งออกไทยบางประเภทที่จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ ผัก/ผลไม้/ดอกไม้สด อุปกรณ์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องประดับที่มีมูลค่าสูง ก็น่าจะมีโอกาสกลับมาทำตลาดในรัสเซียได้ตามปกติอีกครั้งอย่างค่อยเป็นค่อยไป 