

รายงานสถานการณ์/โอกาสในการส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ - ระบบโลจิสติกส์ ช่วงการแพร่ระบาดของโควิด ในเยอรมนี

ศศต.เบอร์ลิน

ระบบโลจิสติกส์ ช่วงการแพร่ระบาดของโควิด ในเยอรมนี

ระบบห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) สินค้าจากเอเชีย ในเยอรมนี

บริษัทในประเทศเยอรมนีจำนวนมาก ผูกมัดกับห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) และสินค้าที่ส่งออกจากเอเชีย โดยเฉพาะประเทศจีน ต่างก็นั่งกุมขมับกันขนานใหญ่ เพราะประสบกับปัญหาขาดแคลนสินค้าอย่างหนัก ราคาค่าระวางขนส่งสินค้าผ่านระบบโลจิสติกส์ ที่มีราคาสูงขึ้น

อย่างน่าใจหาย ส่งผลให้ในเวลานี้ ที่สินค้ามาไม่ตรงเวลา กลายเป็นเรื่องปกติ เนื่องจากท่าเรือ เรือขนส่งสินค้า และตู้สินค้า ที่มีจำนวนไม่เพียงพอ ราคาค่าส่งสินค้าขยายตัวขึ้นอย่างหนัก ราคาตู้ขนาด 40 ฟุต ที่สามารถบรรจุสินค้าได้ 25 พาเลท โดยประมาณ สูงมากขึ้นถึง 5,000 ยูโร บริษัทโลจิสติกส์เรือเดินสมุทรจำนวนมาก ต่างก็ระงับการสั่งจองพื้นที่จัดส่งสินค้า จนถึงช่วงปลายปีนี้เรียกได้ว่า เพราะไม่มีพื้นที่เพียงพอ ในขณะที่ บริษัทโลจิสติกส์เยอรมัน ก็ได้เขียนจดหมายเปิดผนึก ถึงลูกค้าว่า ขณะนี้ปัญหาการนำเข้ามาสินค้าจากเอเชียหนักมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง และยังได้มีบริษัทโลจิสติกส์จำนวนหนึ่ง ที่ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ได้เรียกเก็บค่า “จัดส่งสินค้าพิเศษ” เพิ่มเติม ผู้บริหารของบริษัทโลจิสติกส์ทางเรือ แห่งหนึ่ง กล่าวว่า “ไม่สามารถเช่าเรือแบบเหมาลำได้ เพราะทุกๆ พื้นที่ ที่ลอยน้ำ ได้ถูกจำหน่ายออกไปหมดแล้ว”

โลจิสติกส์ผ่านเรือขายวาง และรถไฟ ก็ประสบปัญหาคล้ายกัน ราคาเช่าตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐานของรถไฟ จากหัวฮัน ประเทศจีน มายังประเทศเยอรมนี บางบริษัท ได้เรียกเก็บราคาสูงถึง 8,350 เหรียญสหรัฐ เลยทีเดียว ตู้คอนเทนเนอร์สำหรับจัดส่งสินค้าในเวลา



นี้ กลายเป็นของหายาก อีกทั้งอีกหนึ่งปัญหา ก็คือ ปัญหาการหมุนเวียนของตู้คอนเทนเนอร์ โดย ผู้บริหารสมพันธ์โลจิสติกส์และผู้จัดส่งสินค้าเยอรมัน (Bundesverbands Spedition und Logistik) นาย Frank Huster กล่าวว่า “ในเวลา



นี้ มีการส่งสินค้าจากยุโรป ไปยังประเทศจีน น้อยกว่าในทางกลับกัน” การขนส่งผ่านรถบรรทุก เรียกว่าเป็นการขนส่งที่ไม่คุ้ม จึงไม่ใช่ทางเลือกในการแก้ปัญหา บริษัทโลจิสติกส์แห่งหนึ่ง ได้เรียกราคาค่าส่งสินค้าผ่านรถบรรทุก จากหัวอื่น มาเยอรมนี สูงถึง 28,800 ยูโร ซึ่งรถบรรทุกดังกล่าว สามารถบรรทุกสินค้าได้เพียง 20 ตัน เท่านั้น โดยการเดินทางใช้เวลา 15 วัน อีกทั้ง ยังต้องรวมเวลาอีก 7 - 10 วัน ในการรอเข้าชายแดน ระหว่างประเทศจีน กับคาซัคสถานอีกด้วย การขนส่งทางอากาศ ก็ไม่ได้ช่วยให้ปัญหานี้ลดลงได้ แต่อย่างไร บางสายการบิน เรียกราคาค่าส่งสินค้า สูงถึง 8 ยูโร ต่อ 1 กิโลกรัม ซึ่งราคาค่าส่งสินค้าในช่วงปกติ เคยอยู่ที่ 1.5 ยูโร เท่านั้น โดยช่วงสูงสุดในวิกฤติโคโรนา มีการเรียกราคา สูงถึง 16 เหรียญสหรัฐ ต่อหนึ่งกิโลกรัม เลยทีเดียว การที่การเดินทางโดยเครื่องบิน ที่ลดลงอย่างหนัก ก็ทำให้พื้นที่ในการส่งสินค้าผ่านเครื่องบิน ลดลงตามไปด้วย บางสายการบินได้ส่งเครื่องบิน ที่ปกติใช้สำหรับเดินทาง มาปรับเป็นเครื่องบินเพื่อการขนส่งสินค้าชั่วคราวเป็นจำนวนมาก โดยผู้เชี่ยวชาญได้คาดการณ์ว่า ในช่วงสิ้นปี ราคาค่าส่งสินค้าทางอากาศ จะสูงขึ้นไปอีก เพราะพื้นที่ในการจัดส่งสินค้าทางเรือที่หายไป จำเป็นให้บริษัทจำนวนมาก ต้องหันมาใช้บริการขนส่งทางอากาศแทน เพื่อที่จะสามารถเคลื่อนย้ายสินค้ามายุโรปให้ได้ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวนี้ อาจจะทำให้เกิดปัญหาขาดแคลนอุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อ ที่ยุโรปมีความต้องการใช้อย่างหนัก ในการจัดการกับการแพร่ระบาดของเชื้อ Covid-19

ผู้บริหารโครงการของบริษัท Medika ผู้ค้าส่งสินค้าอุปกรณ์การแพทย์รายใหญ่ จากรัฐบาวาเรีย นาย Michael Koch กล่าวว่า “อุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อร้อยละ 99 มาจากเอเชีย” อีกทั้ง ในวันที่ 12 มกราคม 2021 ก็จะมีเทศกาลวันตรุษจีน นั้นหมายความว่า จะมีการหยุดการผลิตสินค้าในประเทศจีนนานถึง 8 - 10 สัปดาห์ นาย Koch กล่าวถึงสถานการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้นว่า “จะรู้สึกถึงปัญหาขาดแคลนสินค้าหนักขึ้นไปอีก และราคาการจัดส่งสินค้า จะสูงขึ้นอีกแน่นอน ซึ่งจะเห็นปัญหาดังกล่าว ในช่วงเดือนเมษายน ถึงพฤษภาคม 2021 และหากปัญหาหนักจริงๆ เป็นไปได้ที่จะขาดแคลนสินค้า ในช่วงเวลาดังกล่าว”

ระบบการขนส่งทางทะเล

สถานการณ์ในปัจจุบัน

- ร้อยละ 30 ของปริมาณการสั่งซื้อสินค้า ในปัจจุบัน จะได้รับผลกระทบจากปัญหาการจัดการส่งสินค้าจากประเทศจีน
- พื้นที่สำหรับจัดส่งสินค้าที่จำกัด และราคาการจัดการส่งสินค้าที่สูงขึ้น คาดการณ์ว่า ปัญหาดังกล่าวจะยืดเยื้อไปจนถึงช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2021
- ดัชนีค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์เซี่ยงไฮ้ (Shanghai Containerised Freight Index - SCFI) ขยายตัวขึ้น เมื่อเทียบกับกับสัปดาห์ที่ผ่านมา 2,374 เหรียญสหรัฐ/TEU (+13.5%)
ข้อมูลทั่วไป

ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ อย่างหนัก ในประเทศจีน	การแออัดในท่าเรือ ที่ขยายตัวขึ้น	ความเป็นไปได้
<ul style="list-style-type: none"> • ความต้องการสินค้าส่งออกจากประเทศจีน ยังคงขยายตัวขึ้นต่อเนื่อง ไม่มีแนวโน้มที่จะหยุด • บริษัทขนส่งสินค้าทางเรือประสบปัญหา ขาดแคลนตู้ 40 HC/GP ในทุกท่าเรือ ของประเทศจีน • ปัญหาคู่วางค้ำ จะยิ่งทำให้ปัญหาการจัดการส่งสินค้าให้ตรงเวลาหนัก ขึ้นกว่าเดิม 	<ul style="list-style-type: none"> • ความแออัดที่สูงเป็นพิเศษในท่าเรือ ภาคตะวันออกประเทศสหรัฐอเมริกา แอบบอเมริกาใต้ และในสหราชอาณาจักร • ความแออัดอย่างหนัก ในท่าเรือกระจายสินค้าหลักของเอเชีย • ส่งผลกระทบต่อการรักษาสัญญาของบริษัทโลจิสติกส์ ในการจัดส่งสินค้าให้ตรงเวลา • เกิดปัญหาการหมุนเวียนตู้ 	<ul style="list-style-type: none"> • คาดว่าราคาค่าส่งออกสินค้าของจีน จะยังคงสูงขึ้น เมื่อดูจากการปรับราคาค่าระวางเรือตามตลาด (GRIs) และค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในช่วงที่มีฤดูการนำเข้าส่งออกสูง เนื่องจากปัจจัยต่าง (PSS) รวมไปถึงค่า FAK ของเดือนธันวาคม ที่สูงขึ้น • ปัญหาความหนาแน่น น่าจะยังคงอยู่อย่างเช่นในปัจจุบัน หรืออาจจะแย่ขึ้นไปอีก

- ในเวลานี้ มีการจองพื้นที่ล่วงหน้าสำหรับส่งสินค้าไปยังยุโรปเต็มแล้ว จนถึงช่วงสิ้นเดือนธันวาคม
 - o ไม่มีแนวโน้มที่สถานการณ์จะดีขึ้น มีการขยายการจองออกไป จนถึง ช่วงมกราคม
 - o บริษัทขนส่งทางเรือ ประกาศว่า ไม่สามารถที่จะรับประกันได้ว่า จะมีพื้นที่ และรับประกันการให้บริการได้เต็มกำลัง แม้ว่าจะเป็นการซื้อพื้นที่แบบราคาแพง ก็ตาม

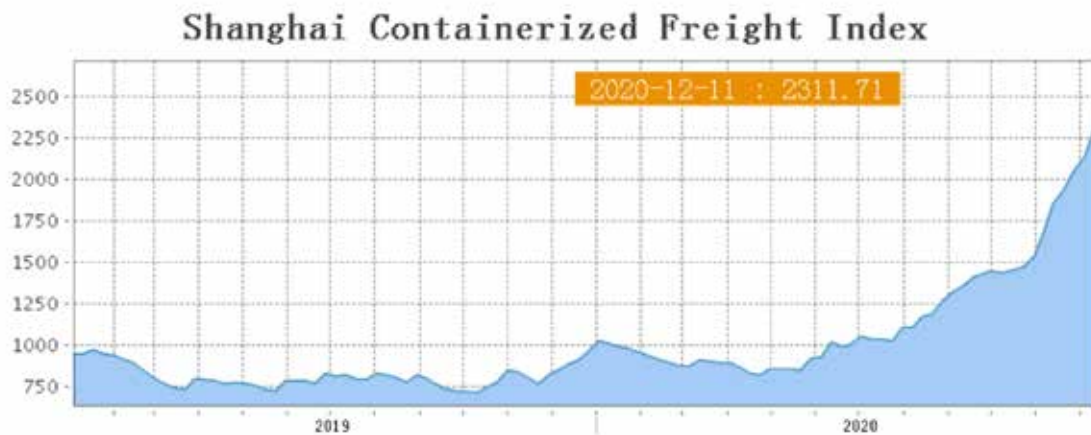
- มีการสั่งจองตู้ของผู้ผลิตตู้คอนเทนเนอร์ในเอเชีย ยาวไปจนถึงช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2021
 - กำลังการผลิตตู้คอนเทนเนอร์อยู่ที่ 250,000 ตู้ต่อปี
 - ปริมาณตู้ที่ถูกผลิตเพิ่มขึ้น ไม่ได้หมายความว่า จะทำให้สถานการณ์ในปัจจุบันดีขึ้น เพราะตู้เก่าจำนวนมาก ก็จะถูกคัดออกโดยปกติอยู่แล้ว อีกทั้งจะไม่สามารถระบุได้ว่า ตู้คอนเทนเนอร์ใหม่ จะถูกนำไปใช้กับเส้นทางเดินเรือใด
- หลังจากการสั่งซื้อสินค้าช่วงคริสต์มาส ผ่านไป ผู้ประกอบการ จะเริ่มสั่งซื้อสินค้าสำหรับช่วงฤดูใบไม้ผลิต่อ
 - สถานการณ์ปัจจุบัน ที่ไม่มีแนวโน้มที่จะดีขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการจำนวนมากเริ่มสั่งซื้อสินค้าสำหรับฤดูใบไม้ผลิ เร็วกว่าปกติ
- บริษัทขนส่งทางเรือบางแห่ง ในภาคใต้ของจีน ออกมาประกาศหยุดการให้บริการช่วงมกราคมถึงสิ้นเดือนกุมภาพันธ์
 - เหตุผลหลัก ก็คือ ต้องปฏิบัติตามกฎป้องกันการแพร่เชื้อ Covid-19 หลังจากที่มีการเดินทางระหว่างภาคใต้ของจีน กับฮ่องกง ช่วงเทศกาลตรุษจีน
- บริษัทขนส่งทางเรือจำนวนมาก เริ่มขนตู้ว่างจากยุโรป กลับมายังจีน หลังจากส่งสินค้าเสร็จแล้ว
 - ส่งผลให้ขาดแคลนตู้สำหรับส่งออกจากยุโรป
- หลังจากสถานการณ์ปัญหาด้านตู้ขนส่งเกิดขึ้นในภาคเหนือของจีน ปัญหาดังกล่าวก็กำลังกระทบกับภาคใต้ของจีน หนักขึ้น และกลายมาเป็นปัญหาหลัก ในเวลานี้
- เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอินเดียเอง ก็ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ในปัจจุบัน
 - ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไม่มีพื้นที่ว่างในการให้บริการส่งสินค้า ช่วงเดือนธันวาคม เพราะขาดแคลนตู้ว่าง และขาดแคลนตู้ที่ควรส่งกลับมา
 - ความไม่สมดุล ระหว่างการนำเข้า และส่งออกในอินเดีย และปริมาณตู้ว่าง ที่ควรเดินทางไป



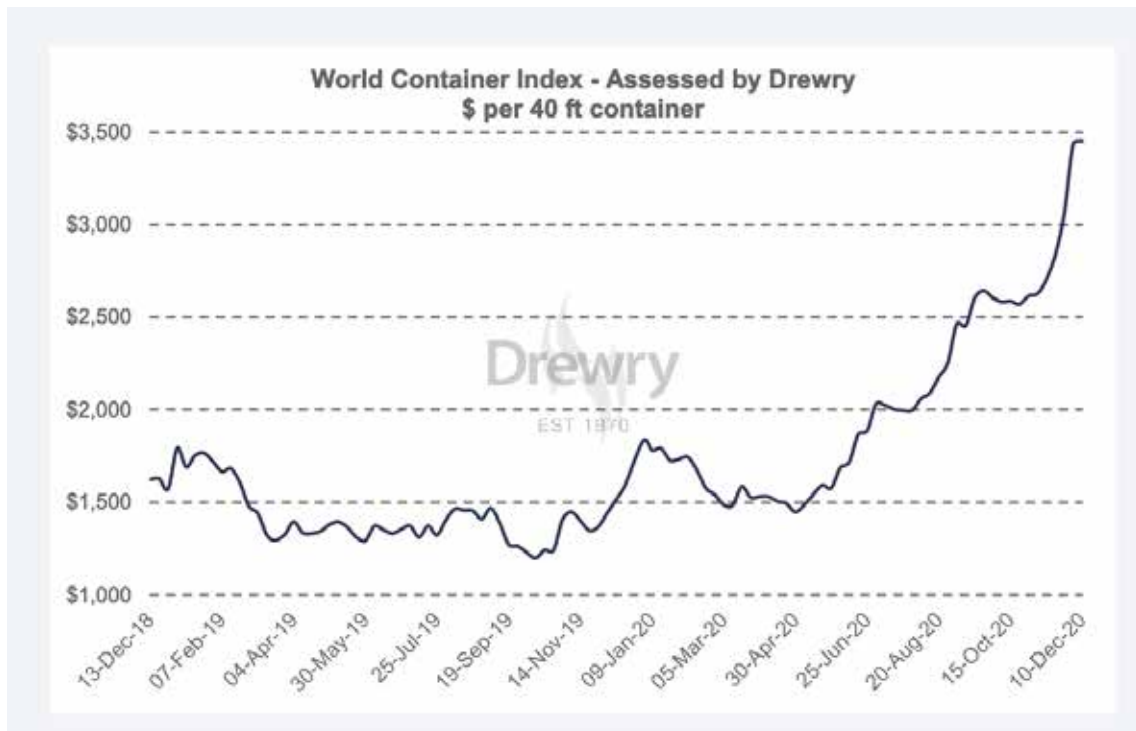
ยังจีน และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยังคงค้างอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้ปัญหาขาดแคลนตู้ หนักขึ้นไปอีก

o กว่า 30,000 ตู้ ติดค้างอยู่ที่ท่าเรือโคลัมโบ เพราะประสบปัญหาการจัดการตู้ และเส้นทาง การเดินเรือ รวมไปถึงความแออัด ของท่าเรือ

ดัชนีค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์เซี่ยงไฮ้ (Shanghai Containerised Freight Index - SCFI)



ดัชนีคอนเทนเนอร์ของโลก (WCI - World Container Index)



ดัชนีคอนเทนเนอร์สถาบัน RWI และ ISL เยอรมัน (Der Containerumschlag-Index des RWI und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik - ISL)



Eigene Schätzungen nach Angaben für 91 Häfen; Oktober 2020: Schnellschätzung.

Office of Commercial Affairs - Royal Thai Embassy
Petzowerstr. 1, 14109 Berlin, Germany
email - thaicom.berlin@t-online.de

หมายเหตุ - ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้ จากแหล่งข้อมูลหลากหลายที่มา และมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่บุคคลที่สนใจเท่านั้น ทั้งนี้ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดใด ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำ ข้อมูลไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด