



ข่าวเด่นประจำสัปดาห์จากเบอร์ลิน

(Weekly News from Berlin)

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน

12 กุมภาพันธ์ 2564

### ข่าวภายในประเทศ และข่าวเศรษฐกิจ

สหภาพยุโรป เตือนบริษัทขนส่งทางเรือ

ขณะนี้ ผู้บริหารบริษัทนำเข้าสินค้าจากประเทศเบลเยียม Intertrading นาย Oliver Guttman หัวโกล้จะระเบิดแล้ว โดยบริษัทเป็นผู้นำเข้าสินค้า เพื่อจัดรายการให้กับบริษัท เช่น Lidl หรือ Aldi และได้กล่าวต่อไปว่า “เกิดการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์จากเอเชีย อย่างหนักมาก ต้องแย่งพื้นที่ส่งสินค้าเหมือนกับมองหาตัว



ฟุตบอลโลก ในตลาดมืด” การแข่งขันเพื่อให้ได้มายังพื้นที่ส่งสินค้า น่ากลัวมาก จนทำให้ราคาขายสินค้าจัดรายการ แทบจะไม่พอกับค่าใช้จ่ายเลย ทั้งนี้ ชะตากรรมที่ผู้ค้าส่งสินค้า เช่น กรอบรูป กระຈก หรือ ภาพพิมพ์บนผ้าใบ ที่ปกติ นำเข้าสินค้าจากเอเชีย อย่างต่ำ 1,000 ตู้ต่อปี กำลังประสบ เป็นชะตากรรมที่ผู้นำเข้าชาวเยอรมันส่วนใหญ่ ก็กำลังประสบอยู่ เช่นกัน โดยตั้งแต่ช่วงเดือนพฤศจิกายน 2020 เป็นต้นมา ราคาค่าขนส่งสินค้าทางทะเล ก็ได้ระเบิดตัวขึ้น จะหาตู้คอนเทนเนอร์มาบรรจุสินค้าแทบจะไม่ได้ และความน่าเชื่อถือในการจัดส่งสินค้าทางเรือ ก็ได้ทยอยลดลง ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางเรือเดินสมุทรบริษัท Hellmann Worldwide Logistics นาย Michael Amri กล่าวยืนยันกับ นสพ. Handelsblatt ว่า จนถึงช่วงสิ้นตรุษจีน ก็ไม่มีพื้นที่ในตู้คอนเทนเนอร์ให้จับจองได้แล้ว “โดยตู้คอนเทนเนอร์ แบบ 40 ฟุต ในท่าเรือเมืองเซี่ยงไฮ้ หรือหนิงโบ ไม่มีให้จับจองแล้ว” ซึ่งจะมีพื้นที่บ้าง ก็เป็นบางส่วน ซึ่งเหมือนกับ การหาซื้อตัวผี ที่มี “ราคาแพงจนใจหาย” โดยคาดการณ์ว่า หลังจากเทศกาลตรุษจีน สถานการณ์ก็ไม่น่าจะดีขึ้นมาก หากต้องการที่จะทราบว่า สถานการณ์ เลวร้ายขนาดไหน ก็สามารถดูได้จากตลาดราคาตู้คอนเทนเนอร์ เช่น ในสัปดาห์ที่ผ่านมา หากใครต้องการที่จะใช้ตู้ขนาด 20 ฟุต ส่งสินค้าผ่านเรือเดินสมุทรจากจีน ไปยังยุโรปตอนเหนือ จากข้อมูลของดัชนี Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) จะต้องจ่ายค่าขนส่ง ต่อตู้ สูงถึง 4,413 เหรียญสหรัฐ โดยเมื่อหนึ่งปีที่ผ่านมา ราคาดังกล่าวอยู่ที่ 1

- นโยบายภาครัฐ  เศรษฐกิจการลงทุน  แนวโน้มตลาด  รายงานสินค้าและบริการ  อื่นๆ

หมายเหตุ - ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้ จากแหล่งข้อมูลหลากหลายที่มา และมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่บุคคลที่สนใจเท่านั้น ทั้งนี้ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่บุคคลนำ ข้อมูลไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด

ใน 4 เท่านั้น บริษัทให้คำปรึกษา Drewry จากสหราชอาณาจักร แจ้งให้ทราบว่า ในสัปดาห์ที่ผ่านมา ราคาค่าขนส่งสินค้าทางเรือ ผ่านตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต อยู่ที่ 8,900 เหรียญสหรัฐ โดยประมาณ โดยผู้เชี่ยวชาญ ออกมาเตือนว่า หากสถานการณ์ยังคงดำเนินเช่นนี้ ต่อไป เป็นไปได้ที่ราคาตู้ 40 ฟุต สามารถขยายตัวขึ้น เป็นเลข 5 หลัก เลยก็ได้ แม้ว่าราคาน้ำมันดีเซลเรือ จะถูกลง แต่ส่วนต่าง ก็จะถูกนำไปหักลดทอนลง ได้เข้ามา



ประธานสมาพันธ์การค้าส่งและการค้าระหว่างประเทศ (Bundesverbands Großhandel- und Außenhandel) นาย Anton Börner กล่าวอย่างกังวลใจว่า “เป็นสิ่งที่ผู้ส่งสินค้าทางเรือ ไม่ควรที่จะมาหาผลประโยชน์จากวิกฤติที่ใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์ยุคใหม่” โดยปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ส่วนหนึ่งเป็นปัญหาที่สร้างขึ้นโดยผู้ประกอบการเรือเดินสมุทรเอง โดยในช่วงที่วิกฤติโคโรนา ได้เริ่มขึ้นกว่าร้อยละ 14 ของเรือเดินสมุทรทั่วโลก ติดอยู่ที่ประเทศจีน ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงที่สุด ตั้งแต่มีการบันทึกไว้ แต่จริงๆ แล้วเศรษฐกิจโลกที่เริ่มดีขึ้น ในเวลานั้น และกลับมาขยายตัวขึ้นเร็วกว่าที่คาดการณ์ โดยเฉพาะในประเทศจีน จึงทำให้สินค้าติดค้างรอส่งต่อเป็นจำนวนมากในท่าเรือ ทำให้ผู้ประกอบการเรือเดินสมุทรจำนวนมาก หมุนเวียนเรือไปยังท่าที่สามารถทำกำไรได้สูงที่สุด ซึ่งก็คือ เส้นทางระหว่างจีน กับอเมริกาเหนือ โดยเฉพาะตั้งแต่ ช่วงก่อนเทศกาลคริสต์มาส เป็นต้นมา ห่วงโซ่การจัดส่งสินค้า ระหว่างเอเชีย กับยุโรปเหนือ ก็ขาดจนต่อเนื่องมาถึงปัจจุบัน โดยผู้นำเข้าชาวเยอรมัน ที่ไม่ประสงค์จะออกนาม เพราะกลัวการเกิดปัญหาในอนาคต ได้ออกมาวิจารณ์ถึงสถานการณ์ดังกล่าวว่า “ปริมาณสินค้าที่ส่งในปี นี้ ไม่ได้สูงกว่าปีก่อนๆ และพฤติกรรมที่เลวร้ายนี้ อยู่ที่ผู้ประกอบการเรือเดินสมุทร ที่ไม่มีจริยธรรมในการประกอบอาชีพ” ซึ่งสิ่งที่กล่าวมา ผู้ประกอบการเรือเดินสมุทร ก็ได้ออกมายืนยันเอง โดย DSV ผู้ประกอบการเรือเดินสมุทรชั้นนำจากประเทศเดนมาร์ก ออกกล่าวเตือนลูกค้าว่า “ความต้องการพื้นที่แบบกระชั้นชิด ผสมเข้ากับการเดินเรือกลับแบบตู้เปล่า และการย้ายฐานเส้นทางเดินเรือ ส่งผลให้ราคาการจัดส่งสินค้า สูงขึ้นร้อยละ 300 ในช่วง 2 สัปดาห์ ที่ผ่านมา” โดยผู้ประกอบการเรือเดินสมุทรบางส่วน ได้ยกเลิกสัญญา และนำพื้นที่ว่างมาเสนอในราคาที่สูง จนหน้าใจหาย จากจดหมายที่ DSV เขียนถึงลูกค้า ยังแสดงให้เห็นอีกว่า “จากสถานการณ์ตลาดที่แย่มาก ดังเช่นในปัจจุบัน คงเป็นไปได้ยาก ที่จะสามารถจัดส่งสินค้าได้ก่อนช่วงเทศกาลตรุษจีน ในวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2021” โดยในวันที่ 4 มกราคมที่ผ่านมา จากการตั้งราคาของผู้ประกอบการเรือเดินสมุทร ในช่วงปลายปี ทำให้เกิดการประท้วงขึ้นโดยภาคการเมือง สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภาคพื้นยุโรป Clecat และสมาคมอุตสาหกรรมยุโรป European Shippers’ Council (ESC) ได้ยื่นจดหมายร้องเรียน ไปยังคณะกรรมการสิทธิการสหภาพยุโรป โดยกลุ่มสมาคมเห็นว่า ผู้ประกอบการเรือเดินสมุทร ได้กระทำผิดด้านสัญญา และ “สร้างเงื่อนไขที่ไม่เหมาะสม ในการจับจองพื้นที่ขึ้น” รวมไปถึงการคำนวณราคาแบบด้านเดียว ที่สูงกว่าราคาที่ตั้ง

- นโยบายภาครัฐ  เศรษฐกิจการลงทุน  แนวโน้มตลาด  รายงานสินค้าและบริการ  อื่นๆ

หมายเหตุ - ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้ จากแหล่งข้อมูลหลากหลายที่มา และมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่บุคคลที่สนใจเท่านั้น ทั้งนี้ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่บุคคลนำ ข้อมูลไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด

ไว้ในสัญญามาก โดย Clecat และ ESC วิเคราะห์พฤติกรรมว่า “ส่งผลกระทบต่ออย่างหนัก โดยเฉพาะกับบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กในสหภาพยุโรป ที่ไม่ได้มีเงินทุนสำรองสูงเหมือนกับบริษัทขนาดใหญ่” เช่น ผู้ผลิตรถจักรยานไฟฟ้า จากฝรั่งเศส ที่ประสบปัญหาการจัดส่งสินค้าที่ล่าช้า และขาดพื้นที่ในการบรรจุสินค้าในเรือ ทำให้ไม่มีชิ้นส่วนจากเอเชีย มาผลิตสินค้า จนอาจจะทำให้บริษัทล้มละลายได้ โดยในจดหมายดังกล่าว ที่ส่งไปยังคณะกรรมการธิการ EU ยังได้ระบุอีกว่า “ผู้ประกอบการธุรกิจเรือเดินสมุทร ต่างก็นำค่าธรรมเนียมที่สูงกว่าการขึ้นราคาแบบปกติ ออกมาแข่งขันกัน จนทำให้ผู้ส่งสินค้า และผู้จัดส่งสินค้า ต้องประสบปัญหาถูกละเลเวลเวลาการส่งสินค้าออกไป เมื่อมีใครพร้อมที่จะจ่ายค่าส่งสินค้าที่สูงกว่า” โดยพฤติกรรมที่น่ารังเกียจ อีกประการ ก็คือ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ เพื่อเป็นการขึ้นราคา ค่าขนส่ง นั้นเอง โดยผู้ประกอบการเรือเดินสมุทร ก็ได้ออกมาโต้แย้งคำวิจารณ์โดย โฆษกของ Hapag-Lloyd ผู้ประกอบการธุรกิจเรือเดินสมุทร ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดของเยอรมนี และใหญ่เป็นอันดับ 5 ของโลก กล่าวว่า “ราคาขนส่ง ขึ้นอยู่กับอุปสงค์ และอุปทาน” โดยเฉพาะความต้องการสินค้า เช่น เครื่องเรือน อุปกรณ์กีฬา และของตกแต่งบ้าน จากสหรัฐอเมริกา และยุโรป ที่เพิ่มขึ้นสูง ในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมา ทำให้มีความต้องการพื้นที่ในการจัดส่งสินค้าเพิ่มขึ้นมากเป็นพิเศษ ในเวลานี้ ยังไม่เห็นว่าการสถานการณ์จะดีขึ้นเมื่อไหร่ โดยได้มีการคาดการณ์ว่า ในช่วง 2 ปีข้างหน้า ความต้องการในการขนส่งสินค้าทางเรือ ก็น่าจะขยายตัวขึ้นอีก แต่ปริมาณการสั่งให้ต่อเรือเดินสมุทร ในปี 2019 ได้ลดลง ร้อยละ 10 ส่วนหนึ่งมาจากการหารือกันถึงรูปแบบเชื้อเพลิง ที่จะใช้ในการเดินเรือในอนาคต เช่น เทคโนโลยีการใช้ไฮโดเจนเข้ามาผสม ทำให้ปริมาณการสั่งต่อเรือ ปี 2020 ลดลงอีก ร้อยละ 50 โดยผู้เชี่ยวชาญ กล่าวว่า เป็นยอดการสั่งซื้อที่ต่ำที่สุดในรอบ 20 ปี ในเวลาเดียวกัน การสั่งซื้อเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ ที่สามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ได้ 23,500 ตู้ ต่อครั้ง อย่างเช่น ของ Hapag-Lloyd ที่ตั้งอยู่ที่เมือง Hamburg ที่เพิ่งสั่งเพิ่มไป 6 ลำ ก็จะสามารถนำส่งเรือได้ ก็เป็นช่วงเดือน เมษายน - ธันวาคม 2023 นักวิเคราะห์ด้านการขนส่งและธุรกิจโลจิสติกส์ ของธนาคาร Commerzbank นาย Adrian Pehl เห็นว่า “ในปี 2021 ไม่มีแนวโน้มที่จะมีกำลังการขนส่งให้เห็น ซึ่งราคาค่าขนส่งสินค้าทางเรือ ก็น่าจะยังคงสูงต่อเนื่อง ต่อไป”

จาก Handelsblatt 12 กุมภาพันธ์ 2564

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

นโยบายภาครัฐ  เศรษฐกิจการลงทุน  แนวโน้มตลาด  รายงานสินค้าและบริการ  อื่นๆ

หมายเหตุ - ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้ จากแหล่งข้อมูลหลากหลายที่มา และมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่บุคคลที่สนใจเท่านั้น ทั้งนี้ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่บุคคลนำ ข้อมูลไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด