



ปัญหาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเริ่มคลาย

อัตราค่าขนส่ง ณ ปัจจุบัน (Spot rate) สำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งปรับเพิ่มขึ้นหลายครั้งในช่วงหลายเดือนที่ผ่านมาได้เริ่มลดลงอย่างช้าๆ โดยดัชนีคอนเทนเนอร์โลกซึ่งคำนวณโดย Drewry สำหรับสัปดาห์สิ้นสุดวันที่ 19 มีนาคมลดลงร้อยละ 1.7 คิดเป็นราคา 4,940 ดอลลาร์สหรัฐสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต (FEU) ทั้งนี้จากข้อมูลระบุว่าอัตราของเส้นทางสายเซี่ยงไฮ้ - เจนัว ลดลงร้อยละ 4 คิดเป็นราคา 7,980 ดอลลาร์สหรัฐต่อ FEU สำหรับเส้นทาง เซี่ยงไฮ้ - รัตเตอร์ดัม ลดลงร้อยละ 2 คิดเป็นราคา 7,740 ดอลลาร์ ขณะที่เส้นทางนิวยอร์ก - รัตเตอร์ดัม เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เป็น 740 ดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตามอัตราดังกล่าวไม่ได้เป็นแบบทิศทางเดียวเสมอไป ตัวอย่างเช่นในเส้นทางกลับกันระหว่าง รัตเตอร์ดัม - นิวยอร์ก มีราคาเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 คิดเป็น 2,500 ดอลลาร์สหรัฐ

ราคาค่าขนส่งได้ปรับตัวลดลงอย่างช้า ๆ เป็นสัปดาห์ที่ติดต่อกัน จากข้อมูลของ Clarkson อัตรา ณ ปัจจุบันของเดือนมีนาคม เส้นทางเซี่ยงไฮ้ - ยุโรป ลดลงต่ำกว่าระดับ 4,000 ดอลลาร์สหรัฐต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต (TEU) แต่เมื่อเทียบกับการเพิ่มขึ้นของราคาโดยทั่วไปในช่วงหกเดือนที่ผ่านมาการลดลงนี้แทบจะมองไม่เห็นถึงการเปลี่ยนแปลง ซึ่งดัชนีอัตราเฉลี่ยทั่วโลกยังคงสูงกว่าปีก่อนหน้าอยู่ร้อยละ 233 และอยู่ที่ระดับสูงสุดในรอบ 13 ปี โดยถูกผลักดันจากการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เปล่าในประเทศจีนท่ามกลางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกหลังการแพร่ระบาดโควิด-19 ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมากถูกส่งกลับด้วยความล่าช้าเนื่องจากความแออัดในท่าเรืออันเกิดจากข้อจำกัดของการแพร่ระบาดโควิด-19

สายการบินเรือ FESCO เห็นว่าสถานการณ์ขณะนี้ดีขึ้นอย่างชัดเจน ในขณะที่เดียวกันยังพบว่ารัสเซียมีการนำเข้สินค้าเพิ่มขึ้น ตอนนี้ปัญหาคอขวดหลักในห่วงโซ่อุปทานคือการเปลี่ยนแปลงตารางเวลาของสายการบินเรือและการชะลอตัวของปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ตลอดห่วงโซ่ จากการประเมินคาดว่าสถานการณ์นี้อาจยังคงอยู่จนถึงสิ้นไตรมาสที่สองถึงต้นไตรมาสที่สามของปี พ.ศ. 2564

การผลิตตู้คอนเทนเนอร์ใหม่ในจีนซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 90 ของการผลิตทั่วโลกแม้ว่าจะเพิ่มขึ้น แต่ก็ยังไม่เพียงพอที่จะแก้ไขความไม่สมดุลที่มีอยู่ ตามที่ Bloomberg อ้างถึง Li Miyuan รองประธานของสมาคม China Container Industry Association (CCIA) กล่าวว่ามีการผลิตเพิ่มขึ้นเป็น 300,000 TEU ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2563 และขยับขึ้นเป็น 440,000 TEU ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2564 หากมองย้อนไปช่วงก่อนที่จะเกิดการแพร่ระบาดโควิด-19 มีตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศจีนล้นตลาดโดยมีตู้คอนเทนเนอร์ว่างเปล่าขนาด 20 ฟุตจำนวน 3 ล้านตู้อยู่ในท่าเรือของประเทศและอยู่ในคลังสินค้าตามโรงงานต่าง ๆ อีก 1.2 ล้านตู้ด้วยปริมาณสำรองที่ท่วมท้นท่ามกลางการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสทำให้คำสั่งซื้อตู้คอนเทนเนอร์ในจีนลดลงจนแทบไม่มีคำสั่งซื้อใด ๆ มาเป็นเวลาห้าเดือน นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2562 เนื่องจากความต้องการที่ซบเซาและสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนทำให้กำไรสุทธิของ CIMC (สัดส่วนตลาดร้อยละ 60 ของตลาดโลก) ลดลงมากกว่าครึ่งหนึ่งเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และ Singamas ซึ่งเป็นผู้ผลิตรายใหญ่อันดับสองของโลกก็ประสบภาวะขาดทุน แต่ในช่วงปลายปี พ.ศ. 2563 สถานการณ์ได้เปลี่ยนไปอย่างมาก โดยในเดือน

มกราคม พ.ศ. 2564 CIMC ประกาศว่ากำไรสุทธิปี พ.ศ. 2563 เติบโตถึงร้อยละ 224 - 270 คิดเป็นมูลค่า 5 - 5.7 พันล้านหยวน (768 - 875 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) โดย Singamas สัญญาว่าปีนี้จะมีการเมื่อเทียบกับที่เคยขาดทุน 110 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปีก่อนหน้า ส่วนประเทศอื่น ๆ กำลังใช้มาตรการเพื่อให้เป็นอิสระจากการพึ่งพาตู้คอนเทนเนอร์ของจีน เช่นเกาหลีกำลังหารือเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการสร้างการผลิตในประเทศของตนเอง

อย่างไรก็ตามแม้ว่าเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จะมีผลประกอบการที่ดีในช่วงที่เกิดโรคระบาด แต่สถาบัน Fitch เชื่อว่าอัตราค่าขนส่งในปัจจุบันยังสูงเกินไป ส่วน S&P Platts เชื่อว่าปัญหาทั้งการขาดแคลนขีดความสามารถและอัตราค่าขนส่งที่สูงจะลดลงทันทีที่แคมเปญฉีดวัคซีนช่วยลดแรงกดดันด้านอุปทาน ในขณะที่เดียวกันเจ้าของธุรกิจเรือขนส่งก็พยายามปรับลดราคาที่สูงในปัจจุบันสำหรับสัญญาธุรกิจระยะยาว

ที่มา : *Containers Hold on to Rates*, โดย Natalia Skorlygina, หนังสือพิมพ์ "Kommersant" No.48 / วันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2564, หน้า 9

ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์สำหรับขนส่งสินค้าและการปรับขึ้นค่าขนส่งทางเรือโดยเฉพาะในช่วงท้ายของปี พ.ศ. 2563 ได้ทวีความรุนแรงขึ้นจนทำให้ค่าขนส่งแพงขึ้นกว่าปกติถึง 4 -5 เท่าตัว ถือเป็นอุปสรรคสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ

จากเดิมสินค้านำเข้าก็ได้รับผลกระทบจากค่าเงินรูเบิลที่อ่อนตัวลงมาอยู่แล้ว แต่ก็ต้องมาเผชิญกับต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่แพงเข้าไปอีก ซึ่งต้องลงเอยโดยการปรับขึ้นราคาขายปลีกก่อนถึงมือผู้บริโภคที่กำลังได้รับความเดือดร้อนจากวิกฤติโควิด-19 ด้วยเหตุนี้การขยายตัวของ การส่งออกของไทยในรัสเซียจึงเป็นไปได้ยากลำบาก ทั้งนี้ตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2564 ในฐานะที่รัสเซียก็เป็นประเทศผู้ผลิตวัคซีนที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกได้มีการเร่งฉีดวัคซีนให้แก่ประชาชนอย่างแพร่หลายเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับอีกหลายประเทศ จึงช่วยให้ความตึงเครียด

ทางด้านเศรษฐกิจเริ่มผ่อนคลายครอบคลุมภาคธุรกิจบริการการขนส่งระหว่างประเทศด้วย ดังจะเห็นได้ว่าอัตราค่าขนส่งเริ่มปรับตัวลดลงเป็นลำดับและคาดว่าในช่วงครึ่งหลังของปีนี้จะเห็นผลได้อย่างชัดเจนมากขึ้น

ขณะนี้พอสรุปได้ว่ามีสัญญาณที่ดีต่อการส่งออกสินค้าของไทยไปยังรัสเซียสองประการ กล่าวคือค่าเงินบาทที่อ่อนตัวลงเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของโลกและอัตราค่าขนส่งที่สูงมารวมทั้งปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์กำลังปรับตัวไปในทิศทางที่ดีขึ้น จึงคาดว่า การส่งออกของไทยในปีนี้จะขยายตัวได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 7

- 8 -