

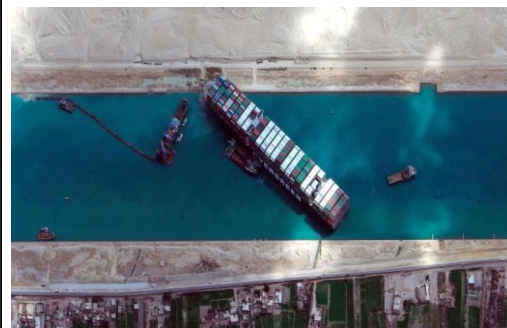
## เรือขวางคลองสุเอซ กระทบห่วงโซ่อุปทานสิงคโปร์

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2564 ประมาณ 7.40 นาฬิกาตามเวลาท้องถิ่น เรือขนส่งสินค้า MV Ever Given (Evergreen) ของบริษัทเอเวอร์กรีน มารีน ได้เกยตื้นขวางคลองสุเอซ (Suez Canal) ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำที่สำคัญและคับคั่งมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก อยู่ในประเทศอียิปต์ อุบัติเหตุดังกล่าวก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการเดินเรือสินค้าจำนวนมาก ก่อให้เกิดความเสียหายมูลค่ามหาศาลในสินค้าหลากหลายประเภท สำหรับเรือขนส่งสินค้า MV Ever Given (Evergreen) ที่เกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้ เป็นเรือบรรทุกสินค้าที่จดทะเบียนในประเทศปานามา และบริหารจัดการโดยบริษัทเอเวอร์กรีนของไต้หวัน ตัวเรือมีขนาดใหญ่มหึมา ยาว 400 เมตร กว้าง 59 เมตร หนัก 200,000 ตัน สามารถบรรทุกสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ได้จำนวน 20,000 ตู้ จึงเพิ่มความยากในการกู้เรือให้กลับมอลอยได้ปกติ อย่างไรก็ตาม ในวันที่ 29 มีนาคม 2564 นาย Admiral Osama Rabie ประธานองค์การคลองสุเอซ (SCA) ยืนยันว่าเรือขนส่งสินค้า MV Ever Given กลับมอลอยน้ำได้สำเร็จ สิ้นสุดวิกฤตเรือยักษ์ขวางคลองเกือบ 1 สัปดาห์ โดย SCA ระบุว่าใช้เรือลากจูงที่ลากส่วนหัวและท้ายเรือออกจากตลิ่ง ประกอบกับมีปรากฏการณ์น้ำขึ้น จึงช่วยการกู้เรือครั้งนี้ให้ประสบความสำเร็จ และคาดว่า การสัญจรในคลองสุเอซ จะกลับมาสู่ภาวะปกติภายใน 3 – 4 วัน ทั้งนี้ มีรายงานจำนวนเรือบรรทุกที่หยุดชะงักการเดินเรือ ณ วันที่ 29 มีนาคม 2564 ทั้งสิ้น 367 ลำ ทว่า มีเรือบรรทุกอีกจำนวนไม่น้อยที่ได้ตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทาง ไปใช้ทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป ทวีปแอฟริกา โดยแลกกับต้นทุนเวลาเดินทางที่เพิ่มขึ้นอีกมากกว่าหนึ่งอาทิตย์ และต้นทุนค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้น 26,000 เหรียญสหรัฐต่อวัน (ประมาณ 815,360 บาทต่อวัน) นอกจากนี้ SCA ได้ประมาณมูลค่าความเสียหายจากการหยุดชะงักการเดินเรือจากวิกฤตนี้ที่ประมาณ 9.6 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อวัน (ประมาณ 3 แสนล้านบาทต่อวัน)



ภาพ: ตัวอย่างแผนที่เส้นทางคลองสุเอซ ที่สามารถย่นระยะทางเดินเรือระหว่าง London มายังเมือง Mumbai ในอินเดีย ได้ประมาณ 8,200 กิโลเมตร หากต้องเดินทางอ้อมทวีปแอฟริกา

ภาพถ่ายจากมุมบน: เรือขนส่งสินค้า MV Ever Given (Evergreen) ของบริษัทเอเวอร์กรีนมารีน เกยตื้นขวางคลองสุเอซ (Suez Canal)



ทั้งนี้ ปัญหาห่วงโซ่อุปทานติดขัด (Supply Chain Bottleneck) จากสถานการณ์ COVID-19 ส่งผลกระทบทั่วโลกมาก่อนหน้าอยู่แล้ว โดยปัญหาที่ยังไม่ได้คลี่คลายสู่ภาวะปกติ อุบัติเหตุในคลองสุเอซครั้งนี้ จึงถือเป็นการซ้ำเติมปัญหาห่วงโซ่อุปทานติดขัดนี้ให้แย่งไปอีก สิงคโปร์ในฐานะเป็นเมืองท่าที่สำคัญของการเดินเรือสินค้า เป็นทางเชื่อมระหว่างยุโรป ตะวันออกกลางและเอเชีย จึงประสบปัญหาดังกล่าวเช่นเดียวกัน โดยการติดขัดทางห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Bottleneck) นี้ โดยสรุปแล้วเป็นปัญหาวนในวงจร ซึ่งเกิดขึ้นจากหลายปัจจัยกล่าวคือ

- **ความต้องการสินค้าเปลี่ยนไป** ปัญหาห่วงโซ่อุปทานติดขัด เกิดขึ้นมาบ้างแล้วก่อนสถานการณ์ COVID-19 เนื่องมาจากพฤติกรรมกรซื้อ จนถึงความต้องการสินค้าเปลี่ยนไป ความต้องการนำเข้าสินค้าจากหลายประเทศสูงขึ้นมากกว่าเดิม โดยเฉพาะจากฝั่งทวีปอเมริกา
- **การขนส่งทางอากาศมีข้อจำกัดมากขึ้น** ระหว่างสถานการณ์ COVID-19 การขนส่งทางอากาศมีข้อจำกัดมากขึ้น ทำให้การขนส่งทางเรือเป็นทางเลือกที่เพิ่มขึ้นจากเดิม โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางเรือที่นำสินค้าออกจากทวีปเอเชีย ซึ่งต้องบรรทุกสินค้าโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก
- **ประสิทธิภาพการถ่ายสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือฝั่งทวีปอเมริกาตกลง** ในช่วงสถานการณ์ COVID-19 (อาทิ สินค้าระบายออกจากชั้นในซูเปอร์มาร์เก็ตไม่ทัน คลังสินค้าเต็ม) อีกทั้ง ปริมาณการส่งออกจากฝั่งทวีปอเมริกาตกลง จึงเป็นเหตุให้ตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมากอยู่รอที่ฝั่งทวีปอเมริกา
- **การผลิตตู้คอนเทนเนอร์จากจีนลดลง** ในระหว่างปี 2563 การผลิตตู้คอนเทนเนอร์จากจีนลดลงถึง 40% (เทียบกับการผลิตในปี 2562) จึงเกิดวิกฤติตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนในบางทวีป
- **การแออัดของเรือสินค้าตามท่าเรือ (Port Congestions)** เมื่อเรือบรรทุกสินค้าจากหลายแห่ง นำสินค้ามาส่งจุดหมายปลายทางแล้ว จึงต้องใช้เวลาจอดรอที่ท่าต่างๆ ทั่วโลกนานขึ้น เพื่อรอการบรรจุสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์ และบรรทุกสินค้ากลุ่มใหม่กลับจุดหมายเดิมหรือไปจุดหมายอื่น จึงเกิดการแออัดของเรือสินค้าตามท่าเรือ<sup>1</sup> ซึ่งสิงคโปร์ก็ประสบปัญหานี้ มาช่วงระยะหนึ่งจนถึงปัจจุบัน ดังนั้นเมื่อตารางเวลาการเทียบเรือ การจอดรอขนถ่ายสินค้าหรือบรรจุสินค้า พรวนแปรขึ้นเรื่อย ๆ จึงส่งผลให้ตารางการเดินเรือทั่วโลกพรวนแปร และคาดประมาณการจัดการท่าเรือยากยิ่งขึ้น<sup>2</sup> ส่งผลให้เกิดความล่าช้าของการขนส่งสินค้าทางเรือ ไม่สอดคล้องกับปริมาณหรือความต้องการส่งออก จนนำไปสู่ปัญหาเรือบรรทุกสินค้าไม่เพียงพอต่อความต้องการ
- **ปัญหาขาดแคลนแรงงาน** สำหรับสิงคโปร์ ในระยะหลัง ยังประสบปัญหาขาดแคลนแรงงานที่ทำงานในภาคธุรกิจนี้สมทบเข้าไปอีกด้วย จึงส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพการทำงานขนถ่ายสินค้า

<sup>1</sup> การแออัดของเรือสินค้าตามท่าเรือ (Port Congestions) อ้างอิง รายงานสถิติจากการท่าเรือแห่งสิงคโปร์ (Port of Singapore Authority: PSA) มีจำนวนเรือที่ต้องจอดรอมากกว่าสองวัน เพิ่มขึ้น 52 ลำในเดือนกุมภาพันธ์ (เทียบกับ 17 ลำในสถิติเดือนพฤศจิกายน 2562, 49 ลำในเดือนพฤศจิกายน 2563)

<sup>2</sup> Schedule Reliability จากบริษัท Scan Global Logistics แสดงว่า การเดินเรือเส้น Asia ถึง Europe ค่าความตรงเวลาของการเดินเรือ ลดลงจาก 59% (มกราคม 2563) เป็น 27% (มกราคม 2564) / การเดินเรือเส้น Asia ถึง US West Coast ค่าความตรงเวลาของการเดินเรือลดลงจาก 58% (มกราคม 2563) เป็น 11% (มกราคม 2564)

อุบัติเหตุในคลองสุเอซครั้งนี้ นอกจากจะเพิ่มความแปรปรวนในตารางเดินเรือซ้ำเติมปัญหาเดิมแล้ว ยังมีรายงานว่า ประมาณ 15% ของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ทั่วโลก ติดอยู่ในวิกฤตคลองสุเอซครั้งนี้ด้วย วิกฤติตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนจึงอาจกลับมาชัดเจนขึ้นอีกภายหลังจากนี้ โดยผู้เชี่ยวชาญทางอุตสาหกรรมนี้หลายฝ่ายมองว่า ปัญหานี้เป็นปัญหาที่ต้องใช้เวลาในการแก้ไข เนื่องจากเป็นปัญหาแบบวนในวงจร ทั้งยังต้องใช้ความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั่วโลก โดยมีการประมาณว่าสถานการณ์ต่างๆ อาจจะดีขึ้นในครึ่งหลังของปี 2564



ทั้งนี้ การท่าเรือแห่งสิงคโปร์ (Port of Singapore Authority: PSA) ได้มีความพยายามแก้ไขในปัญหา แออัดจากเรือสินค้าตามท่าเรือ (Port Congestions) ในเขตสิงคโปร์ อาทิ การนำเข้าแรงงานจากประเทศใกล้เคียง มาเพิ่มในธุรกิจภาคนี้ และการเปิดเพิ่มท่าเทียบเรือชั่วคราว (เช่น บางท่าใน Keppel ที่เดิมไม่เปิดใช้งาน และ Brani Terminal รวมถึง ท่าเรือใหม่ที่กำลังก่อสร้าง Tuas Megaport ซึ่งวางแผนจะเปิดใช้ในเฟสแรกได้ปลายปี 2564 นี้) นอกจากนั้น นาย Rupesh Jain ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัท Maersk ประจำภูมิภาค เผยว่า บริษัท ได้ริเริ่มแก้ไขปัญหาห่วงโซ่อุปทานติดขัดดังกล่าว มาระยะหนึ่งแล้ว โดยมีความพยายามเพิ่มการเข้าถึงของข้อมูล การเดินเรือให้ได้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ เพื่อสะดวกในการแก้ไขหรือวางแผนการจัดการในความแปรปรวนต่างๆ รวมถึง การเพิ่มวิธีการขนส่งทางอื่นเข้าไปในทางเลือกให้ลูกค้า เพราะนอกจากทางเรือแล้ว บริษัทสามารถจัดการขนส่งทางบก อาทิ ทางรถบรรทุกข้ามชายแดนจากประเทศไทยเข้าสู่จีนอย่างมีประสิทธิภาพ การขนส่งแบบร่วมที่มีผู้รับปลายทางหลายราย หรือที่เรียกกันว่าแบบ Milk Run จากประเทศเวียดนามไปมาเลเซีย หรือการขนส่งทางอากาศจากสิงคโปร์ไปญี่ปุ่น เป็นต้น โดยนาย Rupesh คาดว่าปัญหานี้จะคลี่คลายลง เมื่อมีการผลิตเรือสินค้า



และตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มได้ในปีนี้ รวมถึง เมื่อประชากรส่วนใหญ่ได้รับวัคซีน COVID-19 อาจส่งผลให้พฤติกรรม การสั่งซื้อสินค้ากลับมาสู่สภาพปกติอีกครั้ง

ในประเด็นนี้ รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม นาย Ong Ye Kung ให้ความเห็นว่า ถึงแม้อุบัติเหตุคลองสุเอซ จะมีผลกระทบต่อตรงต่อระบบการจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของสิงคโปร์ แต่การทำเรือแห่งสิงคโปร์ (Port of Singapore Authority: PSA) จะสามารถวางแผนจัดการให้ทุกอย่างกลับมาราบรื่นเหมือนเดิมโดยเร็ว ในขณะที่ Dr Yap Wei Yim คณบดีคณะบริหารการต่างประเทศของ Singapore University of Social Sciences ให้ความเห็นว่า ผู้บริโภคในสิงคโปร์อาจได้รับผลกระทบในแง่สินค้าขาดตลาดชั่วคราวอยู่บ้าง แต่จะไม่กระทบในแง่ราคาสินค้าบริโภคอุปโภคมากนัก เนื่องจากค่าธรรมเนียม (Freight Charges) ที่เพิ่มสูงขึ้น หากนำมา ถัวเฉลี่ยลงมาสู่ราคาขายปลีก ก็คิดเป็นอัตราส่วนเพียงเล็กน้อยมาก น้อยจนในระดับผู้บริโภคอาจแทบสังเกตไม่ได้ นอกจากนี้ สินค้าอุปโภคบริโภคที่จำเป็นส่วนใหญ่ สิงคโปร์ได้จัดซื้อและนำเข้าจากประเทศใกล้เคียงในเอเชีย ที่การ ขนส่งไม่ต้องผ่านคลองสุเอซอยู่แล้ว ดังนั้น ผู้บริโภคในสิงคโปร์จึงไม่ควรกังวล และไม่มี ความจำเป็นต้องกักตุน สินค้าบริโภคอุปโภค (เหมือนครั้งที่ผ่านมา)

ประเทศสิงคโปร์เป็นเมืองท่าระดับสากลที่สำคัญในภูมิภาค โดยทุกปีมีเรือบรรทุกสินค้าจำนวนกว่า 130,000 ลำมาจอดเทียบท่า ในทุกขณะ อาจมีเรือประมาณ 1,000 ลำจอดรออยู่ในน่านน้ำของสิงคโปร์ เพื่อรับ การขนถ่ายสินค้าเฉลี่ยประมาณ 1,000 ตันต่อนาที อุตสาหกรรมนี้ถือเป็นเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ มีมูลค่า ประมาณ 7% ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ มีบริษัทเอกชนกว่า 5,000 รายอยู่ในธุรกิจภาคนี้ ซึ่งก่อให้เกิดการ จ้างงานมากถึงกว่า 170,000 อัตรา โดยหนึ่งในแผนปฏิรูปอุตสาหกรรมของสิงคโปร์ ทางด้านอุตสาหกรรมขนส่ง ทางเรือ (Sea Transport Industry Transformation Map: ITM)<sup>3</sup> ได้วางเป้าหมายมูลค่าธุรกิจภาคนี้ให้โตถึง 4.5 พันล้านเหรียญสิงคโปร์ (ประมาณ 105,000 ล้านบาท) ภายในปี 2568



<sup>3</sup> Sea Transport Industry Transformation Map (ITM) เป็นหนึ่งในแผนปฏิรูปอุตสาหกรรมสิงคโปร์ (Industry Transformation Maps) โดยแบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม ใน 23 อุตสาหกรรม

## ความคิดเห็นของ สคต.

การขนส่งทางเรือเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นทางเลือกสำคัญ เนื่องจากเป็นการขนส่งที่ประหยัดต้นทุนที่สุด (Cost Effective) ประกอบกับสถานการณ์ COVID-19 เป็นปัจจัยให้การขนส่งทางอากาศ มีข้อจำกัดเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเที่ยวบินพาณิชย์ลดเที่ยวบินลง ดังนั้น ยิ่งทำให้การขนส่งทางเรือเป็นทางเลือกสำคัญของผู้ส่งออกในระหว่างนี้

สิงคโปร์เป็นเมืองท่าที่สำคัญ มีมาตรฐานการจัดการจัดการท่าเรือและโลจิสติกส์มาตรฐานระดับสากล จึงคาดว่าอาจมีการวางแผนรับมือปัญหาไว้บ้างแล้ว รัฐบาลจึงเพียงต้องการสื่อสารเพื่อไม่ให้ประชาชนมีความกังวลใจในวิกฤตการณ์คลองสุเอซ จนเป็นเหตุให้เกิดการกักตุนสินค้าอุปโภคบริโภคอีก ทั้งนี้ รัฐบาลไม่ได้กล่าวถึงมูลค่าความเสียหายจากการนี้มากนัก เนื่องจากความเสียหายจากอุบัติเหตุในคลองสุเอซครั้งนี้ โดยส่วนใหญ่อาจจะได้รับการชดเชยจากบริษัทประกัน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่แล้ว แต่อาจมีปัญหในเรื่องความล่าช้าที่ภาคเอกชนต้องเผชิญ รวมถึงปัญหาการจองเรือขนส่งในช่วงนี้ โดยภาคเอกชนต้องจัดการแก้ไขสถานการณ์ต่อไปเมื่อทราบข่าว

ทั้งนี้ บริษัทขนส่งเอกชนหลายแห่งในสิงคโปร์ ให้คำแนะนำว่า ผู้ส่งออกอาจพิจารณาเรื่องกระจายความเสี่ยง โดยใช้ทางเลือกต่างๆ ในการขนส่งสินค้าที่เป็นไปได้ (อาทิ ทางอากาศ ทางบก) และแนะนำให้เริ่มพิจารณากระจายแหล่งจัดซื้อ แหล่งตลาดส่งออกในภูมิภาค เพื่อเป็นการลดปัญหาความไม่แน่นอนทางการขนส่งทางน้ำออกไปได้บ้าง

## ที่มา :

BBC News:

<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56505413>

ChannelNewsAsia:

<https://www.channelnewsasia.com/news/singapore/shipping-congestion-delays-singapore-port-cargo-demand-14480112>

StraitTimes:

<https://www.straittimes.com/singapore/supplies-to-the-region-may-be-disrupted-due-to-suez-canal-incident-says-ong-ye-kung>

Everstream News Letter: <https://www.everstream.ai/>

Maersk News Letter: <https://www.maersk.com/>

Enterprise Singapore:

<https://www.enterprisesg.gov.sg/industries/type/sea-transport/industry-profile>

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงสิงคโปร์

เมษายน 2564