



ข่าวประชาสัมพันธ์

14 - 18 มิถุนายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

Tel: 323 466-9645, ttcla@live.com

หน้า 1 ของ 5

สถานการณ์การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ อยู่ในขั้นวิกฤต

สหรัฐฯ เริ่มประสบปัญหาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในช่วงฤดูร้อนปี 2020 เป็นผลจากการแพร่ระบาดของ COVID ที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการผลิต การส่งออก และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั่วโลก เมื่อการแพร่ระบาดของ COVID ลดระดับความรุนแรง สถานการณ์เริ่มกลับเข้าสู่สภาวะปกติ ปัญหาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ กลับทวีความรุนแรงขึ้นจนเข้าขั้นวิกฤต เนื่องจากการขยายตัวของความต้องการบริโภคในสหรัฐฯ และความต้องการนำเข้าที่เพิ่มขึ้น

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2021 การนำเข้าของสหรัฐฯ มีมูลค่ามากกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนถึง 138,000 ล้านดอลลาร์ ซึ่งโดยปกติ การนำเข้าของสหรัฐฯ จะเติบโตในไตรมาสที่ 2 และ 3 เมื่อผู้นำเข้าสั่งซื้อสินค้าเพื่อรองรับความต้องการซื้อในช่วงเทศกาลโรงเรียนเปิดเทอมในไตรมาสที่ 3 และเทศกาลวันหยุดในไตรมาสที่ 4

ท่าเรือ 3 แห่งใน California คือ Port of Los Angeles, Port of Long Beach ใน San Pedro Bay และ Port of Oakland ใน San Francisco Bay เป็นท่าเรือสำคัญที่สุดของสหรัฐฯ ในการค้ากับประเทศในเอเชียซึ่งเป็นแหล่งอุปทานนำเข้าสำคัญสูงสุดของสหรัฐฯ มีจำนวนตู้สินค้านำเข้าในไตรมาสที่ 1 ปี 2021 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 39 จากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2020 ทำให้เกิดปัญหาความแออัดของเรือขนส่งสินค้าที่ต้องการเข้าเทียบท่า การขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ การคั่งค้างของสินค้าที่ท่าเรือที่ไม่สามารถส่งเข้าระบบกระจายสินค้าในประเทศได้โดยเร็วเนื่องจากการขาดแคลนแรงงานขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือและแรงงานขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปัญหาการติดขัดของการขนส่งและการกระจายสินค้าในประเทศ ทำให้ท่าเรือบนฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ ณ ปัจจุบัน เกิดความโกลาหลอย่างที่ไม่เคยเกิดมาก่อน ระยะเวลาขนถ่ายสินค้าขึ้น Port of Los Angeles และ Port of Long Beach ที่ปกติใช้เวลาไม่เกิน 1 วัน ปัจจุบันใช้เวลาเฉลี่ย 6.5 วัน จากเดิมที่เรือไม่จำเป็นต้องจอดรอเข้าคิวเพื่อเทียบท่า ปัจจุบัน Port of Los Angeles รายงานว่ามีเรือรอเทียบท่าอยู่ 19 ลำ ระยะเวลาเฉลี่ยที่เรือแต่ละลำต้องรอก่อนจะสามารถเข้าเทียบท่าได้คือ 5 วัน

วิกฤตการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ เกิดขึ้นทั้งทางบก ทางอากาศ และทางเรือ ลามออกไปจากท่าเรือสำคัญใน San Pedro Bay ใน California เมื่อเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าหลายรายหาทางหลีกเลี่ยงการติดขัดที่ด่านนำเข้าใน California และหันไปใช้ท่าเรืออื่นบนฝั่งตะวันตกเพื่อขนถ่ายสินค้า ปัจจุบันมีรายงานสถานการณ์การขนส่งจากท่าเรือต่างๆ ดังนี้



ข่าวประชาสัมพันธ์

14 - 18 มิถุนายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

Tel: 323 466-9645, ttcla@live.com

หน้า 2 ของ 5

1. ท่าเรือสำคัญในเขต Pacific Northwest คือ Port of Seattle and Tacoma (SEATC) มีเรือขนส่งสินค้าที่ส่วนใหญ่มาจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อขนถ่ายสินค้าเข้ามาเพิ่มมากขึ้นผิดปกติ ขณะที่การขนส่งทางอากาศที่ Seattle-Tacoma International Airport ก็ประสบภาวะเดียวกัน น่านน้ำในเขต Pacific Northwest เต็มไปด้วยเรือขนส่งสินค้ารอเข้าเทียบท่า เจ้าหน้าที่ U.S Coast Guard สหรัฐฯ ต้องออกคำสั่งให้เรือออกไปจอดรอคิวที่ Whidbey Island ในน่านน้ำ Puget Sound ซึ่งอยู่ห่างออกไปทางเหนือของ Seattle 30 ไมล์

2. Port of San Francisco และ Port of Oakland ใน San Francisco Bay เส้นทางเดินเรือในอ่าวติดขัดอย่างหนัก เจ้าหน้าที่ U.S. Coast Guard ต้องออกคำสั่งห้ามเรือขนส่งสินค้าแล่นเข้าไปใน San Francisco Bay แต่ให้จอดรอเทียบท่าอยู่ในมหาสมุทร Pacific ด้านนอกของ Golden Gate ปัจจุบันมีเรือขนส่งสินค้าจอดรอเทียบท่าอยู่จำนวน 16 ลำ

วิกฤตการณ์ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในสหรัฐฯ อาจดำเนินต่อไปจนถึงปี 2022 หรืออาจนานกว่านั้น หากไม่มีมาตรการแก้ไข ซึ่งมีความเป็นไปได้สูงมากที่ปัญหาจะยังคงดำเนินต่อไปและรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาด COVID-19 สายพันธุ์ Delta ในภาคใต้ของจีนขณะนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน Guangzhou, Guangdong และ Shenzhen ซึ่งเป็นพื้นที่ตั้งโรงงานผลิตและท่าเรือ (Yantian Port) สำคัญของจีน

วิกฤตการณ์ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ เป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวและการเติบโตของเศรษฐกิจสหรัฐฯ กล่าวคือ

1. ส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออกของสหรัฐฯ เนื่องจากท่าเรือสำคัญ 3 แห่งใน California คือ Port of Los Angeles, Port of Long Beach และ Port of Oakland ใช้ส่งออกสินค้าของสหรัฐฯ เช่นกัน โดยเฉพาะสินค้าเกษตร (คิดเป็นร้อยละ 50 ของการส่งออกสินค้าเกษตรทั้งหมดของสหรัฐฯ) รวมถึง Port of Seattle ที่ปกติเน้นการค้าเพื่อส่งออก ปัจจุบันเรือขนส่งบางรายเร่งขนถ่ายสินค้าขึ้นท่าเข้ามาในสหรัฐฯ และรีบเดินเรือขนส่งสินค้าเปล่ากลับไปขนสินค้าเข้ากลับมาอีกโดยไม่รอผู้ส่งออกสหรัฐฯ ขนถ่ายสินค้าเพื่อส่งออก ทำให้ผู้ส่งออกสหรัฐฯ โดยเฉพาะผู้ส่งออกสินค้าเกษตรประสบปัญหาไม่มีเรือขนส่งสินค้า มีรายงานว่าในไตรมาสที่ 1 ปี 2021 ตู้สินค้าขนาดเทียบเท่า 20 ฟุต ที่เป็นตู้ว่างเปล่าที่ทำเรือ 3 แห่งใน California มีจำนวน 1.81 ล้านตู้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 56 จากอัตราเฉลี่ย 1.16 ล้านตู้ของไตรมาสแรกปี 2018 ถึง 2020 นอกจากนี้ตู้สินค้าส่งออกจะหายากแล้ว ผู้ส่งออกยังประสบปัญหาค่าขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นเป็นประวัติการณ์

2. ลดโอกาสการนำเข้าสินค้าของสหรัฐฯ เนื่องจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออกหลายรายในประเทศผู้ส่งออกในเอเชียไม่สามารถหาตู้สินค้าหรือเรือขนส่งสินค้าได้



ข่าวประจำสัปดาห์

14 – 18 มิถุนายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

Tel: 323 466-9645, ttcla@live.com

หน้า 3 ของ 5

3. ส่งผลกระทบต่อการขายของธุรกิจค้าปลีก จากความล่าช้าในการจัดส่งสินค้าเป็นหลายวันหรืออาจเป็นสัปดาห์ ทำให้สต็อกสินค้าขาดแคลน มีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น การสำรวจความเห็นของสมาชิกของ National Retail Federation (NRF) พบว่า

- (1) เกินกว่าร้อยละ 97 ของธุรกิจค้าปลีกในสหรัฐฯ ได้รับผลกระทบจากความแออัดของท่าเรือและการขาดแคลนเรือขนส่งสินค้า
- (2) ร้อยละ 70 ระบุว่า ห่วงโซ่อุปทานของตนกินเวลานานกว่าเดิม 2 – 3 สัปดาห์
- (3) ร้อยละ 75 ระบุว่า เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นที่จำเป็นต้องส่งต่อให้แก่ผู้บริโภค
- (4) ร้อยละ 85 เกิดการขาดแคลนสินค้า

4. แรงกดดันของอัตราเงินเฟ้อของสหรัฐฯ ให้สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากราคาสินค้าที่พุ่งสูงขึ้น เพื่อชดเชยค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้น

5. ลดโอกาสการซื้อสินค้าของผู้บริโภค เพราะเกิดแนวโน้มสูงว่าจะเกิดภาวะสินค้าขาดตลาดได้อีก ราคาสินค้าที่สูงขึ้นทำให้ผู้บริโภคลดการบริโภคและขาดความเชื่อมั่นในการใช้จ่าย

ความพยายามของธุรกิจนำเข้าและธุรกิจค้าปลีกสหรัฐฯ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤตขนส่ง มีในหลายรูปแบบ ทั้ง

1. เสาะหาห่วงโซ่อุปทานทางเลือกอื่น เช่น การนำเข้าจากประเทศในภูมิภาคอื่นที่ไม่ใช่เอเชีย หรือจากประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงสหรัฐฯ
2. ใช้การขนส่งทางอากาศ
3. สั่งซื้อสินค้าเร็วขึ้นกว่าเดิม
4. สั่งซื้อสินค้าจาก spot market (การสั่งซื้อทันที โดยไม่วางออเดอร์ล่วงหน้า)
5. บริษัทขนาดใหญ่ที่มีอำนาจทางการเงินและการแข่งขันสูงและมีการจัดส่งสินค้าจำนวนมาก เช่น Home Depot ซึ่งเป็นผู้นำเข้ารายใหญ่อันดับ 3 ของสหรัฐฯ เมื่อพิจารณาจากปริมาณตู้สินค้าขนส่งทางทะเลเป็นเกณฑ์ (จากการจัดอันดับประจำปีครั้งล่าสุด บริษัทนำเข้าสำคัญเรียงตามลำดับคือ Walmart, Target Home Depot, Lowe's และ Ashley Furniture) ตัดสินใจแก้ปัญหาด้วยวิธีการที่ไม่เคยทำมาก่อนคือ

- (1) ทำสัญญาซื้อบริการเรือขนส่งสินค้าที่เป็นของบริษัทฯ แต่ผู้เดียว เพื่อรับส่งสินค้านำเข้าเฉพาะของบริษัทฯ เท่านั้น โดยเริ่มต้นในเดือนกรกฎาคม 2021



ข่าวประจำสัปดาห์

14 - 18 มิถุนายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

Tel: 323 466-9645, ttcla@live.com

หน้า 4 ของ 5

- (2) ใช้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศในหลายรายการ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าขนาดเล็กแต่มิ้น้ำหนัก และเป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง เช่น power tools, faucets, fasteners และชิ้นส่วนประกอบไฟฟ้า เป็นต้น
- (3) สั่งซื้อสินค้าทันทีจาก spot market แม้ว่าจะมีราคาแพงมากกว่าการซื้อตามสัญญาสั่งซื้อถึง 4 เท่าตัวหรือมากกว่า

ปัจจุบันภาคธุรกิจสำคัญของสหรัฐฯ ได้ติดต่อขอความช่วยเหลือจากประธานาธิบดี Joe Biden อาทิ NRF ได้มีหนังสือถึงประธานาธิบดี Joe Biden ขอให้จัดประชุมหารือกับผู้นำในธุรกิจค้าปลีกของสหรัฐฯ เพื่อพิจารณาหาแนวทางแก้ปัญหา American Apparel & Footwear Association (AAFA) ได้ส่งหนังสือถึงประธานาธิบดีระบุว่ารัฐบาลสหรัฐฯ จำเป็นต้องแก้ปัญหาวิกฤตการณ์ขนส่งสินค้าโดยเร็วที่สุด และกลุ่มผู้ส่งออกสหรัฐฯ ร้องเรียนให้มีการออกกฎหมายสั่งห้ามบริษัทเดินเรือปฏิเสธการขนส่งสินค้าส่งออก

การดำเนินงานแก้ไขปัญหของรัฐบาลสหรัฐฯ ปัจจุบันมีเพียงการออกประกาศโดยรัฐสภาสหรัฐฯ เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2021 ว่ากำลังจัดทำร่างกฎหมายให้ Federal Maritime Commission เข้าไปดูแลการส่งออกของผู้ส่งออกสหรัฐฯ และห้ามเรือขนส่งสินค้าปฏิเสธการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกสหรัฐฯ แต่ยังไม่มียุติกรรมใดๆ จากทำเนียบขาว

ข้อคิดเห็น สดต. ลอสแอนเจลิส

วิกฤตการณ์ขนส่งและความแออัดของท่าเรือฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ ส่งผลกระทบต่อส่งออกของไทยอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งจากการขาดแคลนตู้ขนส่ง ความล่าช้าของการขนส่ง ขณะที่ผู้นำเข้าก็ประสบกับค่าขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจล้วนเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเติบโตของภาคการส่งออกของไทย ผู้ส่งออกจึงต้องตั้งรับสถานการณ์และหาแนวทางการร่วมมือร่วมกับผู้นำเข้าสหรัฐฯ อย่างใกล้ชิดเรื่องการจัดส่งสินค้า ผู้ส่งออกขนาดกลางและเล็ก รวมถึงผู้ส่งออกรายใหม่อาจประสบปัญหาอย่างมากในการเข้าสู่ตลาดสหรัฐฯ เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการจัดส่งสินค้า ทั้งทางเรือและทางอากาศเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากและเกิดเงื่อนไขจำนวนมากในการซื้อบริการขนส่งสินค้านานาชาติ เนื่องจากปัจจุบันธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้านานาชาติ ทั้งทางเรือและทางอากาศ รวมถึงธุรกิจการขนส่งกระจายสินค้าภายในประเทศสหรัฐฯ มีอำนาจต่อรองเหนือกว่า

ปัจจุบัน มีการศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ท่าเรืออื่นๆ เช่น Port of Ensenada ท่าเรือน้ำลึกสำหรับการขนส่งสินค้านานาชาติที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 5 ของ Mexico ตั้ง อยู่บนชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกในเขต Baja California อยู่ห่างจาก California เพียง 110 กิโลเมตร มีการเติบโตของการนำเข้าสินค้าจากประเทศต่างๆ ในเอเชีย และท่าเรือมีแผนที่จะดึงลูกค้าจาก Port of Los Angeles และ Port of Long Beach ไปใช้ Port of Ensenada แต่การใช้ท่าเรือในเม็กซิโก จะต้องประสบปัญหา



ข่าวประจำสัปดาห์

14 - 18 มิถุนายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

Tel: 323 466-9645, ttcla@live.com

หน้า 5 ของ 5

การขนส่งสินค้าทางบกระหว่างประเทศเข้าสู่สหรัฐฯ เนื่องจากรถบรรทุกจากเม็กซิโกไม่สามารถขับผ่านเข้าสู่สหรัฐฯ และรถบรรทุกจากสหรัฐฯ ก็ไม่สามารถผ่านเข้าเม็กซิโกได้เช่นกัน จึงต้องขนถ่ายสินค้าที่ชายแดน ซึ่งไม่สะดวก ใช้เวลานาน และอาจจะไม่ปลอดภัย เนื่องจากเม็กซิโกมีอัตราการเกิดอาชญากรรมสูง อย่างไรก็ตาม Port of Ensenada อาจจะอยู่ในการพิจารณาเป็นทางเลือกอื่นของ Ports ใน California ในอนาคต

ทั้งนี้ สคต.ลอสแอนเจลิส ได้รับการประสานจาก World Trade Center Tacoma ของมลรัฐ Washington เพื่อขอความร่วมมือให้ประชาสัมพันธ์ Webinar หัวข้อ “A Critical Link in Trade with the U.S.” ซึ่งจะจัดขึ้นในวันพุธที่ 11 สิงหาคม 2564 เวลา 09.00 น. (เวลาประเทศไทย) โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญคือการนำเสนอโอกาสและช่องทางในการขนส่งสินค้าทางเรือมายังสหรัฐอเมริกาผ่านท่าเรือในมลรัฐ Washington เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความแออัดของท่าเรือหลักอย่าง Port of Los Angeles และ Port of Long Beach ในมลรัฐ California โดยการเข้าร่วม Webinar ดังกล่าวจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ส่งออกไทยต่อไป ผู้ที่สนใจสามารถลงทะเบียนได้ตามลิงก์ https://us02web.zoom.us/webinar/register/WN_tx-V8PYRRFeLScUL1J5OyA (รายละเอียดตามเอกสารแนบ)

ที่มา:

1. CNBC: “how bad are global shipping snafus? Home Depot contracted its own container ship as a safeguard”, by Melissa Repko, June 13, 2021
2. Logistics Management: “Ocean shipping issues are in the spotlight in letters to the White House”, by Jeff Berman, June 16, 2021
3. NPR: “How ‘Chaos’ In the shipping Industry is Choking the Economy”, by Greg Rosalsky, June 15, 2021
4. KMA Land: “Ag trade suffers from port delays”, by Veronica Nigh และ Daniel Munch, June 15, 2021

คลิกที่ลิงค์ https://survey.app.do/ttcla_survey2021

หรือสแกน QR Code เพื่อเข้ากรอกแบบสอบถามความพึงพอใจรายงาน

จัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ นครลอสแอนเจลิส

