

## ฟิลิปปินส์ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์...ขัดขวางการส่งมอบสินค้า



สมาพันธ์ผู้ส่งออกฟิลิปปินส์ (The Philippine Exporters Confederation, Inc (Philexport) เปิดเผยว่า ได้ทำการสำรวจบริษัทส่งออกที่เป็นสมาชิกของสมาพันธ์ฯ ซึ่งได้ดำเนินการร่วมกับสภาพัฒนาการส่งออก (The export Development Council: EDC) และ Royal Cargo ผู้ให้บริการโซลูชันด้านโลจิสติกส์ โดยพบว่า สมาชิกของสมาพันธ์ฯ ที่เป็นบริษัทผู้ส่งออกจำนวน 80 แห่งจากเกือบ 100 แห่งที่เข้าร่วมตอบแบบสำรวจระบุว่า ขณะนี้ไม่สามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้ แม้ว่าจะมีสินค้าพร้อมส่งมอบ เนื่องจากพื้นที่ในเรือไม่เพียงพอ (Shortage of vessel space) โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ส่งออกสินค้ากล้วยแผ่น (Banana Chips) น้ำมันมะพร้าวบริสุทธิ์ ผงโกโก้ และผลิตภัณฑ์อื่นๆ อีกมากมาย ซึ่งโดยปกติผู้ส่งออกดังกล่าวจะส่งออกด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเทียบเท่าสี่สิบฟุต (TEUs) ประมาณ 500 หน่วยเป็นประจำในแต่ละเดือนให้กับลูกค้าในภูมิภาคเอเชียและภูมิภาคอเมริกา นอกจากนี้ ยังมีบริษัทที่ส่งออกเซรามิกและเครื่องปั้นดินเผาสำหรับตกแต่งก็ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ขนส่งเช่นกัน เนื่องจากกลุ่มบริษัทดังกล่าวมีการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเทียบเท่า 40 ฟุต (FEU) ทุกเดือนไปยังประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศในยุโรป และยังรวมถึงกลุ่มบริษัทผู้ส่งออกสินค้าตกแต่งบ้าน เฟอร์นิเจอร์ งานฝีมือ และอาหารแห้งที่กำลังรอส่งออกสินค้าขนาด 100 TEUs ไปยังตลาดสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย จีน และสหรัฐอเมริกาหรับเอมิเรตส์ ทั้งนี้ ผู้ส่งออกระบุว่า หากไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน คาดว่าอุตสาหกรรมส่งออกจะประสบกับความสูญเสียมหาศาล เนื่องจากประเทศต่างๆ ดังกล่าวเป็นตลาดส่งออกขนาดใหญ่ในภูมิภาคต่างๆ ที่มีการสั่งซื้อปริมาณมาก นอกจากนี้ ผลสำรวจยังระบุถึงปัจจัยความท้าทายในการขนส่ง 3 อันดับแรกของผู้ประกอบการกำลังประสบในปัจจุบัน คือ (1) การขาดพื้นที่ในสายการบินเรือระหว่างประเทศ (ร้อยละ 90 ของผู้ตอบแบบสอบถาม) (2) อัตราค่าระวางสินค้าที่สูงขึ้น (ร้อยละ 56.3) และ (3) การขาดตู้คอนเทนเนอร์ (ร้อยละ 45) ตามลำดับ

นโยบายภาครัฐ    เศรษฐกิจการลงทุน    แนวโน้มการตลาด    รายงานสินค้าและบริการ

ทั้งนี้ นาย Enrico L. Basilio ประธานคณะกรรมการเครือข่าย EDC ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ก็ได้เรียกร้องให้สำนักงานอุตสาหกรรมทางทะเล (The Maritime Industry Authority: MARINA) สนับสนุนให้สายการบินเรือภายในประเทศหรือสายการบินเรือในท้องถิ่นสามารถดำเนินการให้บริการเส้นทางในระดับภูมิภาค รวมทั้งร้องขอให้สำนักงานอุตสาหกรรมทางทะเลอำนวยความสะดวกในการออกใบรับรอง Public Convenience เพื่อให้เรือในท้องถิ่นสามารถให้บริการในระดับภูมิภาคที่จำเป็นได้ ทั้งนี้ ล่าสุดสำนักงานอุตสาหกรรมทางทะเลเปิดเผยว่า เมื่อเร็วๆ นี้เจ้าของเรือในฟิลิปปินส์บางรายสามารถดำเนินการแบบเหมาลำเพื่อส่งสินค้าไปและกลับจากตลาดเอเชียได้ โดยสำนักงานฯ ได้ยินยอมให้บริษัท Iris Logistics, Inc. และบริษัท PNX-Chelsea Shipping Corp. มีส่วนร่วมในการให้บริการเส้นทางในระดับภูมิภาคได้

**ที่มา:** หนังสือพิมพ์ Business World

### บทวิเคราะห์และข้อคิดเห็น

● กว่าหนึ่งปีหลังจากการแพร่ระบาดใหญ่ของโควิด-19 ทั่วโลก ปัจจุบันกิจกรรมทางธุรกิจต่างๆ รวมถึงการค้าระหว่างประเทศกำลังฟื้นตัวดีขึ้นตามลำดับ ซึ่งถือเป็นสัญญาณเชิงบวกต่อเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ โดยเฉพาะประเทศที่มีการรณรงค์ฉีดวัคซีนได้อย่างรวดเร็วและเป็นวงกว้าง ส่งผลให้การติดเชื้อมีแนวโน้มลดลงทำให้สามารถผ่อนคลายข้อจำกัดต่างๆ ลงได้มากขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยกระตุ้นให้ประชาชนและภาคธุรกิจเกิดการใช้จ่ายและความต้องการสินค้าพุ่งสูงขึ้น แต่อุปสรรคสำคัญของภาวะขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ตั้งแต่ปลายปีที่ผ่านมา ยังคงไม่คลี่คลายได้กลายเป็นอุปสรรคขัดขวางต่อการค้าระหว่างประเทศในหลายประเทศที่ไม่สามารถฟื้นตัวได้อย่างเต็มที่ โดยวิกฤติปัญหาด้านซัพพลายเชนและระบบโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นทั้งขาดพื้นที่ในเรือ อัตราค่าระวางเรือที่พุ่งสูงขึ้น และการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมต่างๆ ที่กำลังจะฟื้นตัว ทั้งนี้ ภาวะการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลกเกิดจากสาเหตุหลักๆ 4 ประการ ได้แก่ (1) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่พร้อมใช้งานลดน้อยลง (2) ปัญหาท่าเรือแออัด เนื่องจากท่าเรือหลายแห่งได้รับผลกระทบจากจำนวนพนักงานที่ลดลงและข้อจำกัดด้านปริมาณที่สามารถบรรทุกได้ทำให้สินค้าตกอยู่ตามท่าเรือปลายทางจนแออัด (3) จำนวนเรือเดินสมุทร/เรือขนส่งสินค้าที่ลดลง เนื่องจากที่ผ่านมาเรือบางลำต้องหยุดชะงักการเดินทางจากกรณีการติดเชื้อมะเร็งโควิด-19 และ (4) การไหลเวียนของสินค้าที่เปลี่ยนไป เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้คนและการพัฒนาของไวรัสโควิด-19 ที่คาดเดาไม่ได้ ทำให้เกิดความผิดปกติมากมายในการค้าโลก ซึ่งส่งผลให้ภาระค่าใช้จ่ายของผู้ขนส่งเพิ่มสูงขึ้นมาก

● ฟิลิปปินส์เป็นหนึ่งในประเทศที่ต้องประสบกับปัญหาวิกฤติระบบขนส่งดังกล่าว ทั้งนี้ เดิมฟิลิปปินส์ได้ชื่อว่าเป็นประเทศที่มีปัญหาเรื่องระบบโลจิสติกส์ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพและมีความหนาแน่นของท่าเรืออยู่แล้ว โดยข้อมูลธนาคารโลก (World Bank) ปี 2561 เกี่ยวกับการจัดอันดับและให้คะแนนด้าน Logistic Performance Index

นโยบายภาครัฐ  เศรษฐกิจการลงทุน  แนวโน้มการตลาด  รายงานสินค้าและบริการ

(LPI) ระบุว่า ฟิลิปปินส์ได้รับคะแนนเพียง 2.90 จาก 5 คะแนน และอยู่ในอันดับที่ 60 ของโลก โดยปัญหาระบบโลจิสติกส์สำคัญของฟิลิปปินส์ คือ ความแออัดของท่าเรือ ซึ่งส่งผลกระทบต่อในวงกว้างเนื่องจากทำให้ต้นทุนสินค้าเพิ่มสูงขึ้น การดำเนินธุรกิจนำเข้า/ส่งออกของฟิลิปปินส์จึงไม่ค่อยสะดวกมากนัก และยังมาประสบกับปัญหาภาวะขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในปัจจุบัน ก็ยิ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพระบบการขนส่งของฟิลิปปินส์มากขึ้น โดยในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมา สินค้าสำหรับการส่งออกจำนวนมากต้องตกค้างอยู่ที่ท่าเรือรอการขนถ่ายใส่ตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นเรือ ซึ่งโดยปกติจะใช้เวลาเพียง 1-2 วัน แต่ปัจจุบันต้องใช้เวลาถึง 1-2 เดือน จึงจะสามารถขึ้นเรือออกจากท่าได้ ทำให้กระทบไปถึงการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าปลายทาง และผู้ประกอบการไม่สามารถรับคำสั่งซื้อใหม่ได้ เนื่องจากยังไม่ได้ส่งมอบคำสั่งซื้อก่อนหน้าให้กับลูกค้า นอกจากนี้ ยังพบว่าอัตราค่าขนส่งก็เพิ่มขึ้นกว่าสามเท่าหรือสี่เท่าในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมา ก็ได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการในสินค้าหมวดอาหาร สินค้าทางการเกษตร สิ่งทอ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มี Margin ค่อนข้างต่ำ โดยอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อผู้นำเข้าด้วยเช่นเดียวกัน โดยในไตรมาสที่ 2 ของปี 2564 พบว่าค่าขนส่งในฟิลิปปินส์เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 65 ดังนั้น ภาคเอกชนฟิลิปปินส์จึงได้พยายามเรียกร้องให้รัฐบาลฟิลิปปินส์แก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นการเร่งด่วน เพื่อป้องกันไม่ให้ข้อจำกัดในห่วงโซ่อุปทานขยายความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมทั้งปัญหาดังกล่าวยังเป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงด้านอาหารของประเทศ

• วิฤติด้านตู้คอนเทนเนอร์และค่าระวางเรือที่พุ่งสูงขึ้นมากได้ส่งผลกระทบต่อ การส่งออกของประเทศไทย เช่นเดียวกัน ทำให้ผู้ส่งออกไทยไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการฟื้นตัวของตลาดส่งออกสำคัญๆ ได้ รวมถึงตลาดฟิลิปปินส์ และยังประกอบกับปัญหาความแออัดของท่าเรือที่เป็นปัญหาเดิมที่ยังแก้ไม่ตกของฟิลิปปินส์ซึ่งเป็นหนึ่งในสาเหตุที่ทำให้ให้นักธุรกิจต่างชาติ รวมถึงนักธุรกิจไทยที่ทำการค้ากับฟิลิปปินส์ได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยคาดว่าปัญหาที่เกิดขึ้นจะส่งผลให้การส่งออกสินค้าจากไทยมายังฟิลิปปินส์อาจต้องใช้เวลาส่งมอบนานขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อกลุ่มสินค้าอาหารที่เน่าเสียได้ง่ายหรือสินค้าที่ต้องการเก็บรักษาและดูแลเป็นพิเศษ รวมทั้งผู้ประกอบการไทยอาจจะต้องตกอยู่ในความเสี่ยงต่อการชำระค่าปรับในการส่งมอบสินค้าล่าช้าให้กับคู่ค้า ดังนั้น ผู้ส่งออกไทยควรติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดและวางกลยุทธ์อย่างละเอียดรอบคอบ รวมทั้งการจัดทำสัญญาซื้อขายโดยเฉพาะเงื่อนไขการส่งมอบไม่ให้เกิดความเสียหายเปรียบ นอกจากนี้ ควรประสานคู่ค้าชาวฟิลิปปินส์เพื่อช่วยในการติดต่อประสานงานในท่าเรือก็จะช่วยอำนวยความสะดวกเพิ่มมากขึ้น

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงมะนิลา

13 กรกฎาคม 2564

นโยบายภาครัฐ  เศรษฐกิจการลงทุน  แนวโน้มการตลาด  รายงานสินค้าและบริการ