



ข่าวเด่นประจำสัปดาห์จากเบอร์ลิน

(Weekly News from Berlin)

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน

30 กรกฎาคม 2564

### ข่าวภายในประเทศ และข่าวเศรษฐกิจ

สินค้าจะมีราคาสูงขึ้น จากค่าขนส่ง

ปัญหาด้านการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะตู้คอนเทนเนอร์ที่ล้นท่าเรือ หรือรอการเข้าเทียบท่าเพื่อขนย้ายสินค้านานหลายวัน เริ่มส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคชาวเยอรมัน “ในช่วงเวลาที่สำคัญที่สุดของปี กลับเป็นช่วงเวลาที่ขาดแคลนสินค้าเข้าของบริษัท Kik ผู้จำหน่ายเครื่องนุ่งห่มรายใหญ่ของประเทศ” นาย Patrick Zahn เริ่มจะมั่นใจว่า “คงจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ ที่จะมีการปรับราคาสินค้าขึ้น” ซึ่งไม่ใช่ความคิดเห็นแต่เพียงผู้เดียว ผู้บริหารหลักบริษัท Rossmann เครือข่ายร้าน Drugstore ชั้นนำของประเทศ นาย Raoul Roßmann ก็มี



ความเห็นไปในทิศทางเดียวกัน อีกทั้ง ผู้อำนวยการสถาบัน Handelsblatt Research Institute (HRI) นาย Bert Rürup ก็ออกมาคาดการณ์ว่า เป็นไปได้ที่อัตราเงินเฟ้อในประเทศเยอรมนีอาจจะขยายตัวสูงถึงร้อยละ 4 เลยทีเดียว ปัญหาหลักที่กลุ่มผู้ค้าปลีกชาวเยอรมัน กำลังประสบอยู่ในเวลานี้ก็คือ กับดักด้านโลจิสติกส์ โดยเพื่อที่จะเติมเต็มโกดังสินค้า เพื่อรองรับความต้องการการซื้อสินค้าในช่วงครึ่งปีหลัง ทำให้ผู้ค้าปลีกจำนวนมาก ต้องสั่งสินค้าจากเอเชียเป็นจำนวนมาก แต่ในเวลานี้ ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์อย่างหนัก อีกทั้งมีราคาสูงมาก โดยภายในช่วงระยะเวลาเพียงหนึ่งปี ราคาค่าเช่าตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต เพิ่มขึ้นกว่า 4 เท่าตัว ช่วงต้นเดือนกรกฎาคม ที่ผ่านมา ราคาค่าขนส่งโดยเฉลี่ยภายใน 1 สัปดาห์ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 16 โดยหากที่จะสั่งสินค้า แล้วจะคาดว่า ราคาค่าส่งจะลดลงบ้าง ก็คงจะไม่ใช่ตัวเลือกที่ดีในวันนี้ จากการคาดการณ์ของ ผู้ก่อตั้ง BBG ผู้จำหน่ายสินค้า Online เยอรมัน นาย Peter Chaljawski เห็นว่า สถานการณ์น่าจะไม่มีดีขึ้น ก่อนช่วงไตรมาสแรกปี 2022 รวมไปถึง สถาบันเศรษฐกิจโลก (Iifw –

นโยบายภาครัฐ  เศรษฐกิจการลงทุน  แนวโน้มตลาด  รายงานสินค้าและบริการ  อื่นๆ

หมายเหตุ - ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้ จากแหล่งข้อมูลหลากหลายที่มา และมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่บุคคลที่สนใจเท่านั้น ทั้งนี้ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำ ข้อมูลไปใช้ ไม่ว่าโดยทางใด

Institut für Weltwirtschaft) ที่แจ้งว่า ปัญหาขาดแคลนพื้นที่ในการส่งสินค้า จะทำให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศในปีนี้ได้ กระทบกระเทือนคิดเป็นมูลค่ากว่า 25 พันล้านยูโร



โดยหากใครต้องการที่จะหาต้นเหตุของปัญหา ก็ควรที่จะลองเข้าไปดูในระบบ "Seaexplorer" ซึ่งเป็นแผนที่โลก ด้านระบบโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์ ถูกสร้างขึ้นโดย Kühne + Nagel (K+N) บริษัทโลจิสติกส์ชั้นนำของโลก จากประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งจุดสีเหลืองในแผนที่คือ "heavily disrupted operations" หรือพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในการปฏิบัติการอย่างหนัก ในเวลา

นี้ จุดเหลือง กระจายตัวอยู่เกือบทั่วทั้งโลก โดยภูมิภาคที่เป็นผู้นำในการเป็นพื้นที่ที่มีปัญหา ก็คือ เมือง Seattle ภาคตะวันตกของสหรัฐอเมริกา ที่ในเวลานี้ สินค้าเรือเข้าจบล้นท่า โดย Seaexplorer เตือนว่าพื้นที่สำหรับวางตู้คอนเทนเนอร์ อยู่ที่ร้อยละ 120 โดยเฉลี่ย เรือเดินสมุทรต้องรอนานถึง 8 - 10 วันกว่าที่จะสามารถเข้าเทียบท่าได้ ซึ่งไม่ใช่เพียงท่าเดียวในประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ประสบปัญหาเรือเดินสมุทรล้น ท่าเมือง Los Angeles/Long Beach, Oakland, New York, Charleston และ Savannah ก็ประสบปัญหาเช่นกัน จากข้อมูลของ Ifw แจ้งว่า กว่าร้อยละ 5 ของกำลังเรือเดินสมุทรทั่วโลก ลอยลำรอเพื่อที่จะเทียบท่าเสียเวลาไปเปล่า ซึ่งสถานการณ์นี้ ไม่ได้จะแค่ทำให้ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์หนักขึ้น แต่อาจจะทำให้ห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) ขาดตอนลงได้ โดยปัญหาเรือเดินสมุทร ก็ยังลามมาถึงยุโรป ในท่าเรือ Rotterdam ที่ในเวลานี้ ประสบปัญหาตู้คอนเทนเนอร์วางท่วมท่า ไม่สามารถนำไปลงเรือทัน จนทำให้ต้องปฏิเสธการส่งมอบสินค้าจากรถบรรทุก ระยะเวลาหนึ่งเลยทีเดียว ระบบ Seaexplorer ของ K+N ก็ยังแสดงให้เห็นปัญหาการติดขัด ในท่าเมือง Antwerpen และ Bremerhaven อีกด้วย ในเวลาเดียวกัน ท่าเรือเมือง Hamburg ที่เป็นท่าเรือที่สำคัญที่สุดของประเทศ ก็ประสบปัญหาแอมบ์ประท้วง โดยบริษัท Eurogate ผู้บริหารจัดการสถานีในท่าเรือ โดยผลกระทบที่เกิดขึ้น เรียกได้ว่าร้ายแรงมาก ร้านค้าปลีกที่ได้รับผลกระทบ เริ่มออกมาแจ้งเตือนลูกค้าให้ทราบถึงปัญหาแล้ว นาย Marcus Diekmann ผู้บริหารบริษัท Rose Bikes ผู้จัดการจำหน่ายรถจักรยาน ก็ได้คาดการณ์สถานการณ์ไว้ “ปัญหานี้ จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจช่วงคริสต์มาส แน่นอน” และแจ้งล่วงหน้าไว้ว่า “บริษัทต้องขึ้นราคาสินค้าอย่างมากอย่างแน่นอน” ในเวลาเดียวกัน ปัญหาความโกลาหลในการขนส่งสินค้า น่าจะส่งผลกระทบต่อตรงกับภาคอุตสาหกรรมของประเทศ ในการผลิตสินค้าให้ได้ตรงต่อเวลา แม้ว่าจะมีรายการการสั่งซื้อสินค้าอยู่ล้น ก็ตาม เพราะการขาดแคลนวัตถุดิบที่จะนำมาผลิตสินค้าต่อไป อย่างหนัก “ไม่สงสัยเลย หากอัตราเงินเฟ้อของประเทศ จะขึ้นมากกว่าร้อยละ 4” ผู้อำนวยการสถาบัน HRI นาย Bert Rürup กล่าว โดยคาดการณ์ว่า อย่างช้าที่สุด ก็คงจะเป็นปีหน้า ที่อัตราเงินเฟ้อ น่าจะกลับไปอยู่ที่ร้อยละ 2 อย่างไรก็ตาม อัตรา

- นโยบายภาครัฐ  เศรษฐกิจการลงทุน  แนวโน้มตลาด  รายงานสินค้าและบริการ  อื่นๆ

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



ดังกล่าว ก็น่าจะยังสูงกว่าอัตราเฉลี่ยของประเทศที่ใช้เงินสกุลยูโร (Euro Zone) อื่นๆ บริษัท Berlin Brands Group (BBG) ผู้ค้า Online เยอรมัน ที่มียอดขายรายต่อปี มากถึง 334 ล้านยูโร ก็ออกมาแสดงความเห็นที่ชัดเจนกว่ารายอื่น “สถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของระบบโลจิสติกส์ ที่ไม่เคยพบมาก่อน” นาย Peter Chaljawski ผู้ก่อตั้ง และ CEO ของ BBG กล่าว “สำหรับลูกค้าจำนวนมาก จัดว่าเป็นสถานการณ์ที่เลวร้ายมาก” บริษัทก็เชื่อมั่น

ว่า ราคาสินค้าที่ผู้บริโภคจะต้องจ่าย จะเพิ่มขึ้นแน่นอน บริษัท Dell ก็เพิ่งแจ้งให้ลูกค้าทราบว่า ระยะเวลาในการส่งมอบคอมพิวเตอร์ จะขยับออกไปจากปกติ 8 สัปดาห์ เป็น 12 สัปดาห์ ผู้ผลิตเครื่องทำความร้อนจากรัฐ Bayern ก็ออกมาแจ้งว่า แม้แต่เตี๊ยมพลาสติก ก็ยังขาดตลาดในเวลานี้ โดยตัวการหลักที่ทำให้เกิดปัญหาขาดแคลนสินค้าขนาดนี้ อยู่ห่างจากเยอรมนี ไปหลายพันกิโลเมตร หลังจากที่เศรษฐกิจการค้าในสหรัฐอเมริกา แทบจะเรียกได้ว่าหยุดนิ่ง ในปีโคโรนา ในเวลานี้ ผู้บริโภคชาวสหรัฐ ต่างก็กลับมาบริโภคสินค้ากันขนานใหญ่พร้อมกัน จากข้อมูลของหน่วยงานด้านสถิติในสหรัฐอเมริกา แจ้งให้ทราบว่า ยอดจำหน่ายเดือนพฤษภาคม ขยายตัวขึ้น ร้อยละ 28.1 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกัน ปีที่ผ่านมา จากข้อมูลของ National Retail Federation (NRF) ทำให้ทราบว่า สินค้าที่ได้รับความนิยมเป็นพิเศษ ได้แก่ เครื่องนุ่งห่ม (+198.7%) ตามมาด้วยเครื่องใช้ไฟฟ้าในครัวเรือน (+90.8) และเครื่องเรือนและสิ่งทอ สำหรับใช้ในที่อยู่อาศัย (+64.7) ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ มาจากเอเชีย และปัญหาเรือติด ก็เริ่มต้นตั้งแต่ท่าเรือผู้ส่งออกแล้ว โดยเฉพาะท่าเรือในประเทศจีน เช่น ท่าเรือเมืองหยานเถียน ที่ตั้งอยู่ภาคใต้ของประเทศจีน ที่การขนส่งสินค้าจากท่า สูญเสียความเสถียรภาพในการปฏิบัติการ ระหว่างวันที่ 25 - 31 พฤษภาคม อย่างสิ้นเชิง เพื่อที่จะระงับการแพร่ระบาดของเชื้อโคโรนา โดยในช่วงเวลาปกติ จะมีการขนส่งเครื่องใช้ไฟฟ้า ร้อยละ 90 ของประเทศจีน ออกจากท่าเรือที่ตั้งอยู่ตอนเหนือของฮ่องกง แม้ว่าท่าเรือ เป็นท่าที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ของโลก จะทยอยเริ่มกลับมาปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างช้าๆ แต่ท่าเรือเมืองไคหลู่ เช่น ฮ่องกง และหนานซา ก็กำลังประสบปัญหา เรือติดขัดระดับ "heavily disrupted" ที่ต้องรอ 2 - 3 วัน กว่าที่จะเข้าท่าได้ อีกทั้งยังมีการเปิดๆ ปิดๆ ท่าเรือ เมืองหนานซา ซ้ำเข้าไปอีก เพราะบริษัทเดินเรือจำนวนมาก ต่างก็หาทางที่จะปรับเปลี่ยนเส้นทาง จนทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ล้นสถานี และยังมีเรือมากกว่า 62 ลำ มาจอดรอเทียบท่า ซ้ำเติมปัญหาระบบการเดินเรือโลก ในเวลาเดียวกัน ก็มีการประท้วงใหญ่ในท่าเรือ เมือง Cartagena และ Buenaventura ของประเทศโคลัมเบีย มีปัญหาสภาวะอากาศ กับท่าเรือเมืองโคลัมโบ ในศรีลังกา และปัญหาเรือล้นท่าเรือ เมืองบรีสเบน และซิดนีย์ เข้ามาซ้ำๆ ทำให้การหมุนเวียนเรือเดินสมุทร ประสบปัญหาเข้าไปอีก ซึ่งสถานการณ์นี้ ทำให้ราคาค่าส่งสินค้า ในช่วงหลายสัปดาห์ที่ผ่านมา ขยายตัวขึ้นอย่าง

- นโยบายภาครัฐ     เศรษฐกิจการลงทุน     แนวโน้มตลาด     รายงานสินค้าและบริการ     อื่นๆ

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

หนัก จากข้อมูลของ Drewry บริษัทให้คำปรึกษาด้านการเดินเรือเดินสมุทร แจ้งว่า ราคาเฉลี่ยของตู้ 40 ฟุต อยู่ที่ 8,061 เหรียญสหรัฐ หรือสูงกว่าสัปดาห์ก่อนหน้า ถึงร้อยละ 15.9 และสูงกว่าปีที่ผ่านมา ร้อยละ 332 เลยทีเดียว นั่นหมายความว่า สำหรับการคำนวณราคาของผู้ค้าปลีกจำนวนมาก ที่ซื้อสินค้าบางรายการจากเอเชีย เพราะมีราคาค่าผลิตที่ถูกกว่า และซื้อเป็นปริมาณมาก กลายเป็นความหายนะไปในเวลาปริบตา เช่น เครื่องเรือน Outdoor ที่ใช้ในสวน ที่ปกติมีราคาสินค้าต่อตู้ไม่เกิน 20,000 ยูโร เมื่อมาเจอกับราคาค่าขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นถึง 4 เท่าตัว ก็ล้มทั้งยืน ไปตามกัน โดยมีผู้ค้าปลีกรายหนึ่ง ได้ส่งราคาค่าส่งตู้คอนเทนเนอร์แบบคู่ อยู่ที่ 15,000 เหรียญสหรัฐ โดยประมาณ เมื่อเทียบกับราคาเฉลี่ยของช่วงปีที่ผ่านมา ที่ 2,500 เหรียญสหรัฐ โดยประมาณ ซึ่งเมื่อสถานการณ์ยังคงเป็นอย่างนี้ต่อไป ก็คงจะไม่สามารถระงับการขึ้นราคาสินค้าได้ อย่งไรก็ตาม เมื่อดูจากการแข่งขันในตลาด Online ที่เข้มข้นมาก ผู้ค้าส่วนใหญ่ น่าจะเป็นผู้ประสบปัญหาหลัก และไม่สามารถส่งต่อราคาค่าขนส่งสินค้าให้กับผู้บริโภคต่อได้ เมื่อปัญหาการขนส่งทางเรือ ทำให้การส่งสินค้าล่าช้าลงหลายสัปดาห์ ก็ลามไปถึงการขนส่งทางบก เมื่อมีการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ก็เริ่มมีการสั่งให้รถบรรทุกวิ่งเปล่าเข้าไปรับสินค้าแล้ว ซึ่งสถานการณ์ยิ่งทำให้เกิดการขาดแคลนตู้เพิ่มเข้าไปอีก ผู้ให้บริการด้านการขนส่งสินค้า บริษัท Transporeon แจ้งว่า ช่วงระหว่างเดือนเมษายน และพฤษภาคม ที่ผ่านมา พื้นที่ว่าง สำหรับขนส่งสินค้าทางบกผ่านรถบรรทุก ลดลงร้อยละ 11.3 หรือเป็นตัวเลขต่ำสุดในรอบหลายปี โดยเมื่อเทียบราคาค่าขนส่ง เดือนพฤษภาคม แล้วราคาค่าขนส่งทางบกผ่านรถบรรทุก ก็มีราคาสูงขึ้น ร้อยละ 8.4 หากเทียบกับ เดือนพฤษภาคม ปี 2020 มีราคาสูงขึ้น ร้อยละ 28 เลยทีเดียว โดยบริษัทขนส่งสินค้า ก็ประสบปัญหาขาดแคลนพื้นที่อย่างหนัก “ราคาพาเลท เพิ่มขึ้นเท่าตัว” ผู้บริหารบริษัทขนส่งสินค้า Weck+Poller จากเมือง Zwickau นาย Heiko Nowak ที่มีรถบรรทุก มากถึง 400 คัน กล่าว “นอกจากราคาที่แพงขึ้น ยังขาดแคลนพาเลทขนาดต่างๆ ทั่วประเทศอีกด้วย” โดยบริษัท Timocom ตลาดแลกเปลี่ยนพื้นที่จัดส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในยุโรป



ที่ถูกก่อตั้งที่เมือง Erkrath ใกล้ Düsseldorf ในปี 1997 ก็พยายามใช้ปัญญาประดิษฐ์ มาช่วยเหลือจัดการการขาดแคลนการจัดส่งสินค้าทางบก โดยบริษัท ในฐานะตลาดแลกเปลี่ยนพื้นที่จัดส่งสินค้า ต้องจัดการนำข้อเสนอ กว่า 800,000 รายการต่อวัน ดำเนินการผ่าน Website ของบริษัท ซึ่งทำให้มีการสะสมข้อมูลด้านการขนส่งสินค้า และการเดินทางของรถจำนวนมหาศาล ผ่านระบบของบริษัท ซึ่งบริษัทจะใช้ข้อมูลนี้ มาจัดการกับปัญหาซับซ้อนด้านการขนส่งที่เกิดขึ้น เป็นประจำ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการวิ่งรถเปล่า และป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการติดหน้าสถานีไอออนถ่ายสินค้าขึ้น “วิกฤติโคโรน่า ทำให้การคิดคำนวณแบบเก่า แทบใช้ไม่ได้เลย” ผู้บริหาร Timocom นาย Tim Thiermann ที่ในเวลา

- นโยบายภาครัฐ  เศรษฐกิจการลงทุน  แนวโน้มตลาด  รายงานสินค้าและบริการ  อื่นๆ

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

มีพนักงานกว่า 500 ชีวิตกล่าว “ในช่วงงานขาขึ้น ตั้งแต่ต้นปี 2020 ความต้องการขยายตัว แบบทวีคูณ” ซึ่งสถานการณ์ในเวลานี้ ที่ขาดแคลนพื้นที่ในการจัดส่งสินค้าอย่างหนัก ก็สอดคล้องกับหน้าที่ของตลาดแลกเปลี่ยนพื้นที่จัดส่งสินค้า “ในช่วงไตรมาสแรกปี 2021 มีการสอบถามหาพื้นที่ว่างผ่าน Webseite เพิ่มขึ้นร้อยละ 58 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อนหน้า” หนึ่งในผู้บริหารของ Timocom นาย Sebastian Lehnen และหากคิดว่า ความทุกข์ของผู้ใช้บริการการจัดส่งสินค้า จะจบลงอย่างรวดเร็ว นั้น ก็คงต้องฝันกลางวันต่อไป หลังจากที่ได้อ่านข่าวที่บริษัท DB Schenker ผู้จัดส่งสินค้าทางบก และทางรถไฟแจ้งให้ทราบ โดยบริษัทเป็นบริษัทขนส่งทางบก ผ่านรถบรรทุกที่ใหญ่ที่สุดในยุโรป แจ้งว่า พื้นที่สำหรับรองรับการขนส่งของบริษัท “มีปริมาณล้นแล้ว” และต้องหยุดการรับงาน และจะรับเฉพาะลูกค้าประจำก่อน หากไม่ได้เป็นลูกค้าประจำของบริษัท เป็นไปได้ที่จะถูกปฏิเสธรับงาน และจะจัดส่งสินค้าถึงชายแดน เท่านั้น

BBG ผู้จำหน่ายสินค้า Online นาย Chaljawski ออกมาเตือนว่า “สถานการณ์ น่าจะสร้างปัญหาให้กับผู้ค้ารายย่อย ที่ไม่มีสัญญาระยะยาวกับบริษัทขนส่งสินค้า และต้องมารับภาระชำระค่าขนส่งที่สูงขึ้นเอง หรือเกิดปัญหาไม่ได้รับพื้นที่ในการส่งสินค้า จนทำให้เกิดปัญหาทางการเงิน และเกิดการล้มละลายขึ้นได้” แม้แต่ BGG ที่เป็นเจ้าใหญ่ ก็ต้องต่อสู้กับปัญหาส่งสินค้าล่าช้า ที่เริ่มต้นที่ท่าเรือเมืองจินเซ่นกัน แต่แน่นอน การที่บริษัทมีสัมพันธ์ที่ดีกับบริษัทขนส่งสินค้า อีกทั้งปริมาณสินค้าที่บริษัทนำเข้า ก็ทำให้ BGG ได้เปรียบในการที่จะได้รับพื้นที่ มากกว่ารายย่อย “บริษัทจึงได้รับการปฏิบัติตอบกลับ ที่ดีกว่ารายอื่น” ซึ่งผู้ค้ารายย่อย ก็จะได้ไม่ได้โชคดีเช่นนี้ทุกราย และอาจจะประสบปัญหาไม่สามารถส่งสินค้าได้ โดยไม่เพียงแต่เสียลูกค้า แต่ยังต้องสูญเสียส่วนแบ่งตลาดให้กับบริษัทข้ามชาติ เช่น Amazon อีกด้วย นาย Chaljawski ผู้บริหาร BGG จึงกำลังคิดว่า จะร่วมมือกับบริษัทรายย่อย ร่วมกันใช้พื้นที่ในการจัดส่งสินค้าร่วมกัน เพื่อที่จะสามารถขยายอำนาจในการต่อรองกับบริษัทขนส่งทางเรือ เป็นต้น ทั้งนี้ข่าวดี ก็คือ นาย Rürup ผู้เชี่ยวชาญของ HRI คาดการณ์ว่า ปัญหาขาดแคลนพื้นที่ส่งสินค้า ไม่น่าจะเป็นสถานการณ์ที่กินระยะเวลาระยะยาว “หากไม่มีปัญหาการแพร่เชื้อโคโรนา ตามเมืองท่าเรือในเมืองจินเกิดขึ้นอีก สถานการณ์ก็น่าจะทยอยกลับมาดีขึ้น อย่างเรื่อยๆ”

จาก Handelsblatt 30 กรกฎาคม 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