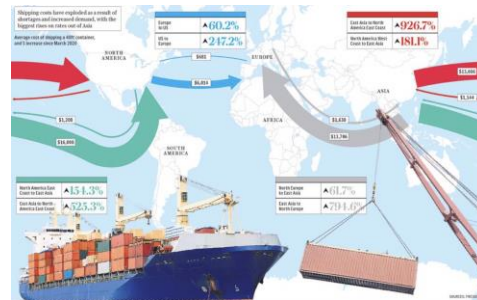


สถานการณ์ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์กระทบการค้าโลก



เรือ “Ever Given” ความยาว 400 เมตร ที่โดนพายุพัดเสียหลักเกยตื้นขวางคลองสุเอซในช่วงเดือนมีนาคม 2564 ที่ผ่านมา ได้เดินทางมาถึงท่าเรือ Felixstowe ของสหราชอาณาจักรแล้วเมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2564 หลังจากการเดินทางล่าช้ากว่ากำหนด 4 เดือน ซึ่งก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์เรือ “Ever Given” ขวางคลองสุเอซนั้น การค้าโลกได้รับความกดดันจากสถานการณ์ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และราคาตู้คอนเทนเนอร์ที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก ตั้งแต่ช่วงเดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นมา โดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ที่ขนส่งสินค้าจากเอเชียมายังยุโรป ค่าขนส่งจากเดิมราคา 2,000 เหรียญสหรัฐ ปรับเพิ่มเป็น 7,000 เหรียญสหรัฐ

บริษัท Freightos ได้ทำการสำรวจราคาตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ตั้งแต่ช่วงเดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นมา พบว่า

- ราคาตู้คอนเทนเนอร์เส้นทาง ยุโรปไปยังอเมริกา ราคา 681 เหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 60.2
- ราคาตู้คอนเทนเนอร์เส้นทาง อเมริกามายังยุโรป ราคา 6,014 เหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 247.2
- ราคาตู้คอนเทนเนอร์เส้นทาง ยุโรปเหนือไปยังจีน/เอเชียตะวันออก ราคา 1,630 เหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 61.7
- ราคาตู้คอนเทนเนอร์เส้นทาง จีน/เอเชียตะวันออกมายังยุโรปเหนือ ราคา 13,706 เหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 794.6

บริษัท Freightos เห็นว่า นอกจากปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และราคาตู้คอนเทนเนอร์ที่สูงขึ้นแล้ว ขณะนี้ผู้ประกอบการยังประสบปัญหาการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ที่ทำให้โรงงานต้องปิดชั่วคราว รวมทั้ง การขาดแคลนคนขับรถบรรทุก ทั้งนี้ บริษัท Freightos ยังเห็นว่า ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และราคาตู้คอนเทนเนอร์ที่สูงขึ้นนั้น บริษัทผู้นำเข้ารายเล็กได้รับผลกระทบมากกว่าบริษัทผู้นำเข้ารายใหญ่ เนื่องจากบริษัทผู้นำเข้ารายใหญ่อาจจะมีความสัมพันธ์อันยาวนานกับบริษัทขนส่งซึ่งอาจจะช่วยจัดสรรพื้นที่ในการขนส่งสินค้าให้ได้ รวมทั้ง บริษัทผู้นำเข้ารายใหญ่ยังมีความพร้อมในเรื่องของเงินทุนสำหรับจ่ายค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นมากกว่าบริษัทรายเล็ก

นาย Eytan Buchman นักวิเคราะห์จากบริษัท Freightos เห็นว่า ราคาค่าขนส่งสินค้าทางเรือ ในช่วงก่อนการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 นั้น มีราคาต่ำกว่าการบริหารจัดการเก็บสินค้าในคลังสินค้า ทั้งนี้ ในส่วนของผู้นำเข้านั้นหมายถึงการนำเข้าสินค้าจากตะวันออกไกล (Far East) ถูกกว่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม ในสถานการณ์ปัจจุบัน การนำเข้าสินค้าโภคภัณฑ์ (Commodity) ที่มีราคาถูกจากบางประเทศในแอฟริกาในจำนวนมากนั้น ไม่คุ้มค่าต้นทุนค่าขนส่ง จากสถานการณ์ดังกล่าวได้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางเรือที่มีต่อเศรษฐกิจและการค้าโลก โดยนักวิเคราะห์เศรษฐกิจได้คาดการณ์ว่าสถานการณ์ราคาตู้คอนเทนเนอร์จะเริ่มคลี่คลายหลังจากช่วงเทศกาลตรุษจีน (กุมภาพันธ์) 2565

จากการสำรวจโดย S&P Capital IQ ตั้งแต่ช่วงเดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นมา พบว่า ราคาหุ้นของบริษัทสายเรือรายใหญ่ 10 บริษัท เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ได้แก่ บริษัท Ying Ming (เพิ่มขึ้น ร้อยละ 290.4) บริษัท Wan Hai (เพิ่มขึ้น ร้อยละ 287) บริษัท Zim (เพิ่มขึ้น ร้อยละ 261.6) บริษัท Evergreen (เพิ่มขึ้น ร้อยละ 209.5) บริษัท HMM (เพิ่มขึ้น ร้อยละ 138.7)

ที่มา: The Telegraph

ข้อมูลเพิ่มเติม/ ความเห็น สศต. สถานการณ์ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ ได้ส่งผลให้การขนส่งสินค้าจากไทยมายังสหราชอาณาจักรมีความล่าช้าและค่าขนส่งสินค้าสูงขึ้นมาก ราคาในการขนส่งจากเดิม คือ 2,000 USD/ตู้ เพิ่มขึ้น 10 เท่า ปรับเป็น 20,000 USD/ตู้ ทำให้ผู้นำเข้าได้มีการปรับราคาสินค้า และต้อง absorb ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นบางส่วน เพื่อที่จะไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคมากเกินไป โดยผู้นำเข้าเห็นว่า หากสถานการณ์ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ยังไม่คลี่คลาย บริษัทฯ อาจจะต้องตัด/ยกเลิกการจำหน่ายสินค้าบางประเภท เนื่องจากราคาที่จำหน่ายอาจจะไม่คุ้มค้ำกับต้นทุนที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้นำเข้าเห็นว่าสถานการณ์ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ นั้น อาจจะเป็นผลดีกับผู้ส่งออกไทย เนื่องจากค่าขนส่งสินค้าทางเรือจากจีนสูงกว่าค่าขนส่งสินค้าที่มาจากไทย ซึ่งทำให้ราคาสินค้าจากไทยสามารถแข่งขันกับสินค้าที่ผลิตในจีนได้

ในส่วนของกระทรวงพาณิชย์นั้น ได้ร่วมกับภาคเอกชนและกระทรวงคมนาคมเพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าในปัจจุบัน ได้แก่ ช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2564 มีการช่วยเหลือผู้ประกอบการส่งออกลดภาระค่าบริการหน้าท่าลง 1,000 บาทต่อตู้ ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายและต้นทุนของผู้เช่าออกไปได้ ทั้งนี้ รัฐบาลฯ ได้เห็นชอบให้กรมเจ้าท่าแก้ไขประกาศใหม่ และอนุญาตให้เรือ 300-400 เมตร สามารถเข้าเทียบท่าได้เป็นระยะเวลา 2 ปี

สรุปโดย สศต. ลอนดอน