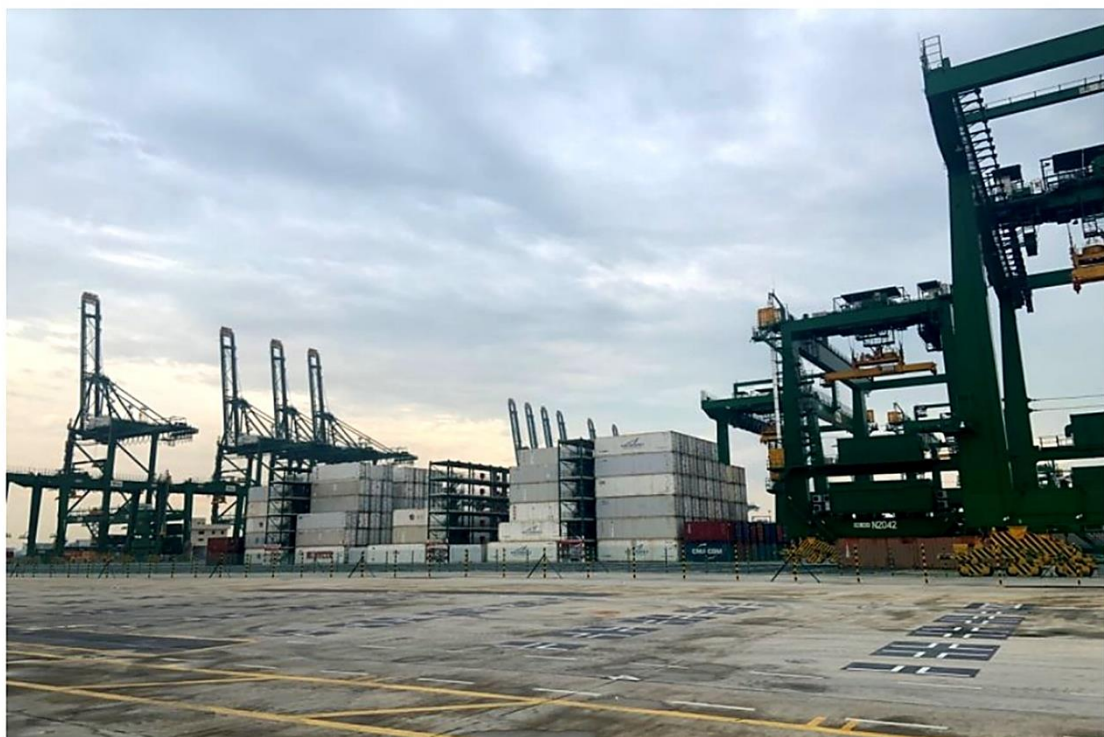


สิงคโปร์เปิดท่าเรือ Tuas ก่อนกำหนด เพื่อบรรเทาวิกฤตห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก

สิงคโปร์เปิดท่าเทียบเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ 2 ท่าแรก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างท่าเรือ Tuas เฟส 1 ก่อนกำหนด (กำหนดเปิดจริงสิ้นปี 2564) เพื่อช่วยบรรเทาปัญหา “คอขวด” หรือการกระจุกตัวของเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือหลักทั่วโลก ที่เป็นผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 เนื่องจากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดฯ การปิดท่าเรือในหลายประเทศ และความต้องการสินค้าขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ที่เป็นผลจากความกังวลในด้านการขาดแคลนอาหาร รวมถึงการที่ผู้บริโภครีบกลับมาใช้จ่ายอย่างปกติอีกครั้งหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดฯ เริ่มผ่อนคลายลง



The not-yet-operational Tuas port has opened up 2,000 TEUs (20-foot equivalent units) in yard capacity. PHOTO: PSA SINGAPORE

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 Senior Minister of State for Transport นาย Chee Hong Tat ได้ให้สัมภาษณ์กับสื่อมวลชนว่า สิงคโปร์พยายามทำหน้าที่เป็นท่าเรือ “Catch-Up” หรือท่าเรือที่ให้บริการแบบบูรณาการ เพื่อช่วยบรรเทาแรงกดดันจากปัญหาคอขวด ที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการจัดส่งสินค้า โดยในปี 2564 อัตราความเที่ยงตรงของตารางเดินเรือทั่วโลกลดลงอยู่ที่ประมาณ 35% – 40% จากเดิมโดยเฉลี่ย 70% ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เทียบที่สิงคโปร์ล่าช้าโดยเฉลี่ยประมาณ 7.5 วัน และเกิดการสะสมของเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์อย่างมีนัยสำคัญ ทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องขนถ่ายในสิงคโปร์มีจำนวนมากขึ้น ส่งผลให้สิงคโปร์ขาดแคลนพื้นที่จัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์

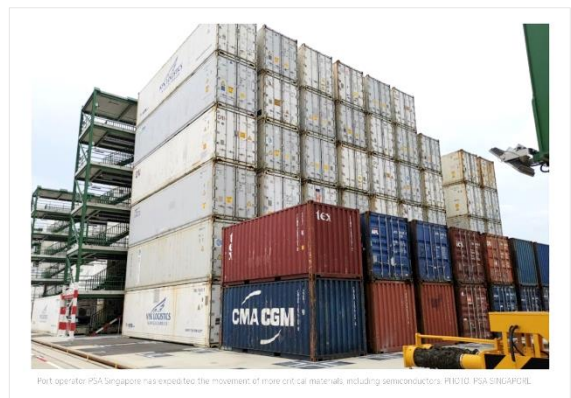


ทั้งนี้ ปัญหาความล่าช้าในการจัดส่งสินค้าเริ่มทวีความรุนแรงมากขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์เรือขนส่งสินค้า MV Ever Given (Evergreen) ได้เกยตื้นขวางคลองสุเอซ (Suez Canal) ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำที่สำคัญและคับคั่งมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลกเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2564¹ และการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ในจีน ที่ทำให้ท่าเรือ Yan Tian ถูกปิดเป็นระยะเวลา 3 สัปดาห์ ในช่วงเดือนพฤษภาคม 2564

ทั้งนี้ เหตุการณ์ข้างต้นทำให้ PSA Singapore² ทำงานอย่างหนักเพื่อช่วยแก้ปัญหาดังกล่าว เพื่อบรรเทาการชะงักของห่วงโซ่อุปทาน โดยช่วยวางแผนและปรับเส้นทางการเดินเรือ อาทิ การปรับเส้นทางการเดินเรือของเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือ Persian Gulf ในอ่าวเปอร์เซีย จำนวน 45 ลำ ให้สามารถเข้าเทียบท่าเรือปลายทางได้ทันตามกำหนดเวลาได้ และ PSA ก็ได้ช่วยปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปยังจีนในเดือนพฤษภาคม 2564 เช่นเดียวกัน

ในปัจจุบัน สิงคโปร์กลายเป็นท่าเรือหลักสำหรับ Catch-up เส้นทางเดินเรือ เพราะนอกจากสิงคโปร์จะช่วยแก้ไขปัญหาด้านเส้นทางการเดินเรือแล้ว ท่าเรือสิงคโปร์ยังให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือแบบครบวงจรอีกด้วย ตั้งแต่บริการพื้นที่จัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ บริการ Bunkering (การเติมน้ำมันสำหรับท่าเรือที่เข้าเทียบในสิงคโปร์) เสบียง การเปลี่ยนลูกเรือ รวมถึงข้อมูลและบริการนำร่อง เป็นต้น

นาย Chee กล่าวเพิ่มเติมว่า การที่สิงคโปร์ให้ความช่วยเหลือดังกล่าว ก่อให้เกิดความท้าทายต่อสิงคโปร์เช่นกัน อาทิ การตกค้างของตู้คอนเทนเนอร์ในสิงคโปร์ที่นานกว่าเดิมมาก จำนวนเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่เดินทางมายังสิงคโปร์มีจำนวนมากขึ้น ส่งผลให้ระยะเวลาการรอคิวเข้าสู่สิงคโปร์ก็นานขึ้นเช่นกัน โดยในช่วงเดือนมกราคม - กันยายน 2564 จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ TEU³ ที่เข้ามายังสิงคโปร์มีจำนวนมากถึง 28.15 ล้านตู้ คิดเป็นอัตราการเติบโตสูงถึง 3.4% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว และเมื่อเทียบกับปี 2562 ช่วงก่อนเกิดโรคระบาด อัตราการเติบโตก็ยังคงเป็นบวกที่ 2.4%⁴



¹ สรุปข่าว: เรือขวางคลองสุเอซ กระทบห่วงโซ่อุปทานสิงคโปร์ โดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงสิงคโปร์ -

https://www.ditp.go.th/contents_attach/731028/731028.pdf

² PSA เป็นกลุ่มท่าเรือชั้นนำและเป็นพันธมิตรที่เชื่อถือได้สำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการขนส่งสินค้า โดยมีเครือข่ายทั่วโลกครอบคลุมกว่า 50 แห่ง ใน 26 ประเทศทั่วโลก และเป็น Flagship ของสิงคโปร์ ในด้านการดำเนินงานและเป็นศูนย์กลางขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก ด้วยการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือ 600 แห่งทั่วโลก - ที่มา: <https://www.moe.gov.sg/sgis/sponsoring-organisations/industries/maritime/psa-corporation-limited>

³ ตู้คอนเทนเนอร์ TEU หรือ Twenty-Foot Equivalent Units (TEU) คือ ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต

⁴ สถิติจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ - ที่มา: Maritime and Port Authority of Singapore -

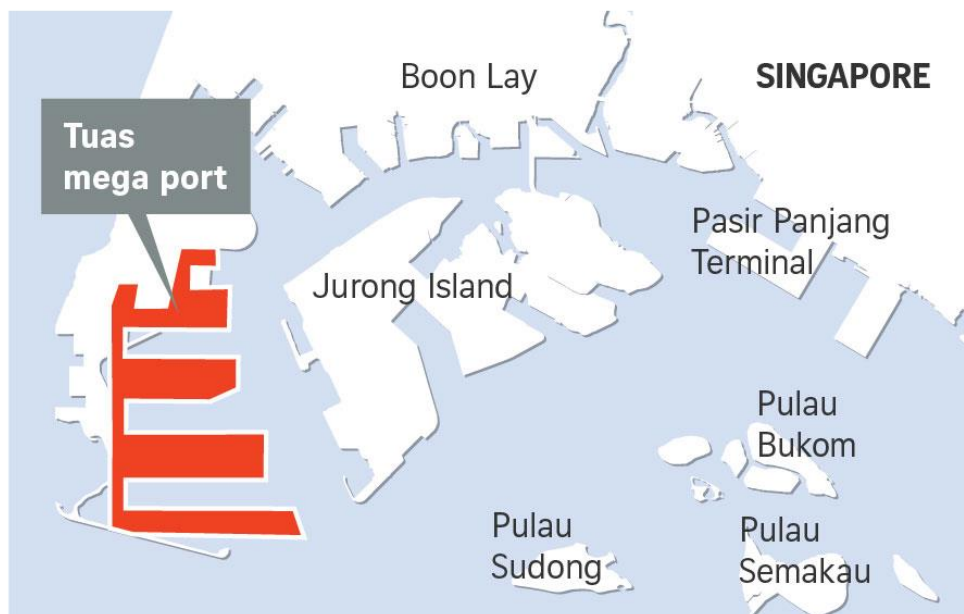
<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/port-statistics>

ดังนั้น สิงคโปร์จึงต้องเพิ่มศักยภาพในการดำเนินการท่าเรือ โดยเมื่อปี 2563 สิงคโปร์เปิดท่าเทียบเรือ 8 ท่า ในบริเวณท่าเรือ Keppel Terminal สามารถเก็บตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 65,000 ตู้ ต่อมาเมื่อเดือนกันยายน 2564 สิงคโปร์เปิดพื้นที่จัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือ Tuas ก่อนกำหนดเปิดจริง (สิ้นปี 2564) ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวสามารถเก็บเพิ่มได้อีกประมาณ 2,000 ตู้ รวมถึง การจ้างแรงงานท้องถิ่นเพิ่มกว่า 2,500 คน นอกเหนือจากการเพิ่มศักยภาพดังกล่าวแล้ว PSA ยังมีส่วนที่ช่วยเร่งการขนส่งสินค้าสำคัญหลายประเภท รวมถึง เซมิคอนดักเตอร์ และการทำงานร่วมกับ SMEs เพื่อสร้างความมั่นใจว่าการขนส่งสินค้าจะทันตามกำหนดเวลา

ท่าเรือ Tuas Mega

สิงคโปร์มีเป้าหมายที่จะรวมท่าเทียบเรือทั้งหมด 5 แห่ง⁵ และย้ายไปที่ท่าเรือ Tuas Mega ซึ่งเป็นวิวัฒนาการของท่าเรือของสิงคโปร์ ที่มีการนำเอานวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่แบบยั่งยืนมาใช้ในการดำเนินการ อาทิ ระบบควบคุมอัจฉริยะ ระบบการจัดการจราจรทางเรือ และยานพาหนะไร้คนขับ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคงของน่านน้ำของสิงคโปร์ ทั้งนี้ เมื่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ภายในปี 2583 ท่าเรือ Tuas จะกลายเป็นท่าเทียบเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์อัตโนมัติเต็มรูปแบบที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก มีพื้นที่ 1,339 เฮกตาร์ (8,368.75 ไร่) และจะสามารถรองรับเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ TEU ได้มากถึง 65 ล้านตู้

การก่อสร้างท่าเรือ Tuas ยังคงดำเนินต่อไปท่ามกลางสถานการณ์โควิด-19 ภายใต้มาตรการการจัดการความปลอดภัยที่เข้มงวด ทั้งนี้ การพัฒนาท่าเรือ Tuas แบ่งออกเป็น 4 เฟส โดยเฟส 1 มีพื้นที่โดยรวม 400 เฮกตาร์ (2,500 ไร่) มีท่าเทียบเรือ 21 ท่า จะสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ TEU ได้ 20 ล้านตู้ มีกำหนดที่จะสร้างเสร็จสมบูรณ์ภายในปี 2570⁶



STRAITS TIMES GRAPHICS

⁵ ท่าเทียบเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมด 5 แห่งของสิงคโปร์ ได้แก่ (1) ท่าเรือ Tanjong Pagar (2) ท่าเรือ Keppel (3) ท่าเรือ Brani (4) ท่าเรือ Pasir Panjang Terminal 1 และ (5) ท่าเรือ Pasir Panjang Terminal 2

⁶ ท่าเทียบเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ 2 ท่าแรก ที่มีกำหนดเปิดบริการภายในสิ้นปี 2564 เป็นส่วนหนึ่งของการก่อสร้างท่าเรือ Tuas เฟส 1

ความคิดเห็นของ สคต.

การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ทั่วโลกเป็นการขนส่งทางทะเล จึงทำให้การขนส่งประเภทนี้ มีความสำคัญอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจโลก โดยจำนวนสินค้าที่บรรทุกโดยตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นจากประมาณ 102 ล้านเมตริกตัน ในปี 2523 เป็น 1.83 พันล้านเมตริกตัน ในปี 2560⁷ ต่อมาเมื่อเกิดการแพร่ระบาดใหญ่ของไวรัสโควิด-19 ในปี 2563 จนถึงปัจจุบัน ทำให้เกิดการชะงักของห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก ประเทศที่มีท่าเรือสำคัญๆ ของโลก จึงพยายามหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว

สิงคโปร์เป็นหนึ่งในประเทศที่ได้รับผลกระทบดังกล่าวเช่นกัน และได้แสดงให้เห็นถึงการเป็นศูนย์กลางการทำเรือของโลก สัมกับตำแหน่ง Maritime City อันดับหนึ่งของโลกห้าปีซ้อน⁸ โดยได้ดำเนินการอย่างครอบคลุมและมีการพิจารณาเชิงกลยุทธ์ในระยะยาว เห็นได้จากการพัฒนาท่าเรือ Tuas เพื่อรองรับการดำเนินงานด้านการขนส่งทางทะเลในอนาคตโดยเฉพาะ ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวจะกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือของสิงคโปร์ นอกจากนี้ ยังเร่งเปิดดำเนินการก่อนกำหนด เพื่อบรรเทาปัญหาการชะงักของห่วงโซ่อุปทาน อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางความท้าทายต่างๆ สิงคโปร์ก็ได้ออกตัวโดยการประกาศว่าไม่อาจสามารถทำได้เพียงลำพัง แต่ต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศจึงจะสามารถแก้ไขปัญหานั้นได้

สำหรับประเทศไทยก็ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 เช่นกัน โดยประสบปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเพื่อลงเรือส่งออกขาดแคลน แต่ได้มีการจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยเปิดโอกาสให้เรือขนาดใหญ่เอาตู้เปล่าเข้ามาและส่งออกได้มากขึ้น ซึ่งจะสามารถช่วยเพิ่มศักยภาพการส่งออกสินค้าไทยไปต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น โดยล่าสุดเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2564 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้เปิดเผยข้อมูลการบริการเรือสินค้าและตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง ในช่วงระยะเวลา 9 เดือน ประจำปีงบประมาณ 2564 (ตุลาคม 2563-มิถุนายน 2564) ว่า มีทิศทางการฟื้นตัวดีขึ้นตามลำดับ โดยเฉพาะด้านการดำเนินงานให้บริการสินค้าและตู้สินค้าผ่านท่า ที่มีอัตราสูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันในปีที่ผ่านมา ในขณะที่การให้บริการเที่ยวเรือลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากขนาดเรือที่เข้าเทียบท่ามีขนาดใหญ่ขึ้นหรือมีการขนส่งสินค้าต่อลำเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ การเติบโตของตู้สินค้าผ่านท่าที่ปรับตัวดีขึ้นเกิดจากการส่งออกของไทยที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

ที่มา :

Straits Times - <https://www.straitstimes.com/singapore/over-2500-workers-hired-tuas-port-storage-space-tapped-as-spore-ports-help-to-tackle>

The Loadstar - <https://theloadstar.com/singapore-opens-mega-port-storage-early-to-ease-container-bottlenecks/>

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงสิงคโปร์ / ตุลาคม 2564

⁷ ที่มา: Statista-Container Shipping - <https://www.statista.com/topics/1367/container-shipping/#dossierKeyfigures>

⁸ ที่มา: Xinhua-Baltic International Shipping Centre-Development Index 2021 -

https://www.balticexchange.com/content/dam/balticexchange/consumer/documents/2021_Xinhua_Baltic_ISCDI_EN.pdf