

ข่าวประจำสัปดาห์

1 - 5 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 1 ของ 5

1. เส้นทางความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างสหรัฐฯและจีน



Source: asia.nikkei.com

วันที่ 7 ตุลาคม 2021 Katherine Tai, U.S. Trade Representative ได้กล่าวคำปราศรัยที่ Center for Strategic and International Studies และแจ้งแนวนโยบายที่มีต่อจีนของคณะบริหารรัฐบาลประธานาธิบดี Joe Biden สรุปได้ดังนี้

1. สหรัฐฯ ตั้งใจสานต่อนโยบายด้านการค้าที่คณะบริหารรัฐบาลประธานาธิบดี Donald Trump ได้จัดทำไว้ และไม่มีแผนจัดทำนโยบายใหม่ที่จะกล่าวหาจีนว่ามีท่าทีที่ทำลายต่อสหรัฐฯ
2. สหรัฐฯ จะยังคงไว้ซึ่งนโยบายเก็บภาษี 2 ใน 3 ของสินค้าจีนที่ส่งออกมายังสหรัฐฯ แต่อาจมีการแก้ไขเรื่องสินค้าที่ได้รับการยกเว้นจากการเก็บภาษี เนื่องจากระยะเวลาการยกเว้นที่สินค้าหลายร้อยรายการเคยได้รับ ได้หมดอายุลงแล้ว
3. คณะบริหารรัฐบาลประธานาธิบดี Biden จะใช้ “Phase One” ในข้อตกลงทางการค้าระหว่างสหรัฐฯและจีนที่มีการเจรจาไว้ในสมัยรัฐบาลประธานาธิบดี Trump เป็นจุดเริ่มต้นในการเจรจาต่อรองกับจีนในครั้งต่อไป ซึ่งสหรัฐฯวางแผนที่จะดำเนินการในอนาคตอันใกล้
4. สหรัฐฯต้องการสร้างสมดุลของความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างสหรัฐฯและจีนขึ้นมาใหม่อีกครั้ง โดยจะหลีกเลี่ยงการสร้าง ความตึงเครียดทางด้านการค้ากับจีน
5. คณะบริหารรัฐบาลประธานาธิบดี Biden มีนโยบายที่จะเน้นให้เห็นถึงปัญหาการให้เงินอุดหนุน (subsidies) ของจีน ซึ่งสะท้อนว่านโยบายการค้าของรัฐบาลชุดนี้ให้ความสำคัญสูงสุดต่อปฏิบัติการทางการค้าในลักษณะ nonmarket ของจีน
6. เครื่องมือที่สหรัฐฯจะนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาทางการค้ากับจีน คือ การลงทุนในแรงงานสหรัฐฯ โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ (infrastructure) และโปรแกรมด้านการวิจัยและพัฒนา โดยเชื่อว่าจะสามารถสร้างจุดแข็งให้แก่สหรัฐฯในการเจรจาต่อรองด้านการค้า
7. สหรัฐฯต้องการทำงานร่วมกับพันธมิตร โดยเฉพาะอย่างยิ่งสหภาพยุโรป เพื่อแก้ปัญหาร่วมกันเรื่องปฏิบัติการทางการค้าอย่างไม่เป็นธรรมของจีน โดยจะพยายามกำจัดข้อขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐฯและสหภาพยุโรป
8. สหรัฐฯจะนำเครื่องมือทุกอย่างมาใช้ในการปกป้องเศรษฐกิจของสหรัฐฯ

ข่าวประจำสัปดาห์

1 - 30 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 2 ของ 5

ในคำปราศรัย Ms. Tai ได้สรุปสถานการณ์การค้าระหว่างสหรัฐฯและจีน ดังนี้

1. สถานการณ์ความตึงเครียดทางการค้าระหว่างสหรัฐฯและจีน สร้างความตกต่ำให้แก่อุตสาหกรรมเหล็กและการผลิตสินค้า solar panel ของสหรัฐฯ
2. กลไกต่างๆที่มีอยู่ในปัจจุบัน เช่น การไกล่เกลี่ยข้อพิพาททางการค้าของ World Trade Organization (WTO) ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่มาจากรูปแบบเศรษฐกิจจีนที่เน้นการรวมศูนย์กลางบริหารจัดการไว้ที่รัฐบาลกลาง

นอกเหนือจากคำปราศรัยอย่างเป็นทางการของ Ms. Tai ยังมีข้อสังเกตที่น่าสนใจดังนี้

1. มีข่าวลือหนาหูว่า คณะบริหารรัฐบาลประธานาธิบดี Biden วางแผนที่จะนำ Section 301 เข้ามาสอบสวนการให้เงินอุดหนุน/การสนับสนุนด้านการเงินของจีน ที่อาจนำไปสู่การจัดทำภาษีนำเข้าสหรัฐฯสำหรับสินค้าจีนต่อไป
2. รัฐบาลสหรัฐฯ ไม่ได้แสดงให้เห็นปฏิกิริยาเชิงรุกในการพัฒนาความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นทางเศรษฐกิจกับพันธมิตรและคู่ค้าใน Indo-Pacific หรือที่อื่นๆ ไม่มีสัญญาณว่าจะให้ความสนใจกลับเข้าร่วม Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) รวมถึงการเจรจาการค้ากับไต้หวัน และการขยาย U.S.-Japan Digital Trade Agreement ให้เป็นข้อตกลงระดับภาคพื้น

ที่มา: Council on Foreign Relations: “What’s Next for U.S. Trade With China?”, by Jennifer Hillman, CFR Export และ Alex Tippett, October 7, 2021

ข้อคิดเห็นของ สคต.ลอสแอนเจลิส

1. การสานต่อนโยบายขึ้นภาษีนำเข้าสินค้าจีน (ที่มีจำนวนประมาณ 5,745 รายการ) สะท้อนถึงโอกาสของสินค้าไทยในการเข้าไปแทนที่สินค้าจีนบางรายการในตลาดนำเข้าสหรัฐฯ เช่น กลุ่มสินค้าเกษตร (ถั่วแห้ง แผ่นยางรมควัน ข้าวสี ยางแท่ง ผักผลไม้สด แซ่เหียน แซ่เยือกแข็ง และแปรรูป) กลุ่มอาหารทะเลแช่แข็งและแปรรูป กลุ่มผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เช่น น้ำผึ้ง กลุ่มอาหารปรุงแต่งและเครื่องดื่มทั้งสำหรับมนุษย์และสัตว์ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ที่ไม่ใช้น้ำผลไม้ กลุ่มเคมีภัณฑ์และเม็ดพลาสติก และกลุ่มยานยนต์และส่วนประกอบ เป็นต้น
2. ท่าทีของคณะบริหารรัฐบาลสหรัฐฯชุดปัจจุบัน ไม่เน้นให้ความสำคัญประเทศคู่ค้าในภาคพื้นเอเชีย อาจส่งผลต่อการขยายความร่วมมือ และการแก้ไขปัญหาทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับประเทศในภาคพื้น ซึ่งอาจรวมถึงนโยบายการให้ GSP หรือการทบทวนการคืนสิทธิ GSP

ข่าวประชาสัมพันธ์

1 - 30 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 3 ของ 5

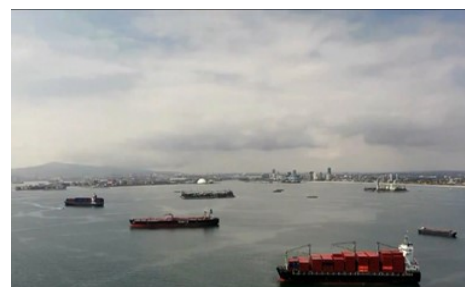
2. ความคืบหน้าวิกฤตห่วงโซ่อุปทานที่ทำเรือสหรัฐฯและท่าทีของประธานาธิบดี Joe Biden



เรือจอตเรือเทียบท่า Port of Los Angeles และ Port of Long Beach, California
ที่มา: Daily Breeze



เรือจอตเรือเทียบท่าที่ Port of Oakland , California
ที่มา: CBS News



เรือจอตเรือเทียบท่า Port Seattle - Tacoma, Seattle, Washington
ที่มา: Komo News

วิกฤตที่ทำเรือขนส่งสหรัฐฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ Port of Los Angeles และ Port of Long Beach ซึ่งเป็นจุดขนถ่ายสินค้า นำเข้าสหรัฐฯ ประมาณร้อยละ 40 ของการนำเข้าทั้งประเทศ และร้อยละ 30 ของการส่งออก เป็นผลมาจากตัวแปรจำนวนมาก คือ

1. การเติบโตผิดปกติของความต้องการบริโภคของผู้บริโภคสหรัฐฯ หลังจากที่เกิดวิกฤตการแพร่ระบาดของ COVID เริ่มบรรเทาลง
2. การขาดแคลนแรงงานที่ทำเรือ
3. การปิดท่าเรือในช่วงวิกฤตแพร่ระบาดของ COVID
4. การขาดแคลนแรงงานคนขับรถบรรทุกขนส่งสินค้า
5. สหรัฐฯ กำลังขาดแคลน container chassis (แท่นเหล็กที่มีล้อสำหรับวางคอนเทนเนอร์เพื่อให้รถบรรทุกลากสินค้า) พื้นที่ในโกดังเก็บสินค้า และแรงงาน

ข่าวล่าสุดเรื่องวิกฤตการณ์ขนส่งสินค้าขึ้นท่าเรือต่างๆ ในสหรัฐฯ ระบุว่าสถานการณ์ติดขัดที่ทำเรือและห่วงโซ่อุปทานยังเลวร้ายลงเรื่อยๆ และอาจต่อเนื่องไปถึงปี 2022 โดยในเดือนพฤศจิกายน 2021 ค่าระวางขนส่งจะยังคงเพิ่มสูงขึ้น

1. ค่าระวางขนส่งสินค้าที่เป็น premium rate ที่บริษัทเดินเรือต่างๆ เรียกร้องสำหรับเดือนพฤศจิกายน 2021 ยังคงอยู่ในระดับสูง คือ 16,500 – 17,000 เหรียญฯ ต่อ FEU (forty-foot equivalent unit) สำหรับเส้นทางขนส่งสินค้าจากเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ไปยังฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ และ 19,000 – 20,000 เหรียญฯ ต่อ FEU ไปยังฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ ผู้จัดส่งสินค้าที่เป็น co-loaders อาจจะถูกเรียกเก็บเงินระหว่าง 9,000 – 12,000 เหรียญฯ ต่อ FEU สำหรับท่าเรือบน

ข่าวประชาสัมพันธ์

1 - 30 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 4 ของ 5

ฝั่งตะวันตก และ 13,000 – 16,000 เหยี่ยวต่อ FEU สำหรับท่าเรือบนฝั่งตะวันออก

- เมื่อปลายเดือนตุลาคม 2021 มีเรือ 76 ลำทอดสมอใน San Pedro Bay รอเข้าเทียบท่า Port of Los Angeles และ Port of Long Beach
- การเข้าเทียบท่า Port of Los Angeles/Port of Long Beach เรือต้องรอนาน 10 - 20 วัน และการเทียบท่า Port of Seattle-Tacoma เรือต้องรอนานถึง 28 วัน
- ท่าเรือสหรัฐฯ เต็มไปด้วยตู้สินค้าว่างที่ไม่ได้รับการเคลื่อนย้ายออกไป ทำให้ปัจจุบันมีตู้สินค้าที่ว่างเปล่าจำนวนมากไม่ได้รับการขนถ่ายลงเรือกลับออกไปจากสหรัฐฯ และถูกทิ้งไว้ในบนถนนในเขตที่อยู่อาศัยโดยรอบท่าเรือ นำมาซึ่งปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าที่ประเทศต้นทางซึ่งคือประเทศผู้ส่งออกในเอเชีย
- เพื่อบรรเทาปัญหาความหนาแน่นของท่าเรือ ที่ปัจจุบันประมาณร้อยละ 40 ของตู้สินค้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือถูกทิ้งไว้ในบริเวณท่าเรือนานเกิน 9 วัน (ข้อมูลจากท่าเรือ Los Angeles พบว่ามีตู้คอนเทนเนอร์สินค้าที่ปักไว้ที่ท่าเรือไม่น้อยกว่า 94,142 ตู้) จึงมีข้อกำหนดว่า ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2021 เป็นต้นไป ตู้สินค้าที่ไม่ได้ถูกขนออกนอกท่าโดยทันที (9 วัน สำหรับการขนทางรถบรรทุกและ 3 วันสำหรับการขนส่งทางรถไฟ) และถูกปล่อยทิ้งไว้ที่ท่า (สาเหตุมาจากไม่มีรถขนออกจากท่า หรือไม่มีที่ว่างในโกดังสินค้าที่จะขนไปเก็บ) ท่าเรือทั้งสองแห่งในนครลอสแอนเจลิสจะเก็บค่าธรรมเนียม (management fee) 100 เหยี่ยว ต่อหนึ่งคอนเทนเนอร์ และจะเก็บอีก 100 เหยี่ยว ต่อหนึ่งคอนเทนเนอร์ต่อวันที่ตู้สินค้ายังไม่ถูกขนย้ายออกไปนอกท่า โดยจะเรียกเก็บจากบริษัทเรือที่ให้บริการ

เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2021 ทำเนียบขาวมีคำสั่งให้ Port of Los Angeles เริ่มทำงานวันละ 24 ชั่วโมงตลอดสัปดาห์ เพื่อเร่งขนถ่ายสินค้า และได้ทำความเข้าใจกับ International Longshore and Warehouse Union ที่เป็นตัวแทนของแรงงานที่ท่าเรือ ยินยอมให้สมาชิกสหภาพแรงงานทำงานนานขึ้น อย่างไรก็ตาม การเร่งขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรืออาจไม่ช่วยแก้ปัญหา เนื่องจากปัจจุบันสหรัฐฯ ขาดแรงงานคนขับรถบรรทุกที่จะขนถ่ายสินค้าออกจากท่าเรือ โดย The American Trucking Association ประมาณการณ์ว่า ในปีนี้สหรัฐฯ ขาดแคลนแรงงานคนขับรถบรรทุก 80,000 ตำแหน่ง

ที่มา: Hellenic Shipping News: “US import rates poised for rebound as congestion worsens.”, October 11, 2021

Insider: “The Port of Los Angeles will launch 24/7 operations to tackle the huge line of ships waiting to dock, the White House says”, October 13, 2021

ข่าวประชาสัมพันธ์

1 - 30 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 5 ของ 5

ข้อคิดเห็นของ สคต. ลอสแอนเจลิส

1. มาตรการที่จะจัดเก็บค่าธรรมเนียมบริหารจัดการตู้สินค้าที่ท่าเรือ จะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูงมากขึ้น และจะเป็นภาระต่อผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ซึ่งอาจคาดเดาได้ยากว่า จะมีการผลกระทบดังกล่าวไปยังผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกเป็นอัตราเท่าใด เนื่องจากไม่สามารถทราบจำนวนวันที่ชัดเจน
2. สถานการณ์ปัญหาการขนส่งปัจจุบันยังไม่มีทีท่าจะบรรเทาลง โดยคาดการณ์ว่าอาจลากยาวไปจนถึงปี 2022 โดยทั่วไปช่วงเทศกาลตรุษจีน จะเป็นช่วงที่มีการขนส่งจากเอเชียมาน้อย เนื่องจากโรงงานในจีนจะหยุดการผลิตเกือบทั้งเดือน และจะทำให้ท่าเรือมีความแออัดลดลง ยกเว้นต้นปีนี้ในช่วง COVID ที่โรงงานในจีนไม่ได้หยุดการผลิตเหมือนอย่างเช่นเคย จึงทำให้ท่าเรือทั้งสองแห่งยังคงมีปริมาณตู้สินค้าเข้าหนาแน่น

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

หรือสแกน QR Code เพื่อเข้ากรอกแบบสอบถามความพึงพอใจรายงาน

จัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ นครลอสแอนเจลิส

