

ข่าวประจำสัปดาห์

8 - 12 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 1 ของ 5

วิกฤตขนส่งที่ท่าเรือฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ



Fox40.com



Los Angeles Times: รถบรรทุกขนตู้สินค้าออกจากท่าเรือ

เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2564 Tomas Pallini ผู้สื่อข่าว Business Insider พร้อมด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์การขนส่งสินค้า เจ้าหน้าที่บริหารจัดการท่าเรือ U.S. Coast Guard และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ลงพื้นที่สำรวจเพื่อหาสาเหตุของปัญหาที่ Port of Los Angeles และ Port of Long Beach ที่นำมาซึ่งวิกฤตห่วงโซ่อุปทานในสหรัฐฯ ได้ข้อสรุป ดังนี้

1. วิกฤตความแออัดของ Port of Los Angeles และ Port of Long Beach ใน Southern California สืบเนื่องมาจาก

1.1 เป็นท่าเรือที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ใหญ่ที่สุดในฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ บนเส้นทางที่เร็วและถูกที่สุดในการขนส่งสินค้าทางเรือจากเอเชียเข้าสู่สหรัฐฯ สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลกและมี terminal ขนถ่ายสินค้ามากที่สุดคือ 13 terminals

1.2 การเติบโตของความต้องการบริโภคของภาคครัวเรือนและภาคเอกชนในสหรัฐฯ ทำให้ยอดส่งสินค้าขยายตัวอย่างไม่หยุดยั้ง ส่งผลให้มีเรือขนส่งสินค้ามุ่งหน้าเข้าท่าเรือทั้ง 2 แห่งเป็นจำนวนมาก เพื่อขนถ่ายสินค้าเข้าสหรัฐฯ อย่างต่อเนื่อง ขณะที่ปัจจุบัน ท่าเรือมีตู้ขนส่งสินค้าที่ไม่สามารถระบายออกจากท่าเรือได้เป็นจำนวนมากอยู่แล้ว

1.3 Port of Los Angeles และ Port of Long Beach มีข้อบังคับและนโยบายการทำงานที่ก่อให้เกิดปัญหาติดขัดที่ท่าเรือ เช่น

(1) คนขับรถบรรทุกต้องทำนัดหมายเพื่อเข้าไปส่ง/รับตู้คอนเทนเนอร์ บริษัทโลจิสติกส์ต้องตรวจสอบ website ของท่าเรือตลอดเวลา เพื่อหาเวลาว่างที่จะนัดเข้าไปรับสินค้า ขณะที่ท่าเรือไม่มีที่ว่างที่จะเอาตู้สินค้ามาเรียงรถบรรทุกเข้าไปขนรถบรรทุกต้องเข้าไปรอให้ท่าเรือจัดการนำตู้สินค้าลงจากเรือมาเตรียมพร้อมให้ขนถ่าย

ข่าวประจำสัปดาห์

8 -12 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 2 ของ 5

- (2) รัฐแคลิฟอร์เนียมีข้อบังคับสำหรับรถบรรทุกที่สามารถเข้าไปทำงานที่ท่าเรือได้ เช่น รถบรรทุกที่ผลิตก่อนปี 2005 ต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในปี 2010 เป็นต้นไป



Daily Breeze: รถไฟขนส่งสินค้าออกจากท่าเรือ



Daily Breeze: Chassis และตู้ขนส่งสินค้าว่างเปล่า ถูกทิ้งไว้ข้างถนน

- 1.3 ท่าเรือไม่มีที่ว่างสำหรับตู้สินค้าเปล่าที่เป็นตู้สินค้าที่ถูกขนออกไปจากท่าเรือและสินค้าถูกขนถ่ายออกจากตู้แล้ว รถบรรทุกไม่สามารถนำตู้เปล่าจำนวนมากกลับไปคืนที่ท่าเรือได้ หรือถ้าหากกลับไปได้ก็ไม่มีที่ว่าง ต้องถูกวางทิ้งไว้บน chassis ในท่าเรือ
2. สถานการณ์การรอเข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าจากเรือมีแนวโน้มจะลากยาวไปจนถึงปี 2023
- 2.1 เรือขนส่งสินค้าทุกลำที่จอดทอดสมอใน San Pedro Bay (ที่ตั้งของ Port of Los Angeles และ Port of Long Beach) เพื่อรอเข้าเทียบท่า ต้องได้รับอนุญาตจาก U.S. Coast Guard และต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ที่กำหนด
- 2.2 Marine Exchange of Southern California รายงานว่า ในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2021 มีเรือทอดสมอรอเข้าเทียบท่าใน San Pedro Bay 100 ลำ และมีเรือจอดที่ท่าเทียบเรือ 59 ลำ ในจำนวนนี้เป็นเรือบรรทุกตู้สินค้าที่ทอดสมออยู่ในอ่าว 73 ลำ และที่จอดเทียบท่าแล้ว 29 ลำ
- 2.3 เรือที่ทอดสมอรอเข้าเทียบท่า Port of Los Angeles/Port of Long Beach นานที่สุดในปัจจุบันคือเรือ A Kinka จากประเทศจีน ที่เดินทางมาถึงสหรัฐฯ เมื่อเช้าตรู่ของวันที่ 12 กันยายน 2021 แต่ปัจจุบันยังไม่ได้เข้าเทียบท่าขนถ่ายสินค้า
- 2.4 เรือที่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือได้โดยไม่ต้องรอ คือ เรือที่สหรัฐฯ ถือว่าเป็น high priority ships รวมถึงเรือที่ติดธงสหรัฐฯ ที่เดินทางระหว่าง Hawaii และแผ่นดินใหญ่สหรัฐฯ
3. ความพยายามแก้ปัญหาของภาคธุรกิจ
- 3.1 หลายบริษัทในสหรัฐฯ รวมถึง Walmart ใช้กลยุทธ์ “charter ships” ซึ่งเป็นการเช่าเหมาเรือทั้งลำเพื่อขนสินค้าให้บริษัทเท่านั้น ซึ่งอาจไม่ใช่ทางออกที่ดี เนื่องจาก
- (1) ค่าใช้จ่ายอาจสูงกว่า
 - (2) ท่าเรือจะพิจารณาให้บริการลูกค้าประจำเป็นอันดับแรกเท่านั้น “charter ships” ไม่ได้รับสิทธิพิเศษใดๆ ทั้งสิ้น

ข่าวประชาสัมพันธ์

8 - 12 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 3 ของ 5

นอกเสียจากว่าสินค้าบนเรือเป็นสินค้ากลุ่ม priority ดังนั้น charter ships ต้องรอนานเหมือนเรืออื่นๆ มีรายงานว่าในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2021 ที่นักข่าวออกไปสำรวจ พบเรือ “charter ships” ที่จอดรอเทียบท่ามาตั้งแต่วันที่ 4 ตุลาคม 2021 และยังไม่มีความหวังว่าจะได้เข้าเทียบท่า

- (3) บริษัทขายรถยนต์เป็นกลุ่มที่ใช้ charter ships มากที่สุด ตั้งแต่ช่วงเกิดวิกฤตการแพร่ระบาดของโควิดและยังคงใช้ charter ships ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่รถยนต์ขายดีที่สุด มีรายงานว่าค่าใช้จ่ายที่บริษัทขายรถยนต์ใช้กับ charter ships สูงมากจนน่าตกใจ

3.2 การเปลี่ยนท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าไปที่อื่น ไม่ใช่เรื่องที่สามารถทำได้โดยง่าย และมีเงื่อนไขที่ไม่ตอบโจทย์ เช่น

- (1) การเปลี่ยนท่าขนถ่ายสินค้าหมายถึง การเปลี่ยนระบบห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าทั้งหมดของบริษัท ดังนั้นสำหรับบางบริษัท การเสียเวลา 12 วันรอเทียบท่าที่ Los Angeles อาจจะเป็นทางเลือกที่ดีกว่าการเปลี่ยนไปเทียบท่าที่ Port of Oakland
- (2) ท่าเรือหลายแห่งบนฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ ไม่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าได้ทุกประเภทและทุกขนาดเหมือนที่ Port of Los Angeles และ Port of Long Beach
- (3) ปัญหาการย้ายไปขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือบนฝั่งตะวันออก คือ
 - เรือจะต้องเปลี่ยนเส้นทางแล่นผ่าน Panama Canal ซึ่งมีข้อบังคับเรื่องขนาดของเรือที่ผ่านเข้า-ออก
 - สินค้าที่มีจุดหมายปลายทางที่ Chicago อาจจะต้องเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางเร็วกว่าถ้าเป็นการขนส่งผ่าน Port of Los Angeles และ Port of Long Beach ถึงแม้ว่าจะต้องรอการขนถ่าย เมื่อเทียบกับเวลาที่ต้องเสียไปในการเดินทางไปที่เทียบท่าบนฝั่งตะวันออกและการจัดการบรรทุกหรือรถไฟขนส่งสินค้าจากท่าเรือไปยัง Chicago
- (4) ท่าเรือทางเลือกอื่นอาจไม่มีพื้นที่คลังสินค้ามากพอสำหรับการจัดเก็บสินค้า (คลังสินค้าบางรายจะรับเฉพาะสินค้าราคาแพง – big ticket items เท่านั้น) หรือบริการย่อย/เปลี่ยนขนาดบรรจุสินค้าใหม่เพื่อการขนส่ง
- (5) การขนส่งในประเทศมีปัญหาและมีราคาแพง

3.3 การใช้พื้นที่ขนส่งบนเรือให้มากที่สุดด้วยวิธีการหลายแบบ ก็ไม่ได้ผล อาทิ

- (1) อัดสินค้าเข้าไปในตู้สินค้าจนเกินน้ำหนักที่กำหนด ปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมาคือ California มีข้อกำหนดเรื่องปริมาณน้ำหนักของตู้ขนส่งสินค้า และน้ำหนักที่สามารถขนส่งออกไปจากท่าเรือได้
- (2) การทำ “floor-loading” ที่เป็นการนำสินค้าที่เป็น “loose items” มาเรียงซ้อนกันในตัวคอนเทนเนอร์ แทนการวางลงบน pallets ปัญหาคือในสหรัฐฯ ขาดแคลน pallets และแรงงานไม่มีความชำนาญหรือเครื่องมือที่จะจัดการ

ข่าวประจำสัปดาห์

8 - 12 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 4 ของ 5

กับการจัดส่งสินค้าในลักษณะนี้ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของสหรัฐฯ จึงเห็นว่าการขนถ่ายสินค้าจะมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วถ้าสินค้าถูกบรรจุลงใน pallets มาตั้งแต่ต้นทาง

FCL Palletized



Flexport.com

FCL Floor Loaded



JOC. การใช้เครื่องบินโดยสารช่วยขนสินค้าเพิ่มจากเครื่องบินขนส่งสินค้า

3.4 ทางเลือกที่เป็นการขนส่งทางอากาศ

(1) มีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ขนส่ง

(2) ค่าใช้จ่ายสูงมาก แต่ในบางกรณี อาจคุ้มค่าและประหยัดกว่า ปัจจุบัน ด้วยความต้องการที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราค่าขนส่งทางอากาศปรับตัวสูงขึ้นเป็นลำดับ

4. วิกฤตที่ทํานําเข้าสินค้าแสดงให้เห็นถึงปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นในสหรัฐฯ คือ

4.1 การขาดแคลนแรงงาน

4.2 การขาดแคลนสินค้าในตลาดค้าปลีก

4.3 อัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นจากราคาสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และการขาดแคลนสินค้า

4.4 ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าเข้าสหรัฐฯ คาดว่า จะไม่มีทางกลับไปเหมือนกับช่วงก่อนหน้าเกิดวิกฤต

ที่มา: Business Insider: "We chartered a boat with logistics expert to look at port congestion up close and saw how American greed is leading to shortages and empty shelves", by Thomas Pallini, November 5, 2021

ข้อสังเกตของ สคต.ลอสแอนเจลิส

1. วิกฤตการขนส่งในปัจจุบันได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการการค้าระหว่างประเทศไปทั่วโลก ทั้งเรื่องต้นทุนค่าใช้จ่าย เวลาที่เพิ่มขึ้น การบริหารจัดการสต็อกสินค้าและคำสั่งซื้อที่อาจมีผลให้ผู้ส่งออก/ผู้นำเข้าต้องผัดผ่อนไขสัณฐาน มีค่าปรับเกิดขึ้น การที่-

ข่าวประจำสัปดาห์

8 - 12 พฤศจิกายน 2564

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครลอสแอนเจลิส

611 North Larchmont Blvd., Los Angeles, CA 90004

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

หน้า 5 ของ 5

ไม่มีสินค้าจำหน่ายเป็นเวลานานอาจส่งผลกระทบต่อความเป็นไปได้ที่สินค้า/แบรนด์จะถูกแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดจากคู่แข่งที่สามารถบริหารจัดการด้านการขนส่งและสต็อกสินค้าได้ดีกว่า และนำมาซึ่งการสูญเสียตลาดในระยะยาว ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยต้องวางแผนร่วมกับคู่ค้าในสหรัฐฯ เพื่อบริหารจัดการสต็อกสินค้าให้เพียงพอ และทันต่อเวลา

- ปัญหาค่าขนส่งที่ปรับตัวสูงขึ้นจากเดิมกว่า 5 เท่า ส่งผลให้ค่าขนส่งสูงกว่าค่าสินค้า และในบางกรณีส่งผลให้ผู้นำเข้าเริ่มหันกลับมาทบทวนความเป็นไปได้ในการแสวงหาสินค้าที่ผลิตในประเทศที่มีปัญหาด้านค่าขนส่งน้อยกว่า แม้ต้นทุนการผลิตจะสูงกว่า ภาพรวมอาจมีต้นทุนรวมใกล้เคียงกัน แต่มีสินค้าจำหน่ายตามกำหนดเวลา ในบางกรณีสินค้าสดใหม่กว่า มีอายุสินค้ายาวนานกว่า (เนื่องจากไม่ต้องสูญเสียเวลาไปกับการขนส่งที่อย่างน้อยต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 1-2 เดือน) ไม่ต้องสูญเสียโอกาสทางการค้าที่ความต้องการของผู้บริโภคมีมาก ปรากฏการณ์ Near Sourcing ที่เคยมีผู้เชี่ยวชาญระบุถึงในช่วงต้นสถานการณ์ COVID จึงยังมีความเป็นไปได้สูงมาก
- นอกจากนี้ ค่าขนส่งที่แพงขึ้นมากจะเป็นแรงกดดันให้ผู้นำเข้าผลักภาระบางส่วนไปให้ผู้ส่งออกในการลดราคาสินค้า เพื่อชดเชยกับค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้นำเข้าไม่สามารถผลักภาระทั้งหมดไปให้กับคู่ค้า/ผู้บริโภคได้ ข้อมูลล่าสุดพบว่า สินค้าต่างๆ ในสหรัฐฯ ต่างทยอยปรับขึ้นราคาสินค้า เกือบร้อยละ 60 ของร้านอาหารในสหรัฐฯ ปรับขึ้นราคาอาหารที่จำหน่าย สหรัฐฯ กำลังประสบเจอกับภาวะอัตราเงินเฟ้อที่สูงที่สุดในรอบ 30 ปี โดยดัชนีราคาสินค้าผู้บริโภคในเดือนตุลาคมปรับตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 6.2 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 จากเดือนกันยายน ซึ่งมาจากปัญหาค่าขนส่ง การขาดแคลนแรงงาน ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนประกอบการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ถึงแม้ว่านักเศรษฐศาสตร์หลายท่านจะมองว่าเป็นสถานการณ์ชั่วคราวและจะกลับมาเป็นปกติ อย่างไรก็ตาม ยังมีอีกฝ่ายมองว่า หากสถานการณ์ขนส่งดีขึ้น ตลาดแรงงานปรับตัวเป็นปกติ แต่ยังมีปัจจัยที่ยังส่งผลกระทบต่อครองชีพและการปรับเพิ่มขึ้นของค่าแรง คือ ค่าเช่าบ้านพักและราคาบ้านพักอาศัยที่พบว่ามี การปรับตัวสูงขึ้นในช่วงที่ผ่านมาอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในเรื่องบ้านพักคิดเป็นหนึ่งในสามของค่าใช้จ่ายผู้บริโภค (Consumer Spending) สหรัฐฯ โดยเฉลี่ย



Capital.com

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

หรือสแกน QR Code เพื่อเข้ากรอกแบบสอบถามความพึงพอใจรายงาน
จัดทำโดยสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ นครลอสแอนเจลิส

