



ข่าวเด่นประจำสัปดาห์จากเบอร์ลิน

(Weekly News from Berlin)

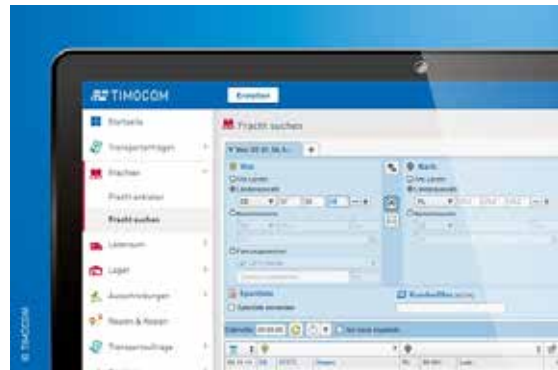
สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน

25 มีนาคม 2565

ข่าวภายในประเทศ และข่าวเศรษฐกิจ

การสู้รบของรัสเซียกับยูเครน...จะซ้ำเติมวิกฤติตู้คอนเทนเนอร์และการขนส่งสินค้าในภูมิภาคยุโรป

หลังจากที่เกิดการสู้รบขึ้นระหว่างรัสเซียกับยูเครนได้ไม่นาน ได้ทำให้ระบบห่วงโซ่อุปทานของการขนส่งสินค้าเข้า - ออกรัสเซียต้องอยู่ในภาวะชะงักงัน โดยบริษัท Fourkites ผู้ตรวจสอบระบบห่วงโซ่อุปทานจากเมือง Chicago ออกมาเปิดเผยว่า เพียงแค่ช่วงสัปดาห์แรกที่มีการสู้รบขึ้น การนำเข้าสินค้าจากรัสเซียได้ลดลงถึง 27% และยังมีทิศทางจะลดลงเรื่อย ๆ ทั้งนี้ ปริมาณการนำเข้าสินค้าที่ลดลงนั้น มิได้เป็นผลมาจากการถอนการลงทุนของบริษัทยักษ์ใหญ่อย่างเช่น H&M, Ikea, Adidas หรือ Apple เท่านั้น แต่พบว่า หลักๆ แล้วเป็นผลมาจากปัญหาของผู้ประกอบการในธุรกิจโลจิสติกส์นั่นเอง



บริษัท Timocom GmbH ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบ IT และข้อมูลการขนส่งสินค้าซึ่งมีสาขาในกว่า 30 ประเทศทั่วโลก ได้ออกมาเปิดเผยว่า การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไปตลาดรัสเซียในปัจจุบันลดลง 1 ใน 7 ของช่วงก่อนที่จะมีการสู้รบ ด้านบริษัท DB Schenker หนึ่งในผู้นำด้านการขนส่งสินค้าครบวงจร (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ) รายใหญ่ของยุโรป ได้ออกมาประกาศว่า บริษัทฯ หดหู่ให้บริการขนส่งสินค้าไปตลาดรัสเซีย เหมือนกับที่บริษัท Deutsche Post, DHL และ Kühne+Nagel ได้เคยประกาศหยุดขนส่งสินค้าไปแล้วในช่วงก่อนหน้านี้ ขณะที่ บริษัท Project44 ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของสหรัฐฯ ก็ได้ออกมาเปิดเผยเช่นกันว่า ปริมาณเรือเดินสมุทรที่เข้าไปเทียบท่าในรัสเซียลดลงถึง 35% และการขนส่งสินค้าทางอากาศไปรัสเซียก็ทำได้ยากขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการคว่ำบาตรที่หลาย ๆ ประเทศประกาศปิดน่านฟ้าและปฏิเสธการให้ลงจอดของอากาศยานรัสเซียนั่นเอง

ด้านนาย Stefan Schulte ผู้บริหารของ Fraport ให้ข้อมูลว่า เดิมทีสัดส่วนการขนส่งสินค้าจากท่าอากาศยาน

นโยบายภาครัฐ เศรษฐกิจการลงทุน แนวโน้มตลาด รายงานสินค้าและบริการ อื่นๆ

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



อากาศยานแฟรงก์เฟิร์ตไปยังรัสเซียเฉลี่ยมีสัดส่วนอยู่ที่ประมาณ 4 - 5% ของปริมาณขนส่งโดยรวม และบริษัท Airbridge Cargo ของรัสเซียก็เคยเป็นลูกค้าที่สำคัญของ Fraport แต่ในสัปดาห์ที่ผ่านมาผู้บริหารของ Airbridge Cargo ได้ออกสารแจ้งพนักงานของตนเองว่า “ปริมาณการขนส่งสินค้า

ทางอากาศได้หยุดชะงักกันอย่างสิ้นเชิง”

การประกาศหยุดขนส่งสินค้าไปยังรัสเซียที่เป็นผลพวงมาจากมาตรการคว่ำบาตร ของสหภาพยุโรป (EU) ทำให้สมาพันธ์ผู้ประกอบการจัดส่งสินค้าและโลจิสติกส์ (DSLVL - Bundesverband Spedition und Logistik) ต้องออกจดหมายเปิดผนึก แจ้งเตือนสมาชิกของสมาพันธ์ฯ ให้เร่งดูแลการประกอบธุรกิจของตนเองในรัสเซียอย่างใกล้ชิดและหลีกเลี่ยงการเข้าไปดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบุคคลหรือองค์กรที่อยู่ในข่ายถูกคว่ำบาตร (บุคคลที่มีรายชื่อเป็นผู้ที่ถูกคว่ำบาตรได้เพิ่มขึ้นจาก 26 คน เป็น 696 คน และมีองค์กรที่ถูกคว่ำบาตรสูงถึง 60 แห่ง) ด้านนาย Frank Huster ผู้บริหารของ DSLVL ให้ข้อมูลว่า “ภายใต้มาตรการการคว่ำบาตรนี้ ได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจโลจิสติกส์ด้วย เพราะหากมีบริษัทใดก็ตามที่ละเมิด ก็จะมีโทษจำคุกระหว่าง 3 เดือน - 5 ปี เลยทีเดียว”

สายการบินเรือไปรัสเซียได้หยุดให้บริการมาหลายวันแล้ว โดยขณะนี้บริษัท Hapag-Lloyd จากเมือง Hamburg และบริษัท Maersk ของเดนมาร์ก ต่างก็ไม่รับดำเนินการขนส่งสินค้าเข้า-ออกรัสเซียแล้ว ซึ่งไม่ใช่แค่ 2 บริษัทนี้เท่านั้นที่ระงับการให้บริการด้านโลจิสติกส์ แต่กลับพบว่ายังมีบริษัทอื่น ๆ อาทิ CMA CGM, MSC จากสวิตเซอร์แลนด์ และกลุ่มบริษัทเรือเดินสมุทรญี่ปุ่น ONE ก็ได้หยุดให้บริการขนส่งสินค้าเข้า-ออกรัสเซียไปแล้วด้วยเช่นกัน ปัจจุบันพบว่า มีเพียงบริษัท Cosco ของจีนเท่านั้น (1 ใน 6 ยักษ์ใหญ่ด้านโลจิสติกส์) ที่ยังให้บริการขนส่งสินค้าไปรัสเซียอยู่ และพบว่าขณะนี้เรือเดินสมุทรอย่าง Joseph Schulte ซึ่งมีขนาดใหญ่ 9400 TEU ที่ถูกเช่าเหมาลำจากเยอรมนี ก็ยังติดอยู่ที่ท่าเมือง Odessa ประเทศยูเครน

การที่เรือสินค้าสัญชาติรัสเซียถูกปฏิเสธให้เข้าเทียบท่าในสหราชอาณาจักรและเมือง Hamburg ได้ทำให้เส้นทางการเดินเรือผ่านทะเลบอลติกจาก Hamburg ไปยังเมืองคาลินินกราด อูสต์ลูก้า และเซนต์ปีเตอร์สเบิร์ก ต้องหยุดชะงักลงไปด้วย ล่าสุดกองทัพเรือฝรั่งเศสได้มีคำสั่งให้เรือ Baltic Leader เรือสัญชาติรัสเซีย ที่บรรทุกรถยนต์เพื่อไปยังเมืองเซนต์ปีเตอร์สเบิร์ก หยุดเดินเรือในช่องแคบอังกฤษ และต้องเข้าเทียบท่าในเมือง Boulogne-sur-Mer ภาคเหนือของฝรั่งเศส เพื่อรอการอนุญาตให้สามารถเดินเรือได้อีกครั้ง ด้านการเดินเรือผ่านทะเลดำในปัจจุบัน ถือเป็นเรื่องที่อันตรายมากสำหรับบริษัทเดินเรือต่าง ๆ เพราะพบมีเรือเดินสมุทรไม่น้อยกว่า 5 ลำ ที่ตกเป็นเหยื่อจากภัยของสงคราม ยกตัวอย่างเช่นเรือ Heil จากเอสโตเนียที่ตกเป็นเหยื่อการระเบิดในทะเลดำของชายฝั่งยูเครน เรือจากประเทศปานามา

- นโยบายภาครัฐ เศรษฐกิจการลงทุน แนวโน้มตลาด รายงานสินค้าและบริการ อื่นๆ

หมายเหตุ - ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้ จากแหล่งข้อมูลหลากหลายที่มา และมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่บุคคลที่สนใจเท่านั้น ทั้งนี้ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่บุคคลนั้น ข้อมูลไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด

ก็วิ่งชนทุ่นระเบิด ลำสุดเรือ Banglar Samriddhi จากประเทศบังคลาเทศก็ถูกจรวดระเบิดไปหมด ๆ

นาย Christian Roeloffs ผู้บริหารของบริษัทให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ในนามว่า xChange ได้ออกมาเปิดเผยว่า “ขณะนี้อุปกรณ์และตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมากยังติดอยู่ที่ท่าเรือ ซึ่งจากสถานการณ์ปัจจุบันมีความเป็นไปได้ที่ปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งสินค้าผ่านทะเลดำจะประสบปัญหาหนักขึ้น และอาจทำให้ระยะเวลาในการรอเข้าเทียบท่าต่าง ๆ นั้นใช้เวลานานขึ้นถึง 25%”

ด้านการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟระหว่างจีนกับเยอรมนี ซึ่งมีระยะทางกว่า 12,000 กิโลเมตร ก็ประสบปัญหาตามไปด้วย ถึงแม้ว่าเส้นทางรถไฟนี้จริง ๆ แล้วจะวิ่งผ่านประเทศเบลารุสมายังเมือง Hamburg และ Duisburg ซึ่งขณะนี้ยังสามารถใช้งานได้อยู่ แต่ปัจจุบันบริษัทโลจิสติกส์ของจีนเองก็เริ่มไม่ให้จองพื้นที่ขนส่งสินค้า



แล้ว และมีแนวโน้มจะยากขึ้นเรื่อย ๆ ในอนาคต จากข้อมูลที่ผ่านมา ในช่วงวิกฤติการณ์โควิด-19 ความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้เพิ่มขึ้นมากเป็นเท่าตัว เพราะถือเป็นทางเลือกที่น่าสนใจเมื่อเทียบกับการขนส่งทางเรือ โดยในปี 2020 พบว่า มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟกว่า 878,000 ตู้คอนเทนเนอร์ หรือมีสัดส่วน 10% ของปริมาณการขนส่งสินค้าที่มีอยู่ในท่าเรือ Hamburg ด้านนาย Alex Matern ผู้บริหารจัดการท่าเรือ Hamburg กล่าวว่า “ปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นแบบปุบปับ ในท่าเรือ Hamburg ถือเป็นเรื่องเกินความสามารถที่ท่าเรือ Hamburg จะรับมือได้” ขณะนี้ ราคาค่าขนส่งจากจีนมายังยุโรปยังอยู่ในระดับที่แพงมาก แพงแบบเป็นเท่าตัว โดยปัจจัยสำคัญที่ทำให้ค่าขนส่งปรับตัวสูงขึ้น ก็ยังคงเป็นเรื่องของระดับราคาน้ำมันในตลาดโลกที่สูงขึ้นนั่นเอง

จาก Handelsblatt 25 มีนาคม 2565

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 จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่บุคคลนำ ข้อมูลไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด