



## ผลพวงจากการล็อกดาวน์ ของประเทศจีน และการสงคราม รัสเซีย-ยูเครน ทำให้การขนส่งสินค้าในภูมิภาคแอฟริกาฯ เกิดความล่าช้า



ภาพ: ท่าเทียบเรือมอมบาซามีจำนวนตู้คอนเทนเนอร์สินค้าลดลงอย่างเห็นได้ชัด

เนื่องจากความล่าช้าของการขนส่งสินค้านับแต่ประเทศจีนประสบปัญหาการแพร่ระบาดของโควิด-๑๙ ระลอกใหม่ และการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นของท่าเรือดาร์ เอส ซาลาม ในประเทศแทนซาเนีย (ภาพถ่ายเมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๔)

ประเทศในแอฟริกาตะวันออกกำลังได้รับผลกระทบจากการขนส่งสินค้านำเข้าล่าช้า มากขึ้น หลังจากที่ประเทศจีนมีการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา-๑๙ ระลอกใหม่ และได้มีมาตรการป้องกันการระบาดที่บังคับใช้อย่างเข้มงวดที่ท่าเทียบเรือเซี่ยงไฮ้ทำให้การหมุนเวียนของตู้ขนส่งสินค้าต้องหยุดชะงัก เนื่องจากเป็นท่าเรือดังกล่าวเป็นท่าเรืออันดับหนึ่งของโลก มีบทบาทสำคัญในการค้าโลกกับประเทศส่วนใหญ่ที่พึ่งพาเงินในการจัดหาวัสดุและส่วนประกอบในภาคการผลิตของอุตสาหกรรมที่สำคัญและสินค้าสำเร็จรูป อีกทั้งการที่ประเทศรัสเซียบุกโจมตีประเทศยูเครน ทำให้การจัดซื้อจัดหาสินค้า การขนส่งต่างๆ ที่เชื่อมโยงกระบวนการดำเนินธุรกิจทั่วโลกเกิดความล่าช้า

อย่างเช่นการนำเข้าข้าวสาลีเป็นจำนวนมากจากประเทศยูเครนก็ต้องยอมรับความล่าช้า เนื่องจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนยังคงดำเนินต่อไปอย่างไม่มีที่ท่าว่าจะสิ้นสุดลง ทั้งนี้ช่วงปลายเดือนเมษายนที่ผ่านมา เรือขนส่งสินค้ามากกว่า ๒๓,๐๐๐ ลำ ได้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเพื่อหลีกเลี่ยงท่าเรือประเทศจีนทำให้ระยะทางการ

นโยบายภาครัฐ

Call Center 1169  
[www.thaitrade.com](http://www.thaitrade.com)  
[www.ditp.go.th](http://www.ditp.go.th)

เศรษฐกิจการลงทุน

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ  
563 ถนนพหลโยธิน ต.บางกระสอ อ.เมือง  
จ.นนทบุรี 11000

แนวโน้มตลาด

Office of Commercial Affairs,  
Royal Thai Embassy,  
Nairobi, Kenya

รายงานสินค้าและบริการ

Rose Avenue (off Denis Pritt Rd)  
P.O. Box 58349 - 00200 Nairobi, Kenya  
E-mail: [info@ocanairobi.co.ke](mailto:info@ocanairobi.co.ke)

อื่นๆ



เงินเรือเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดความล่าช้าตามมาอย่างเลี่ยงไม่ได้ จึงได้มีการคาดการณ์ว่า จำนวนเรือสินค้าที่จะเข้าเทียบ ท่าเรือมอมบาซา และท่าเรือดาร์ เอส ซาลาม ในเคนยาและแทนซาเนียจะลดจำนวนลงในอีกในช่วงไม่กี่สัปดาห์ข้างหน้า

จากการที่ประเทศจีนยังคงล็อกดาวน์และมีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา-๑๙ ที่เข้มงวดอยู่นั้น บริษัทขนส่งเงินเรือต่างๆ จึงเลือกที่จะมุ่งเน้นเส้นทางขนส่งสินค้าเข้าไปยังทวีปยุโรปมากขึ้น ทั้งต้นทุนการดำเนินการที่น้อยกว่า ให้ผลตอบแทนมากกว่า จึงส่งผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้ามายังภูมิภาคแอฟริกา นอกจากนี้ ยังมีอุปสรรคจากมาตรการกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษี (Non-tariff Barriers/Non-tariff Measures) ที่มีผลต่อต้นทุนค่าขนส่งสินค้าอีกด้วย

ประเทศจีนถือเป็นแหล่งตลาดหลักของสินค้า และผลิตภัณฑ์ในแอฟริกา อ้างอิงจากข้อมูลขององค์การการค้าโลก ระบุว่า การค้าขายระหว่างจีนและแอฟริกามีมูลค่าถึง ๑๘๕.๒ พันล้านเหรียญสหรัฐ ในช่วงระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนกันยายน ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๘.๒ จากปี ๒๕๖๓

นอกเหนือจากปัญหาการล็อกดาวน์ของประเทศจีนแล้ว ทางบริษัทขนส่งสินค้า/เงินเรือ ต่างๆ ยังแสดงความกังวลว่า ปัญหาการขนส่งในภูมิภาคแอฟริกาจะทวีความรุนแรงมากขึ้นหากความขัดแย้งระหว่างรัสเซียกับยูเครนยังคงยืดเยื้อ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางอาหารในประเทศแถบแอฟริกาอีกหลายประเทศ เนื่องจากหลายประเทศในทวีปแอฟริกา (แอฟริกาตะวันออก แอฟริกาตะวันตก แอฟริกากลาง และแอฟริกาใต้) ต้องพึ่งพา รัสเซียและยูเครนในฐานะซัพพลายเออร์หลักของ ข้าวสาลีราคาถูก ปุ๋ย และน้ำมันพืช ทั้งสองประเทศถือเป็นหนึ่งในห้าของ ผู้ส่งออกข้าวบาร์เลย์ น้ำมันจากดอกทานตะวัน และข้าวโพดรายใหญ่ของโลก โดยคิดเป็นสัดส่วนประมาณหนึ่งในสามของการส่งออกข้าวสาลีของโลก แต่ข้อขัดแย้งระหว่างสองประเทศทำให้ตลาดสินค้าโภคภัณฑ์ทั่วโลกต้องชะงักลงถึงหยุดชะงัก โดยจำกัดการไหลเวียนของสินค้าจากการคว่ำบาตรของประเทศพันธมิตรนาโต้ (NATO)

สำหรับผลกระทบเกี่ยวกับการขาดแคลนน้ำมันพืช น้ำมันปาล์ม ที่สืบเนื่องจากความขัดแย้งของรัสเซียและยูเครนนั้น ทำให้ความต้องการน้ำมันปาล์มจากประเทศอินโดนีเซียที่ได้ชื่อว่าเป็นผู้ผลิตน้ำมันปาล์มรายใหญ่ของโลกยังมี



มากยิ่งขึ้น แต่ท้ายที่สุดอินโดนีเซียได้ประกาศระงับการส่งออกน้ำมันปาล์มเพื่อตอบสนองต่อความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก ทำให้สายการผลิตของผลิตภัณฑ์บางอย่างต้องชะงักลงเช่นกัน อย่างเช่น น้ำมันพืชสำหรับประกอบอาหาร สบู่ และแชมพู ซึ่งใช้น้ำมันปาล์มเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิต

จากสถานการณ์ดังกล่าวมาได้ นอกจากความขาดแคลนแล้ว ยังส่งผลให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ต่างๆ ปรับตัวสูงขึ้น ดังจะเห็นได้จากข้อมูลดัชนีราคาอาหารจากองค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (The United Nations Food and Agriculture Organisation's Food Price Index) ซึ่งจัดทำขึ้นเพื่อชี้วัดการเปลี่ยนแปลงราคารายเดือนของราคาระหว่างประเทศในหมวดหมู่อินทรีย์ภัณฑ์ประเภทอาหารได้ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๒.๖ จากเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนมีนาคม นับเป็นดัชนีสูงสุดนับตั้งแต่มีการจัดตั้งดัชนีชี้วัดนี้ขึ้นเมื่อปี ๒๕๓๓

#### ความเห็นของ สศต.

การเพิ่มขึ้นของค่าขนส่งและราคาสินค้าที่เกิดจากภาวะการระบาดของ COVID ในจีนและปัญหาจากผลกระทบของสงครามและรัสเซีย-ยูเครน นั้น จะส่งผลให้ต้นทุนด้านการนำเข้าสินค้าในแอฟริกาทั้งด้านอาหารและห่วงโซ่การผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคในแอฟริกาจะประสบปัญหารุนแรงมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเรื่องค่าครองชีพและเงินเฟ้อในประเทศต่างๆในแอฟริกามีความรุนแรงมากขึ้น ยกตัวอย่างในเคนยาที่หากเปรียบเทียบภาวะค่าครองชีพและเงินเฟ้อจากปี 2563, 2564 และปัจจุบัน จะพบว่า เกิดภาวะเงินเฟ้อและค่าครองชีพสูงมากขึ้นถึงร้อยละ 4-8 ต่อเดือน ส่งผลสะสมให้ค่าครองชีพสูงขึ้นกว่าราว 30-35% จากปีที่ผ่านมา และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อไป หากสถานการณ์ต่างๆยังไม่ดีขึ้น

สถานการณ์ที่เกิดขึ้นดังกล่าว ถือเป็นปัจจัยทั้งบวกและลบต่อการนำเข้าสินค้าจากไทย กล่าวคือ ในหมวดสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น น้ำตาล ข้าว น้ำมันปาล์ม ไทยน่าจะได้รับผลบวกเนื่องจาก แอฟริกาจะมุ่งหาแหล่งการนำเข้าทดแทนจากจีน รัสเซีย และยูเครน ทำให้จะมีการนำเข้าสินค้านี้มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ผลกระทบในเชิงลบก็คือ กำลังซื้อของคนจะลดลงทำให้สินค้าที่มีมูลค่าสูง หรือมีคุณภาพ จะมีราคาสูงขึ้น ทำให้ผู้ซื้อจะลดการซื้อลดลง ทำให้มีการนำเข้าสินค้าในปริมาณที่น้อยลง แม้ในเชิงมูลค่าอาจไม่ลดลงมากนัก เช่น เครื่องสำอาง เครื่องประดับ เสื้อผ้า วัสดุก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งสินค้าในกลุ่มนี้น่าจะได้รับผลกระทบบ้างไม่มากก็น้อย อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยที่มีสินค้าที่มีราคาถูกกว่าประเทศทางยุโรปและมีคุณภาพที่เป็นที่ยอมรับของตลาด อาจจะได้รับผลกระทบบ้างแต่คงไม่มากนัก ซึ่งก็ขึ้นอยู่กับว่าภาคการผลิตและการส่งออกของไทยมีการปรับตัวกับต้นทุนในด้านต่างๆที่เพิ่มขึ้นได้มาก

<input type="checkbox"/> นโยบายภาครัฐ	<input checked="" type="checkbox"/> เศรษฐกิจการลงทุน	<input type="checkbox"/> แนวโน้มตลาด	<input type="checkbox"/> รายงานสินค้าและบริการ	<input type="checkbox"/> อื่นๆ
Call Center 1169 <a href="http://www.thaitrade.com">www.thaitrade.com</a> <a href="http://www.ditp.go.th">www.ditp.go.th</a>	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ 563 ถนนพหลโยธิน ต.บางกระสอ อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000	Office of Commercial Affairs, Royal Thai Embassy, Nairobi, Kenya	Rose Avenue (off Denis Pritt Rd) P.O. Box 58349 - 00200 Nairobi, Kenya E-mail: <a href="mailto:info@ocanairobi.co.ke">info@ocanairobi.co.ke</a>	

ข่าวเด่นรายสัปดาห์จากเคนยา  
วันที่ 1-15 พฤษภาคม 2565  
รายงานโดย สคต. ณ กรุงไนโรบี



Kenya Weekly News  
Date 1-15 May 2022  
Office of Commercial Affairs,  
Nairobi

น้อยเพียงไร แต่ท้ายที่สุดแล้ว ประเทศในแอฟริกาก็ยังต้องมีการนำเข้ามากขึ้นกว่าเดิมอย่างแน่นอน เนื่องจากภาคการผลิตทั้งสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ แต่ผู้ได้รับผลกระทบมากที่สุดก็คือผู้บริโภคเท่านั้นเอง

ผู้ประกอบการไทยควรเร่งปรับตัวและเพิ่มความยืดหยุ่นในการบริหารต้นทุนในช่วงเวลานี้ ให้มีมากขึ้น และควรเร่งหาคู่ค้ารายใหม่ๆในตลาดเพื่อลดความเสี่ยงต่อยอดขายที่อาจลดลงหรือมีการแข่งขันที่รุนแรงด้านราคามากขึ้น

นักธุรกิจหรือผู้ส่งออกที่มีความสนใจจะทำการส่งออกสินค้าหรือเข้ามาลงทุนในตลาดเคนยาหรือแอฟริกาตะวันออก สามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้กับ สคต. ณ กรุงไนโรบี ที่ email. [info@ocanairobi.co.ke](mailto:info@ocanairobi.co.ke)

ที่มา : The EastAfrican

นโยบายภาครัฐ

Call Center 1169  
[www.thaitrade.com](http://www.thaitrade.com)  
[www.ditp.go.th](http://www.ditp.go.th)

เศรษฐกิจการลงทุน

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ  
563 ถนนพสุธรี ต.บางกระสอ อ.เมือง  
จ.นนทบุรี 11000

แนวโน้มตลาด

Office of Commercial Affairs,  
Royal Thai Embassy,  
Nairobi, Kenya

รายงานสินค้าและบริการ  อื่นๆ

Rose Avenue (off Denis Pritt Rd)  
P.O. Box 58349 - 00200 Nairobi, Kenya  
E-mail: [info@ocanairobi.co.ke](mailto:info@ocanairobi.co.ke)