



## ข่าวเด่นรายสัปดาห์ ระหว่างวันที่ 6 – 12 มิถุนายน 2565

ผู้ใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าหยุดงานประท้วงต่อเนื่องเป็นวันที่ 2; กลุ่มผู้ประท้วงประณามราคาน้ำมันพุ่ง (ที่มา : สำนักข่าว Yonhap news ฉบับวันที่ 8 มิถุนายน 2565)



เมื่อวันพุธที่ 8 มิถุนายน 2565 ที่ผ่านมา กลุ่มผู้ใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้ารวมตัวกันเพื่อหยุดงานประท้วง เนื่องจากราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นทำให้พวกเขาต้องดิ้นรนเพื่อความอยู่รอด จึงออกมาเรียกร้องให้มีการขยายระยะเวลาบังคับใช้ระบบควบคุมราคาค่าขนส่งสินค้าขั้นต่ำเพื่อรับประกันค่าจ้างขั้นต่ำของพวกเขา ซึ่งการประท้วงของพวกเขาได้เข้าสู่วันที่สองแล้ว

สมาชิกหลายพันคนของ Cargo Truckers Solidarity ซึ่งอยู่ภายใต้สมาพันธ์สหภาพแรงงานของเกาหลี รวมถึงพันธมิตรกับผู้ขับรถบรรทุกที่ไม่ใช่สหภาพแรงงานจำนวนมากได้ทำการประท้วงหยุดงาน เนื่องจากการที่ราคาน้ำมันดีเซลพุ่งสูงขึ้นกำลังทำให้พวกเขาใช้ชีวิตได้อย่างยากลำบาก กลุ่มผู้ขับรถบรรทุกต้องการให้มีการขยายระยะเวลาของระบบควบคุมราคาค่าขนส่งสินค้าขั้นต่ำ (Safe Trucking Freight Rates System) ซึ่งออกแบบมาเพื่อป้องกันการขับที่อาจเป็นอันตรายและเพื่อรับประกันค่าขนส่งขั้นต่ำ โดยระบบนี้ถูกริเริ่มมาเป็นระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่ปี 2020 และระบบดังกล่าวมีกำหนดจะสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคมนี้

พวกเขาบอกว่า เมื่อใดก็ตามที่ระบบดังกล่าวหมดอายุลงจะประกอบกับราคาน้ำมันที่สูงขึ้นจะทำให้พวกเขาเอาชีวิตรอดได้ยาก อีกทั้งพวกเขายังเรียกร้องให้มีการปรับขึ้นค่าขนส่งสินค้าและมาตรการสนับสนุนอื่น ๆ รวมไปถึงการส่งเสริมสิทธิแรงงานของพวกเขาด้วย

Lee Bong-joo ผู้นำสหภาพแรงงานรถบรรทุกกล่าวในการแถลงข่าว ณ ใจกลางกรุงโซลว่า "แรงงานขนส่งสินค้าถูกด้อนให้จมมุดเข้าสู่วิกฤติที่รุนแรงในการดำรงชีวิต" "ในขณะที่การขึ้นราคาน้ำมันทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงขึ้น แต่ค่าขนส่งยังคงเท่าเดิม"

จากคำแถลงชี้ให้เห็นว่า ราคาน้ำมันดีเซลที่เพิ่มขึ้นทำให้ต้นทุนน้ำมันต่อเดือนสูงขึ้นถึง 3 ล้าน



วอน (2,390 เหรียญสหรัฐ) ต่อผู้ขับรถบรรทุกหนึ่งราย ซึ่งต้องชดเชยรายได้สุทธิเฉลี่ยต่อเดือนของผู้ขับรถบรรทุกเกือบทั้งหมด 3.42 ล้านบาทต่อคน

"แรงงานผู้ขนส่งสินค้าจำนวนมากจะถูกบีบบังคับให้ต้องลาออก เพราะยังพวกเขาทำต่อไป พวกเขาจะยิ่งสูญเสียมากขึ้นเท่านั้น" เขากล่าว นอกจากนี้ จากรายงานของสหภาพแรงงานแสดงให้เห็นว่า ราคาเฉลี่ยของน้ำมันดีเซลต่อลิตรอยู่ที่ 2,028 วอน ณ วันที่ 7 มิถุนายน 2565 ซึ่งเพิ่มขึ้น 47.6% จาก 1,374 วอน ในเดือนมิถุนายนปีที่แล้ว

กระทรวงคมนาคมประมาณการว่า มีผู้ขับรถบรรทุกประมาณ 6,500 รายหรือ 29 เปอร์เซ็นต์ ของสหภาพแรงงานที่มีสมาชิกราว 22,000 คนเข้าร่วมการประท้วงในวันที่สอง ซึ่งผู้เข้าร่วมการประท้วงลดลงจาก 9,000 คน หรือ 40 เปอร์เซ็นต์ในวันแรก อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมเกิดความสูญเสียด้านระบบการจัดส่งสินค้าไม่มากนักเนื่องจากรัฐบาลได้ใช้มาตรการป้องกันไว้ก่อนแล้ว โดยทำเรือทั้งหมด 12 แห่งทั่วประเทศยังคงเปิดให้บริการตามปกติ

ในวันที่สองของการหยุดงานประท้วงได้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ประท้วงและตำรวจทั่วประเทศ ในเมืองอึช็อน ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงโซลไปทางตะวันออกเฉียงใต้ประมาณ 52 กิโลเมตร สมาชิกสหภาพ 15 คนถูกควบคุมตัวในช่วงเช้า ในข้อหาขัดขวางรถบรรทุกสินค้าไม่ให้เข้าไปในโรงงานที่ดำเนินการโดยบริษัทเครื่องดื่มชั้นนำของประเทศคือ บริษัท Hite Jinro Co., อีกสองคนถูกจับกุมในเมืองท่าทางใต้ของปูซาน ในข้อหาขัดขวางการให้บริการรถฟ่วง 2 คัน ในขณะที่ผู้ประท้วงอีกคนหนึ่งถูกจับกุมหลังจากที่เขาสกัดกั้นคนงานที่ไม่ใช่กลุ่มผู้ประท้วงจากการใช้รถบรรทุกของเขา นอกจากนี้ ในทางตะวันตกเฉียงใต้ของเมืองกวางจู สมาชิกสหภาพคนหนึ่งถูกจับกุมโดยตำรวจเนื่องจากขวางทางเข้าของโรงเก็บสินค้าด้วยรถตู้ ในขณะที่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของเมืองคอกเจ สมาชิกสหภาพแรงงานอีกคนหนึ่งถูกควบคุมตัวในข้อหาทำลายรถบรรทุกขยะเพราะคนขับรถไม่สนใจคำเรียกร้องของเขา

ทั้งนี้ท่าเรือขนส่งสินค้าหลักมีปริมาณสินค้าเข้าและออกลดลงอย่างมาก โดยปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือปูซานลดลงเหลือประมาณ 19,000 TEU (twenty-foot equivalent units) ณ วันที่ 7 มิถุนายน 2565 ซึ่งลดลงจาก 25,000 TEU ในวันก่อนหน้านั้น ในขณะที่เมืองพยองแท็ก ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เฉลี่ยต่อวันลดลงเหลือ 68 TEU หรือประมาณ 2.2 เปอร์เซ็นต์ของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ก่อนการประท้วง ในขณะที่ในเมืองอึยวัง มีการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เข้าและออกเพียง 631 TEU ซึ่งเทียบเท่ากับประมาณ 14 เปอร์เซ็นต์ของปริมาณปกติ อย่างไรก็ตาม ท่าบริการตู้สินค้าในอินชอนเต็มอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้มีความจุเกินกว่า 90 เปอร์เซ็นต์

**สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงโซล** พิจารณาแล้วเห็นว่า การประท้วงของกลุ่มผู้ขับรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้นนั้น จะส่งผลทั้งต่อการนำเข้าของประเทศเกาหลีใต้และการส่งออกของไทย การที่น้ำมันขึ้นราคาจะส่งผลให้ต้นทุนการส่งออกเพิ่มสูงขึ้นและการประท้วงอาจส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง ในช่วงนี้การประท้วงจะยังคงยืดเยื้อต่อไป ซึ่งหากมีปรับราคาค่าขนส่ง และขยายระยะเวลาของระบบ



ควบคุมราคาค่าขนส่งสินค้าขั้นต่ำ ต้นทุนค่าขนส่งจะเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ ซึ่งยังคงต้องติดตามสถานการณ์ต่อไป  
ในอนาคต อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการไทยอาจต้องพิจารณาเพิ่มเติมอย่างถี่ถ้วนในการพิจารณาปัจจัยด้าน  
ต้นทุนค่าขนส่งและระยะเวลาในการขนส่งที่อาจเพิ่มขึ้นด้วย

\*\*\*\*\*

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงโซล  
จัดทำโดย นางสาวภัทรภา เมฆะสุวรรณดิษฐ์  
ตรวจทานโดย นางสาวชนัญญา พรรณรักษา  
ผอ. สคต. ณ กรุงโซล