



ฉบับที่ 528 8 – 12 พ.ค. 2566
 ข่าวเด่นประจำสัปดาห์จากสคต. ณ นครนิวยอร์ก
 (WEEKLY NEWS FROM NEW YORK)

เกาะติดสถานการณ์ท่าเรือและราคาค่าระวางสินค้ามายังสหรัฐฯ

ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงวิกฤตการณ์โควิด เป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้ราคาสินค้าโลกสูงขึ้น และส่งผลต่อสถานะการเงินเพื่อสูงในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ราคาค่าระวางเรือได้ลดลงมาอยู่ในระดับเดียวกับช่วงก่อนเกิดวิกฤตการณ์โควิดนับแต่ช่วงหน้าร้อนของปีที่แล้ว และความแออัดของตู้คอนเทนเนอร์ได้ผ่อนคลายลงอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับท่าเรือแอลเอ/ลองบีช ซึ่งระดับความแออัดได้กลับสู่ปกติในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา จากข้อมูลของ Freightos บริษัทให้คำปรึกษาและให้บริการด้านการขนส่งสินค้า พบว่าอัตราค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตจากเอเชียไปยังชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ นั้น ก็ได้ลดลงมากกว่า 80% นับตั้งแต่สิ้นเดือนเมษายน 2565 ในขณะที่ ราคในการขนส่งไปยังชายฝั่งตะวันออกได้ลดลงเกือบ 66% ทำให้ในปัจจุบัน ราคาค่าระวางสินค้าจากเอเชียมายังท่าเรือชายฝั่งตะวันตกของอเมริกาอยู่ที่ 1,516 เหรียญสหรัฐฯ และมายังท่าเรือชายฝั่งตะวันออกอยู่ที่ 2,410 เหรียญสหรัฐฯ

ในปัจจุบัน ท่าเรือชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ เป็นท่าเรือหลักในการนำเข้าสินค้าจากเอเชียมายังสหรัฐฯ โดยมีสัดส่วนสูงถึง 40% ของการนำเข้าทั้งหมด อย่างไรก็ตาม

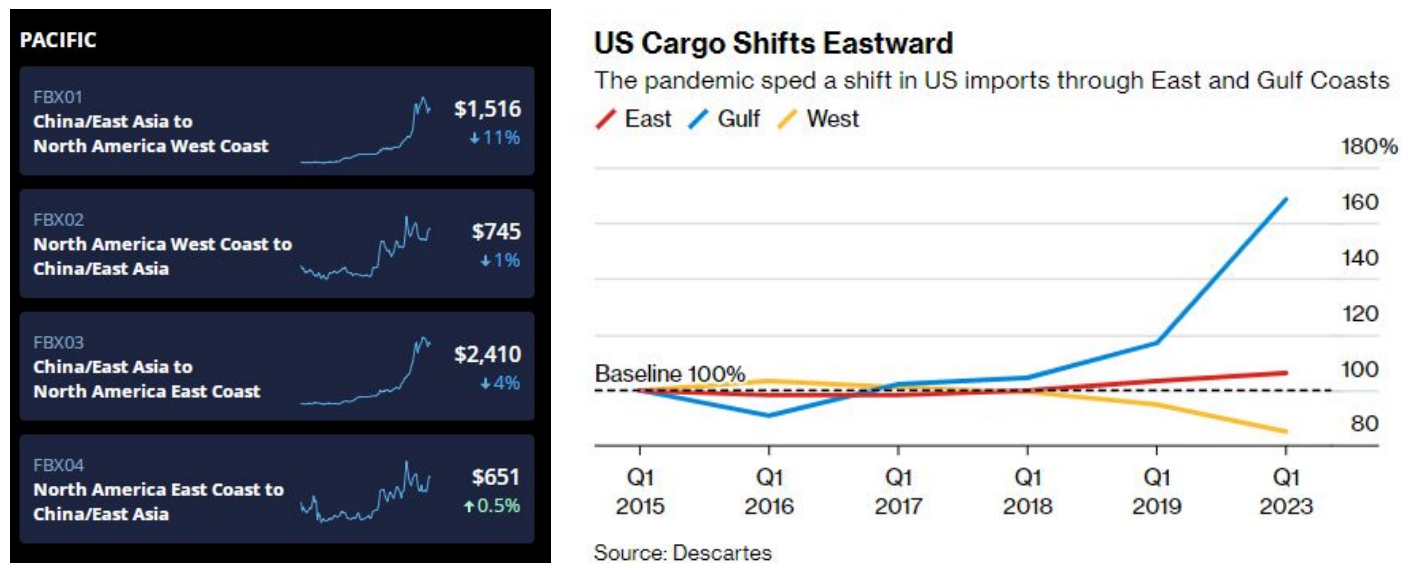


รูปประกอบข่าว



Disclaimer: ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้สนใจเท่านั้น โดยสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครนิวยอร์ก จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด

ในช่วงที่ผ่านมา ได้มีสัญญาณการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือชายฝั่งตะวันตกมายังตะวันออกมากขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการขนส่งติดขัดจากสถานการณ์การหยุดงานประท้วงของพนักงานท่าเรือ ทำให้ท่าเรือขาดแคลนพนักงานและต้องหยุดการดำเนินงานชั่วคราว ดังที่ได้เกิดขึ้นในช่วงเดือนเมษายนปี 66 ที่ผ่านมา



ทั้งนี้ ผู้นำเข้าจำนวนมากได้ย้ายการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือตะวันตก มายังท่าเรือฝั่งอ่าว หรือ Gulf Port ซึ่งประกอบไปด้วยท่าเรือ New Orleans และท่าเรือ Houston โดยปริมาณการนำเข้าผ่านท่าเรือดังกล่าวเพิ่มขึ้นถึง 43.4% ในไตรมาสแรกที่ผ่านมา สำหรับท่าเรือชายฝั่งตะวันออก เช่น ท่าเรือ Boston ท่าเรือ New York/New Jersey ท่าเรือ Virginia และท่าเรือ Miami ปริมาณการนำเข้าได้เพิ่มขึ้น 3% ทั้งนี้ ประเทศต้นทางที่นำเข้ามายัง Gulf Port เพิ่มขึ้นมากที่สุดได้แก่ ประเทศไทย ซึ่งปริมาณการนำเข้าได้เพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าภายหลังจากวิกฤตการณ์โควิด (199%) รองลงมา ได้แก่ เวียดนาม (149%) ไต้หวัน (110%) เกาหลีใต้ (80) และ จีน (62%) ทั้งนี้ สำหรับประเภทสินค้าที่นำเข้ามายัง Gulf Port มากที่สุด ได้แก่ สินค้าประเภทชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เพอร์นิเจอร์ และชิ้นส่วนเครื่องจักรจากประเทศในแถบเอเชีย

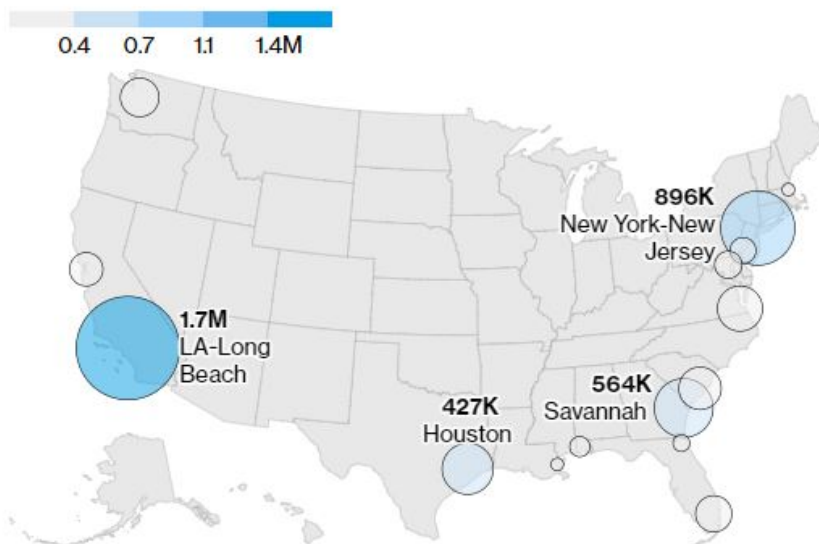
Figure 3: CYQ1 2019 to CYQ1 2023 volume percentage change

	Jan. % Change	Feb. % Change	Mar. % Change	Total % Change
East Coast Ports	6.4%	5.3%	-2.6%	3.0%
Gulf Coast Ports	53.4%	61.7%	20.7%	43.4%
West Coast Ports	-15.0%	-20.8%	9.1%	-10.1%

อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสแรก
 ของปี 2566 นี้ ท่าเรือชายฝั่งตะวันตกยังคง
 เป็นท่าเรือที่มีการนำเข้ามาที่สุดในสหรัฐฯ
 และยังคงมีข้อได้เปรียบที่สำคัญคือ เส้นทาง
 เดินเรือที่ตรงจากเอเชียและความจุของ
 ท่าเรือที่มีขนาดเป็นสองเท่าของท่าเรือ
 นิวยอร์ก-นิวเจอร์ซีย์ นอกจากนี้ ยังมี
 บริการขนส่งทางรถไฟและเครือข่ายรถ
 บรรทุกขนาดใหญ่ที่ขนส่งสินค้าไปยัง
 ศูนย์กลางการกระจายสินค้าที่ใหญ่ที่สุดใน
 สหรัฐฯ ทำให้คาดการณ์ว่าหากสถานการณ์
 การเจรจาสัญญาการจ้างงานของพนักงาน
 ท่าเรือในชายฝั่งตะวันตกยุติลง ผู้นำเข้าบาง
 รายอาจเลือกที่จะกลับไปใช้บริการท่าเรือฝั่งตะวันตกอีกครั้ง

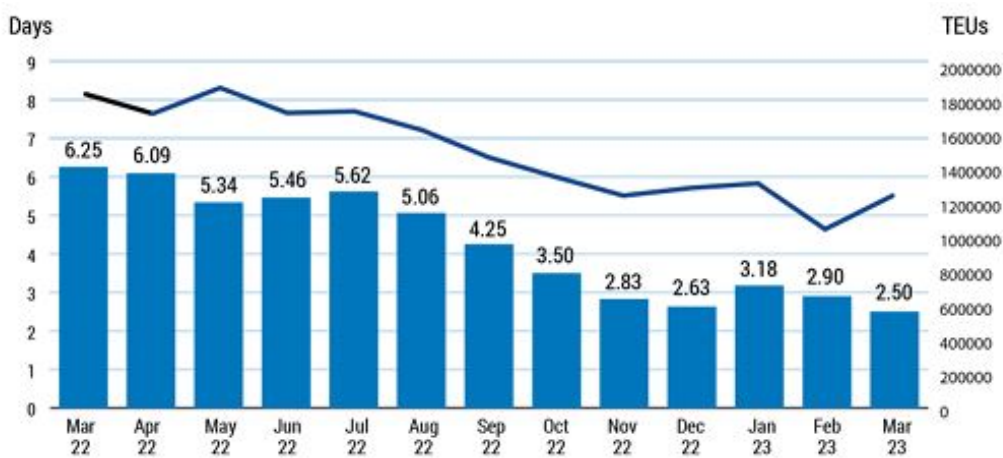
Containerized Import Flows at Major US Ports

LA-Long Beach remains busiest hub but other ports are gaining share



Source: Datamyne
 NOTE: Data are for 1Q 2023. Volumes combined at Seattle-Tacoma, LA-Long Beach, and Miami-Port Everglades. TEUs = 20-foot equivalent units

สำหรับอัตราการวางสินค้า คาดการณ์ว่าในช่วงนี้ ราคาจะไม่ลดลงไปกว่านี้ อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาในการจอด
 รอขนส่งสินค้า ณ ท่าเรือสหรัฐฯ ได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเหลือเพียง 2.5 วัน ในเดือนมีนาคมที่ผ่านมา



อนึ่ง ผู้ประกอบการและผู้นำเข้าควรสำรวจตลาดการขนส่งสินค้าในปัจจุบันอย่างสม่ำเสมอ โดยเปรียบเทียบราคา
 และวิธีการขนส่ง เพื่อให้แน่ใจว่าได้รับราคาที่ดีที่สุดและบริการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด นอกจากนี้ ผู้ประกอบการควร



สำรองงบประมาณค่าขนส่งและเวลาขนส่งในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัย นอกจากนี้ ควรสื่อสารอย่างสม่ำเสมอกับผู้จัดส่งสินค้า (Freight Forwarder) ในการจัดการสินค้าและการบริหารเวลาขนส่ง รวมถึงเพื่อติดตามสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงต่างๆ ของท่าเรือที่อาจเกิดขึ้น

ที่มา: [Descartes](#)/ [Bloomberg](#)/ [PMSA](#)/ [Freightos](#)

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครนิวยอร์ก

พฤษภาคม 2566



ผู้ที่สนใจสามารถศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <http://www.ditp.go.th/>