

■ ปีน้้าฟ้าใหม่สถานการณั้คลั้คลาย 'ผู้ส่งออก'ต้องปรับตัว รับมือ'ค่าระวางเรือ'

ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน ค่าระวางเรือที่พุ่งสูงเริ่มคลั้คลายหลังทั่วโลกปรับตัวรับมือการระบาดของโควิด-19 ได้ดีขึ้น รวมถึงปีหน้าจะมีเรือสินค้าลำใหม่ๆ เพิ่มอีก 2.7% สถานการณ์การขนส่งทางเรือจะไม่เลวร้ายเท่าปีนี้และปีก่อนหน้า เชื่อว่าทุกอย่างจะเข้าที่เข้าทางในปี 2023 เรือพร้อม ตู้พร้อม ค่าระวางเรือจะไม่ปรับสูงกว่านี้ แต่ก็จะไม่ต่ำกว่านี้เช่นกัน แนะนำผู้ส่งออกเร่งปรับตัววางแผนล่วงหน้าหลังโควิด-19 ซาลงเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาเหมือนที่ผ่านมา

อ่านต่อหน้า 9

'ผู้ส่งออก'ต้องปรับตัว ดร.สุเมธ เขียวงามดี

ผู้บริหารและผู้จัดการทั่วไป

บริษัท ฮุนได เมอร์ชานท์ มารีน (ประเทศไทย) จำกัด หรือ HMM Thailand สายเรือฮุนได

★ตอนนี้มีปัญหาในระบบขนส่งสินค้าทางเรือ ทั้งตู้คอนเทนเนอร์ที่ขาด ราคาค่าระวางเดินเรือแพง ธุรกิจขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์บนโลกนี้มีสายการเดินเรือหลักๆ อะไรบ้าง

จากอดีตถึงปัจจุบันเทคโนโลยีใหม่พัฒนามากขึ้น การสื่อสารไร้พรมแดนสะดวกมากขึ้น แม้อยู่คนละซีกโลกก็เห็นหน้าผ่านโซเชียลมีเดีย การแลกเปลี่ยนสินค้าสะดวกขึ้น การค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น การขนส่งระหว่างประเทศจึงมีบทบาทสำคัญในการนำสินค้าจากประเทศผู้ขายส่งไปประเทศผู้ซื้อ ซึ่งการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศนั้นพูดได้เต็มปากว่าการส่งสินค้าทางทะเลหรือทางเรือเป็นการขนส่งสำคัญมากที่สุด เนื่องจากการขนส่งทางทะเลได้เปรียบเรื่องปริมาณการขนส่ง ค่าใช้จ่ายที่ดึงดูด ทำให้การขนส่งทางเรือทางทะเลทุกวันนี้ครองส่วนแบ่งการส่งสินค้ากว่า 90% ของทั่วโลก เปรียบเหมือนเส้นเลือดใหญ่ที่คอยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สังคม

ในปัจจุบันรวมทั้งประเทศไทยด้วย ในประเทศไทยมีองค์กรที่มีบทบาทสำคัญในการส่งสินค้าทางเรือ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย ก็เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ตั้งครั้งแรกปี 2494 ทำหน้าที่บริหารจัดการกิจการท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือหลักในการส่งสินค้าของไทย ถ้าการส่งออกสินค้าไม่มีท่าเรือก็ไม่สามารถพัฒนาเศรษฐกิจได้

ในส่วนของผม ผู้ประกอบการเรือหรือทางกฎหมาย พ.ร.บ.เรียกว่าผู้รับส่งของทางทะเล อย่างพวกผมปัจจุบันมีการปรับตัวอย่างมาก ก่อนช่วงระบาดโควิด-19 เศรษฐกิจทั่วโลกแยอยู่แล้ว ตู้คอนเทนเนอร์หรือเรือจอดตายในท้องน้ำเยอะเพราะไม่มีสินค้า ความต้องการสินค้าน้อย คือดีมานด์น้อยกว่าซัพพลาย เมื่อไหร่เศรษฐกิจไม่ดี ผู้ส่งออกน้อย ซัพพลายเยอะ ค่าเฟด ค่าระวางเรือช่วงนั้นก็ถูกลง 5-10 ปีถูกมาก ช่วงนั้นบริษัทเรือปรับตัวกันมาก สายเล็กก็ปิดกิจการไป สายเรือ

ใหญ่ก็มารวมกันเพื่ออยู่รอด บางทีก็ขายเรือทิ้ง ขายตู้คอนเทนเนอร์เก่า ลดพนักงาน เงินเดือน ต้นทุน เพื่อประคองตัวให้อยู่รอดได้จนทุกวันนี้ สายเรือใหญ่ที่สุดในโลกตอนนี้ คือ Maersk Line ของประเทศเดนมาร์ก ถ้าเป็นสัญชาติยุโรปก็จะมี CMA CGM ของฝรั่งเศส สายเรือ Hamburg ของเยอรมัน ถ้าพูดถึงสายเรือในเอเชียบ้านเราที่ใหญ่ๆ ก็จะมี Cosco China ของประเทศจีน และมี Evergreen ของไต้หวัน และมี OME ของญี่ปุ่น เมื่อก่อนจะมี 3 สาย NYK MOL พอช่วงหลังเศรษฐกิจไม่ดีก็ต้องรวมเป็นบริษัทเดียวเพื่อลดต้นทุน ของผมก็บริษัท ฮุนได HMM ปัจจุบันเป็นสายเรือแห่งชาติของประเทศเกาหลีใต้ รัฐบาลเข้ามาอุ้ม สายเรือที่พูดมาทั้งหมดอยู่ใน 10 อันดับโลก ตอนนี้บริการทั่วโลกเป็นสายเรือที่เข้ามาช่วยให้สถานการณ์ดีขึ้น

★อเมริกาไม่มีบทบาทอะไรในสายการเดินเรือของโลก

ไม่มี ในอเมริกาเป็นผู้จ่ายเงินอย่างเดียว อเมริกาเมื่อก่อนมีสายเดินเรือสายหนึ่งชื่อ ABL แต่อเมริกาไม่มีความรู้เรื่องสายเรือมาก เขาใช้เงินจ่ายค่าเฟดอย่างเดียว เขาก็เลยไม่ทำตรงนี้ ไม่ได้ทำทั้งในส่วนที่เป็นสายเรือ ทำเรือ เขาไม่ได้ทำตรงนี้แล้ว

★ถือว่าแปลกไหม เพราะอเมริกาถือว่าเป็นยักษ์ใหญ่ของทะเล มีทั้งเรือดำน้ำ เรือรบ น้ำ คมนาน้ำเกือบหมด

ยกเว้นเรือขนส่งสินค้าที่เขาไม่ได้ทำ อาจเป็นเพราะไม่มีความรู้ด้านนี้ ธุรกิจสายเรือจะเป็นด้านยุโรปมากกว่า แต่ยุโรปก็วิ่งไปอเมริกาเหมือนกัน ในส่วนผู้ประกอบการทำเรืออย่างสิงคโปร์จะมี TSA ทำในส่วนของท่าเรือ เป็นที่ทราบกันว่าสิงคโปร์ไม่มีอะไร มีแต่ท่าเรือ ก็เป็นรายได้หลักของเขาสิงคโปร์ทุกวันนี้ที่มีรายได้ก็เพราะเป็นท่าเรือถ่ายลำ สิงคโปร์ก็ไม่ได้ทำเรือเป็นของตัวเอง เขาไม่ได้เน้นด้านนี้ แต่เน้นเรื่องความรู้ด้านผู้ประกอบการทำเรือเป็นหลักมากกว่า

★ปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ กับค่าระวางเรือที่อยู่ๆ ก็สูงขึ้น มา ถือเป็นปัญหาเดียวกันไหม มีปัญหาได้อย่างไร

เป็นที่ทราบกันว่าปัญหาหลักของตู้สินค้าและการเพิ่มค่าระวางเรือสาเหตุหลักมาจากโควิด โดยปกติสายเรือก็ใช้หลักตีมาตรฐานชัพพลายตีมาตรฐานในความหมายของผมเป็นปริมาณสินค้าในการส่งออกและนำเข้าของผู้ส่งสินค้าส่วนชัพพลายในมุมมองของเรือคือปริมาณเรือ ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ของเรือแต่ละสาย ปกติก่อนช่วงโควิดเราจะทราบช่วงไหนเป็นช่วงพีค ช่วงไหนโลว์ซีซั่นของการส่งออก เช่น คริสต์มาสหรือก่อนคริสต์มาส ทางอเมริกายุโรปจะซื้อสินค้าเยอะ ช่วงเทศกาลรอมฎอนของอิสลามสายเรือก็จะเตรียมสำรองตู้ไว้ล่วงหน้าก่อน 1 เดือน

แต่ประเด็นคือบางครั้งปริมาณตู้และระวางเรือไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ส่งออกโดยเฉพาะช่วงพีคซีซั่น คือคนส่งออกพร้อมกัน บางทีสายเรือเตรียมมาแต่อาจจะไม่พอ แต่การขาดแคลนตู้ช่วงนั้นเป็นแค่เล็กน้อย ก็มีหลายครั้งที่สายเรือเตรียมตู้มา แต่การส่งออกน้อยกว่าที่สายเรือคาดไว้ สายเรือก็ต้องแบกต้นทุนเพราะค่าระวางเรือขึ้นอยู่กับตีมาตรฐานชัพพลาย ปัญหาช่วงนั้นถ้าสายเรื่อนำตู้เข้ามามากเกินไป สายเรือก็ต้องแบกต้นทุน เพราะตู้มันไม่ได้ใช้ แต่ปัญหาไม่

ได้มีมากมายเหมือนช่วงที่มีโควิด เพราะช่วงปกติเราคาดเดาได้ว่าช่วงไหนจะส่งออกดีก็เอาตู้เข้ามาเยอะ ช่วงไหนส่งออกน้อยก็ลดปริมาณตู้ ซึ่งเป็นตีมาตรฐานชัพพลายปกติ

แต่ถ้าพูดถึงสาเหตุจริงๆ หลังจากมีโควิดขึ้นมาอันนี้เป็นเรื่องหนักจริงๆ เพราะเราไม่ได้คาดการณ์มาก่อนว่าจะมีปัญหาเรื่องโควิด จึงมีสาเหตุหลัก 2 เรื่อง คือ 1.ผลกระทบจากการระบาดโควิด-19 ที่ไม่มีคาดการณ์มาก่อน ซึ่งมีผลถึงทุกวันนี้ 2.การไม่สอดคล้องของตีมาตรฐานชัพพลาย คือไม่เหมือนทุกปีมาก่อน สาเหตุแรกเมื่อปี 2020 เป็นปีที่ยากลำบากของทุกคนจากวิกฤตโควิดส่งผลถึงทั่วโลก อุตสาหกรรมหลายภาคส่วนรวมถึงโลจิสติกส์ด้วย ทำให้มีปัญหาด้วยสินค้าโดยรวมปรับตัวลง แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นเราไม่ได้คาดการณ์ บริษัทเรือไม่ได้เอาตู้ทิ้งไว้ตั้งแต่สงครามการค้าจีนกับอเมริกาปริมาณสินค้าปรับตัวลงน้อยลงตั้งแต่ช่วงกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา รวมถึงการแพร่ระบาดของโควิดครั้งแรกที่อู่ฮั่นประเทศจีน สายเรือบอกเศรษฐกิจแย่อยู่แล้ว พอเห็นประเทศจีนเจอโรคระบาดสายเรือมองว่าต่อไปเศรษฐกิจคงแย่มากกว่านี้เพราะเงินป่วยโลกก็ป่วย สายเรือก็เกิดอาการแพนิค ก็ต้องปรับลดปริมาณเรือลง ลดปริมาณตู้ลง เพราะเศรษฐกิจคงแย่ ส่งออกนำเข้าน่าจะแย่ ก็เอาเรือไปคืน เอาตู้สินค้าไปขายทิ้ง ปกติถ้าตู้สินค้าอายุถึง 5-10 ปี เรือจะขายออกไป แต่ถ้าเศรษฐกิจดีก็เอามาใช้ก่อน ช่วงเศรษฐกิจไม่ดีก็ขายทิ้งเอาเงิน ช่วงนั้นก็ขายทิ้งเพราะเส้นทางการส่งสินค้าจีนไปอเมริกาทั่วโลกปั่นป่วนหมด มันก็เลยขาดแคลน พอถึงเวลา 3 เดือนเงินสามารถกลับมาเปิดเมืองได้อีก แต่บางมณฑลของจีนยังไม่ได้เปิดเต็มที่ ต่อให้เงินเปิดท่าเรือหลัก แต่สินค้านำเข้าส่งออกไม่ได้ ไปได้แค่ท่าเรือ ซึ่งจะต้องไปตามเมืองต่างๆ ด้วย ซึ่งมีการล็อกดาวนบางเมืองทำให้สินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ไม่ได้หมุนตามเวลาที่มันควรจะเป็นกลับ กลายเป็นว่าตู้ไปในสต็อก เข้าไปได้แต่ออกมาไม่ได้ หรือใช้เวลาออกค่อนข้างนาน ปริมาณสินค้าจากจีนไปอเมริกามันปรับตัวน้อยลงก็จริงแต่พอเงินเริ่มดีขึ้น อเมริกาและยุโรปเริ่มติดโควิดอเมริกาก็เริ่มส่งสินค้า มาซื้อสินค้าจากบ้านเรา พวกอาหารชุด PPE หน้ากากอนามัย สั่งซื้อจากเอเชียมากขึ้น กลายเป็นว่าสินค้าพวกนี้เป็นสินค้าเบา ความต้องการและปริมาณเยอะ เลยใช้เป็นตัวยาว พอสั่งกันเยอะสินค้าก็มาจากบ้านเราไปต่ออเมริกาอย่างเดียว ค่าเฟดก็สูงขึ้น พอเรือมองว่าตอนนี้จีนมีปัญหา ปรับเอาเรือออกจากท้องน้ำ เอาตู้คอนเทนเนอร์ออก พอ 3 เดือนเงินกลับมาเปิด แต่อเมริกาก็มีปัญหาโควิด พออเมริกาส่งสินค้าจากเอเชียเยอะเราก็ไม่มีตู้ให้ ไม่มีเรือส่งสินค้า

จริงๆ ปัญหาไม่ใช่เรื่องตู้ขาดแคลน ปกติพอเรือถึงอเมริกาพนักงานเจ้าหน้าที่จะยกตู้จากเรือขึ้นฝั่ง แล้วจะมีพนักงานขับหัวลากจากหน้าท่าไปในท่าก่อน ปกติสินค้าเข้าอเมริกาไม่ได้ไปแค่ท่าเรือนิวยอร์ก หรือแอล.เอ. แต่เข้าไปในรัฐต่างๆ โดยปกติเมื่อเรือถึงท่าเรืออาจจะใช้เวลา 2 วัน ก็จะหมุนกลับมาได้ แต่พอเป็นช่วงโควิดงานก็เป็น work from home เมื่อเรือไปถึงก็จอดรอกัน ไม่สามารถเอาสินค้าไปส่งได้

★อย่างตอนนี้เรือไปรอที่แอล.เอ.นาน 10-20 วันใช่ไหม

ใช่ เรือลำนี้ไปก็เหมือนเป็นคอขวด กลายเป็นเรือจะเอาของขึ้นก็ไม่

ได้ จะกลับก็ต้องรอดูเปล่ากลับมาด้วย

★คิดว่าปัญหาทั้งหมดจะสิ้นสุดเมื่อไหร่

ที่ผ่านมาการแก้ปัญหาในภาครัฐบาลมีมาช่วยบ้างแล้ว เช่นรัฐบาลทางกรมการค้าภายใน พอลค่าเฟดเพิ่มขึ้นทางกรมการค้าภายในก็มาดูแลเรื่องราคา มาคุยกับสายเรือว่าอย่าปรับสูง กระทรวงพาณิชย์ก็มาบอกว่าปัญหาจริงไม่ใช่ของสายเรือแต่เป็นปัญหาของดีมานด์ซัพพลายลิงก์ที่เกิดขึ้น คือกระทรวงพาณิชย์บอกให้การทำเรือแห่งประเทศไทย โดยกระทรวงคมนาคมเข้ามาช่วยเหลือจากการประชุมกันปรากฏว่าทางท่าเรือก็ช่วยกับศุลกากร คือจะมีตู้ที่อยู่ในท่าเยอะมากเขาก็ช่วยให้ประมูลเร็วขึ้น ลดขั้นตอนบางอย่าง ท่าเรือก็ช่วยให้จ่ายบางตัวศุลกากรก็ช่วยลดขั้นตอนเอกสาร มีการประมูลเร็วขึ้น คือตู้มาไม่ได้ตู้เมืองไทยที่กองอยู่ท่าเรือในกรุงเทพฯ แหลมฉมัง เขาก็ช่วยเคลียร์เร็วขึ้น ลดค่าใช้จ่าย ทำให้มีตู้หลายพันตู้มาใช้ และในส่วนของกรมเจ้าท่าก็ช่วย อย่างเมื่อก่อนเรามีเรือใหญ่เข้ามา ถ้ามีความยาวเกิน 300 เมตรจะเข้าท่าเรือแหลมฉมังไม่ได้ เพราะกรมเจ้าท่ามีนโยบายอยู่ แต่เกิดแบบนี้ทุกคนช่วยกันหมด กรมเจ้าท่าบอกสายเรือถ้าเรือใหญ่ความยาวเกิน 300 เมตรเข้ามาที่ท่าเรือได้ ตรงนี้ไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม ไม่ต้องทำเอกสาร simulation ที่สิงคโปร์ โดยเราช่วยให้ตู้เปล่าเข้ามาช่วยเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าไปก่อน

แต่จะนานเท่าไรในมุมมองผมอยู่ที่ดีมานด์ซัพพลาย ดีมานด์คือปริมาณนำเข้าส่งออกทั่วโลก ซัพพลายคือปริมาณเรือใหม่ที่จะเข้ามาปีหน้าจะมีเรือใหม่ที่สายเรือต่อเข้ามา จะมีเพิ่มขึ้น 2.7% ที่เรือจะลงน้ำ ส่วนดีมานด์ของโลกปีหน้าประมาณ 5% ถ้าซัพพลายเรือเข้าใหม่ 2.7% แต่ดีมานด์ยัง 5% อยู่ปีหน้าจะยังทรงๆ แต่ไม่แยกว่านี้ ทุกวันนี้สายเรือบางสายไม่ได้ขึ้นค่าเฟดแล้วเพราะจุดนิ่งก็ขึ้นมาจนสุดแล้ว ก็ไม่สามารถขึ้นได้ แต่ในปีถัดไปปริมาณของปี 2023 จะกลับมาเพราะปริมาณเรือใหม่หรือซัพพลายที่จะลงน้ำประมาณเกือบ 25% เรือใหญ่เยอะมาก เพราะเวลาสั่งต่อเรือจะสั่งต่อทีละ 3-5 ปี ส่วนความต้องการของดีมานด์จะกลับมาในปี 2023 ตู้คอนเทนเนอร์เพียงพอ เรือเพียงพอ ค่าเฟดปรับลงนิดหน่อย แต่ไม่ปรับลงเหมือนช่วงที่ผ่านมาทุกคนหันหน้าเข้ากันจริงใจกัน ปีหน้าทรงๆ ปีถัดไปจะดี

★ถึงตรงนี้มืออะไรฝากถึงผู้นำเข้าส่งออกในเมืองไทยไหม

ในส่วนของผู้ให้บริการอย่างผมหรือในส่วนของท่านท่าเรือก็แล้วแต่น่าจะมีปัญหา เพราะเราก็เตรียมตัว ท่าเรือมีเฟส 3 มี EEC รองรับ ส่วนของเรือไม่ต้องห่วงปีถัดไปจะมีเรือเข้ามา ถ้าไม่มีโควิดแล้วดีมานด์ซัพพลายปกติ เรือมี ตู้คอนเทนเนอร์มีแน่นอน ค่าเฟดปรับในช่วงพอเหมาะ ทุกคนอยู่ได้ แต่ในส่วนเอกชนแนะนำช่วงนี้สิ่งจำเป็นที่สุด โควิดอยู่กับเรา สิ่งสำคัญคือหลังจากโควิดเราเตรียมตัวทำอะไรต่อ ต้องวางแผนแล้วว่าจะนำเข้าส่งออกอย่างไร ที่สำคัญอย่าคิดว่าเรือฉวยโอกาส เป็นหลักดีมานด์ซัพพลายปกติ เรือยืมนิดมากถ้าผู้นำเข้าส่งออก booking ล่วงหน้า 3-4 อาทิตย์ สายเรือจะได้เตรียมตู้คอนเทนเนอร์ เราจะได้จัดสรรพื้นที่ให้เรียบร้อย เรื่องขึ้นค่าระวางต่อไปนี่คงไม่มีอะไร น่าจะเข้าที่เข้าทาง อยู่ด้วยกันได้ทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย