

# วิกฤตความแออัดของท่าเรือขนส่งสินค้าในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย

การระบาดของโควิด-19 ได้สร้างความเสียหายให้กับห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก และเห็นได้ชัดเจนในท่าเรือของสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นท่าเรือที่แออัดของโลก โดยปกติก่อนวิกฤตโควิด-19 เรือขนส่งสินค้าสามารถเข้าสู่ท่าเรือแห่งนครลอสแอนเจลิส (Port L.A) และท่าเรือเมืองลองบีช (Port Long Beach) โดยตรงได้ทันทีโดยไม่ต้องรอ แต่ ณ วันที่ 18 สิงหาคม 2564 พบว่า มีเรือขนส่งสินค้า 32 ลำ ทอดสมออยู่ในทะเลเพื่อรอการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือใดท่าเรือหนึ่งของทั้งสองท่าเรือดังกล่าว

## ❖ ปัญหาของความแออัด

ความแออัดส่วนใหญ่เกิดจากปริมาณการเข้าออกของเรือขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีเป็นจำนวนมากเพื่อสนองความต้องการนำเข้าสินค้าที่พุ่งสูงขึ้นในเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา นับเป็นเดือนที่คึกคักมากที่สุดเป็นประวัติการณ์ของท่าเรือแห่งนครลอสแอนเจลิส โดยปริมาณการจัดส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 ในขณะที่ในช่วงหกเดือนแรกของปี 2564 ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 44 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2563 ในฉัณราคาได้ทะยานสูงขึ้น ส่งผลให้เมื่อเร็ว ๆ นี้ คณะกรรมการการเดินเรือของรัฐบาลกลางได้เข้าไปดำเนินการสอบสวนเรื่องการเพิ่มขึ้นของราคาดังกล่าว ทั้งนี้ ได้มีผู้เชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมออกมาประเมินว่า ในขณะนี้ร้อยละ 99.5 ของเรือที่มีอยู่ทั้งหมดในโลกได้ถูกนำออกไปใช้งาน

ความล่าช้าได้ทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงฤดูร้อนนี้เนื่องจากการปิดสถานที่อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งเนื่องจากโควิด และผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (รวมถึงไฟป่าที่ชะลอการขนส่งทางรถไฟในแคนาดา และน้ำท่วมที่เป็น

อุปสรรคต่อการเดินเรือสินค้าในยุโรป) ในสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีระบบเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดในโลกประสบปัญหาคลังสินค้าล้นในขณะที่มีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ในช่วงการขาดแคลนแรงงาน รวมทั้งพนักงานขับรถบรรทุกระยะทางไกลก็มีไม่เพียงพอ และเมื่อต้นฤดูร้อนนี้รถไฟที่สำคัญหลายแห่งประกาศปิดดำเนินการรับสินค้าใหม่ชั่วคราวเป็นเวลาหนึ่งสัปดาห์เนื่องจากมีขบวนรถไฟที่ยังคงจอดค้างเป็นระยะทางยาวหลายไมล์ในภาคตะวันตกตอนกลางของสหรัฐหรือมิดเวสต์

วิกฤตความแออัดที่เกิดเวย์ทางทะเลใหญ่ที่สุดของสหรัฐฯ ได้ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องนับเป็นเวลาเกือบหนึ่งปีแล้ว ปัญหาความแออัดได้นำไปสู่ความล่าช้าที่ทำให้ผู้ส่งสินค้าที่ต้องยืดเวลาการจัดหาและจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าและในบางกรณีก็มองหาทางเลือกสำหรับสถานที่นำเข้า

ความแออัดที่ท่าเรือเมืองลองบีชยังคงวิกฤตหลังจากกระบาดและอุบัติเหตุเรือสินค้าเกยตื้นขวางคลองสุเอซ ท่าเรือเมืองลองบีชเป็นเกตเวย์คอนเทนเนอร์ที่มีความคึกคักมากที่สุดในสหรัฐอเมริกา รองจากท่าเรือแห่งนครลอสแอนเจลิส ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2564 ท่าเรือทั้งสองมีตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าออกถึง 4.97 ล้าน TEUS (ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ตัน) เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.9 จากช่วงเดียวกันของปี 2563



## ❖ ประธานาธิบดีสหรัฐฯ รับทราบ ปัญหาและเร่งหาทางแก้ไข

ประธานาธิบดีโจ ไบเดน ระบุว่า ผู้เชี่ยวชาญของรัฐบาลเชื่อว่าปัญหาคอขวดของท่าเรือและการพุ่งทะยานของราคาที่เกิดขึ้นขณะนี้จะลดลงเมื่อเศรษฐกิจดีขึ้น ขณะรัฐบาลอยู่ระหว่างการตรวจสอบความแออัดที่ท่าเรือลอสแอนเจลิสและท่าเรือลองบีช และสั่งการให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วยผู้ประกอบการท่าเรือ สายการบินเรือ สหภาพแรงงานบริษัทขนส่งทางบรรทุก ทางรถไฟและอื่นๆ ร่วมมือกันหาทางเพิ่มความรวดเร็วในการดำเนินงานของท่าเรือ

ผู้บริหารระดับสูงของท่าเรือ ณ นคร ลอสแอนเจลิสและท่าเรือเมืองลองบีชยืนยันว่าได้ทำงานร่วมกับหน่วยงานหลายแห่งภายใต้รัฐบาลของประธานาธิบดีโจ ไบเดน เพื่อให้ข้อเสนอแนะสำหรับวิธีการปรับปรุงการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์และลดความแออัด โดยได้หารือกับกรมการขนส่ง กระทรวงพาณิชย์ กรมแรงงาน คณะกรรมการการเดินเรือของรัฐบาลกลาง และสภาเศรษฐกิจแห่งชาติ

นายมาริโอ คอร์ดโร (Mario Cordero) ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร (executive director) ท่าเรือลองบีชกล่าวว่า เป็นที่ประจักษ์มาก่อนแล้วว่าความท้าทายในห่วงโซ่อุปทานหลายอย่างได้เกิดขึ้นก่อนการระบาดใหญ่ แต่ปัญหาได้ขยายเป็นวงกว้างขึ้นในขณะนี้เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก และแนวทางหนึ่งเพื่อจัดการกับปัญหานี้คือ การเปิดดำเนินงานตลอด 24 ชั่วโมงทุกวัน ซึ่งเป็นมาตรการที่ใช้แพร่หลายในตลาดที่มีประสิทธิภาพสูงในเอเชีย

นายจีน ซีโรกา (Gene Seroka) ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร (executive director) ท่าเรือแห่งนคร ลอสแอนเจลิส กล่าวว่า เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม ได้ประชุมโต๊ะกลมกับนายพิต บุตติเจจ (Pete Buttigieg) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของสหรัฐฯ (DOT) เพื่อหารือเกี่ยวกับสถานการณ์ทั่วไปและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับวิธีแก้ปัญหของท่าเรือนครลอสแอนเจลิส ซึ่งประกอบด้วย มาตรการระยะสั้น 4 มาตรการซึ่งท่าเรือกำลังดำเนินงานอยู่ขณะนี้ และข้อเสนอแนะสำหรับมาตรการระยะยาว 5 มาตรการ ดังนี้

### ➤ มาตรการระยะสั้น

1. การสร้างแรงจูงใจในการทำเวลากลับสำหรับรถบรรทุก และปรับปรุง dual transitions
2. การปรับปรุงความสามารถในการเห็นภาพสถานการณ์ที่ชัดเจน (visibility) ด้วยเครื่องมือสำหรับวิเคราะห์ข้อมูล (data tools) เช่น สัญญาณ หรือการคาดการณ์ในระยะยาว (Horizon forecasts) ของท่าเรือ
3. การทำงานกับคณะกรรมการการเดินเรือของรัฐบาลกลาง (FMC) ในการปรับปรุงการกักกันและคิดค่าใช้จ่ายกับเจ้าของเรือที่ไม่สามารถโหลดหรือปล่อยเรือภายในเวลาที่กำหนด โดยใช้เครื่องมือเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือ และเพื่อสร้างมาตรฐานข้อมูลสำหรับการติดตามปัญหา
4. ปรับปรุงวิธีการใช้งานให้เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากมีเพียงร้อยละ 30 ของรถบรรทุกทำงานในช่วงกลางวัน



## ➤ **มาตรการระยะยาว**

1. การประชุมต่อเนื่องกับผู้มีส่วนได้เสียผ่านการประชุมคณะกรรมการที่ปรึกษาของรัฐบาลกลางซึ่งจะช่วยให้มั่นใจได้ว่ารัฐบาลให้การสนับสนุนช่วยเหลือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในระการขนส่งสินค้าแบบครอบคลุมทุกภาคส่วน (multi-modal freight environment)
2. การสร้างระบบแบ่งปันข้อมูลท่าเรือแห่งชาติ ซึ่งเป็นความพยายามที่ได้รับการสนับสนุนมาเป็นเวลาหลายปี
3. พิจารณาเรื่องภาษีศุลกากรที่ส่งผลเสียแก่ธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าธรรมเนียมสำหรับแชสซี (chassis) ซึ่งท่าเรือจำเป็นต้องใช้เพื่อเพิ่มความสามารถในการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์
4. สร้างศูนย์ฝึกอบรมแรงงานที่ใช้เงินลงทุนประมาณ 140 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับคนงานในการฝึกอบรมและรับรองงานที่เป็นความต้องการของชุมชน
5. ปรับเพิ่มส่วนแบ่งงบการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้แก่ท่าเรือทางฝั่งตะวันตก หากรัฐบัญญัติงบประมาณโครงสร้างพื้นฐานผ่านความเห็นชอบ

## ❖ **แผนการดำเนินงานของท่าเรือและการสนับสนุนเงินงบประมาณจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลกลาง**

ขณะนี้รัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกาอยู่ระหว่างการพิจารณากฎหมายโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Bill) เพื่ออนุมัติเงินงบประมาณกระตุ้นเศรษฐกิจ

เมื่อพิจารณาความสำคัญของโครงสร้างพื้นฐานขณะนี้ท่าเรือเมืองลองบีชกำลังลงทุนด้วยงบประมาณ 1.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ สำหรับโครงการยุทธศาสตร์ 10 ปี โดยมีการลงทุนโครงการทางรถไฟในท่าเรือที่ใช้

งบประมาณมากที่สุดถึง 870 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และเช่นเดียวกันกับท่าเรือลอสแอนเจลิสที่ให้ความสำคัญเรื่องการสร้างทางรถไฟในท่าเรือเป็นอันดับแรกที่ต้องการงบประมาณสนับสนุนจากกฎหมายโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลกลาง และจะดำเนินต่อด้วยโครงการสร้างทางรถไฟและถนนเชื่อมต่อเพื่อลดความแออัดภายในท่าเรือ โดยเสนอแนะให้รัฐบาลควรพิจารณาสนับสนุนงบประมาณระบบขนส่งสินค้าหลายแบบ (multi-modal freight system) เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการเชื่อมโยงระบบขนส่งของท่าเรือ นอกจากนี้ ยังต้องการงบประมาณเพื่อนำไปสนับสนุนด้านระบบแบ่งปันข้อมูลท่าเรือทั่วประเทศ และการปรับปรุงระบบไฟฟ้าให้ทันสมัยเพื่อรองรับระบบการใช้งานพาหนะไฟฟ้าภายในท่าเรือ

## ❖ **วิกฤตนี้จะสิ้นสุดเมื่อใด**

ได้มีการคาดการณ์ว่าวิกฤตความแออัดของท่าเรือ ข้อจำกัดในการดำเนินงาน และความท้าทายอื่นๆ อันเป็นผลจากการหยุดชะงักคาดว่าจะยังคงดำเนินต่อไปจนถึงสิ้นปี 2564 หรือดำเนินการต่อไปในช่วงต้นปี 2565

\*\*\*\*\*

ที่มา:

- <https://time.com/6091238/supply-chain-generoka-port-of-los-angeles/#:~:text=The%20congestion%20is%20largely%20due%20to%20the%20tremendous,the%20port%20increased%20by%2044%25%20compared%20to%202020>
- <https://www.supplychaindive.com/news/biden-port-administration-congestion-infrastructure/604961/>
- <https://www.project44.com/ocean-visibility/port-congestion>