

จับสัญญาณธุรกิจ

มกราคม 2564

โดย ฝ่ายวิจัยธุรกิจ

Highlight

- ❖ ปฏิทินเหตุการณ์สำคัญที่มีผลต่อการส่งออกของไทยในปี 2564
- ❖ COVID-19 รอบใหม่ในประเทศ...ปัจจัยใหม่จุดส่งออกไทยในปี 2564
- ❖ การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์...ปัญหากดดันการส่งออกของไทยในไตรมาส 1

ปฏิทินเหตุการณ์สำคัญที่มีผลต่อการส่งออกของไทยในปี 2564



รายละเอียดเหตุการณ์

- UK เริ่มใช้อัตราภาษีนำเข้าของตนเอง ทำให้สินค้าหลายรายการของไทยได้ประโยชน์จากภาษีนำเข้าที่ลดลง และบางรายการถูกปลดจากการเรียกเก็บ AD อาทิ ข้าวโพดหวานกระป๋อง
- โครงการ GSP สหรัฐฯ สิ้นสุดอายุตั้งแต่วันที่ 31 ธ.ค. 2563 อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาสหรัฐฯ มักประกาศต่ออายุโดยให้มีผลย้อนหลังตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค.
- สหรัฐฯ จะประกาศผลการไต่สวน AD ขั้นต้น สำหรับเส้นด้ายโพลีเอสเตอร์ที่นำเข้าจากไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม หลังจากภาคเอกชนในสหรัฐฯ ยื่นฟ้องเมื่อเดือน ต.ค. 2563
- ปัจจุบันไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่สหรัฐฯ จับตามองว่าอาจมีการแทรกแซงค่าเงินเพื่อหวังผลด้านการส่งออก ทั้งนี้ หากไทยถูกสหรัฐฯ ขึ้นบัญชีดำในประเด็นดังกล่าวอาจมีผลให้สหรัฐฯ ใช้มาตรการทางการค้าที่เข้มงวดขึ้นกับไทย
- สหรัฐฯ จะประกาศผล AD ขั้นสุดท้ายสำหรับยางล้อรถยนต์นั่งและรถบรรทุกขนาดเล็กจากไทย เวียดนาม ไต้หวัน และเกาหลีใต้ ทั้งนี้ จากผลการไต่สวนขั้นต้นคาดว่าไทยจะถูกเรียกเก็บ AD ในอัตราร้อยละ 13.25-22.21

- EU จะพิจารณาออกมาตรการลดปัญหาคาร์บอนก่อนนำเข้าพรมแดน เพื่อให้สินค้านำเข้าจากต่างประเทศที่มีการปล่อยคาร์บอนมีต้นทุนเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับสินค้าที่ผลิตใน EU โดยอาจใช้วิธีเก็บภาษีนำเข้าเพิ่มขึ้น
 - ความตกลง RCEP จะ มีผลบังคับใช้ ทำให้สินค้าหลายรายการในกลุ่มผักผลไม้แช่เย็นแช่แข็งและแปรรูป จะได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าจากจีน-ญี่ปุ่น-เกาหลีใต้ทันที
 - FTA กัมพูชา-จีนจะมีผลบังคับใช้ ทำให้กัมพูชาอาจส่งออกเสื้อผ้าไปจีนได้มากขึ้นจากภาษีนำเข้าที่ลดลง เป็นผลดีต่อผู้ส่งออกไทยที่มีฐานการผลิตในกัมพูชา
 - ญี่ปุ่นจะเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกฤดูร้อน คาดว่าจะส่งผลดีต่อการส่งออกเสื้อผ้าและสินค้าอาหาร (อาทิ ไก่ กุ้ง) ของไทย
- 10:** กรมธุรกิจพลังงานเตรียมประกาศใช้แก๊สโซฮอล์ E20 เป็นน้ำมันเกรดพื้นฐานในกลุ่มน้ำมันเบนซิน และยกเลิกการจำหน่ายน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 คาดว่าจะทำให้ความต้องการใช้อ้อย มันสำปะหลัง และกากน้ำตาล มีมากขึ้น ขณะที่กระทรวงพลังงานเตรียมประกาศแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้า (PDP) ฉบับใหม่ เพื่อลดปัญหาสำรองไฟฟ้า



COVID-19 รอบใหม่ในประเทศไทย...ปัจจัยใหม่จุดส่งออกไปไทยในปี 2564

เปิดศักราชใหม่ปีฉลูด้วยสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 รอบใหม่ในประเทศไทยที่ต่อเนื่องมาจากปลายปี 2563 โดยพื้นที่ควบคุมสูงสุดเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากเพียง 1 จังหวัด คือ สมุทรสาคร เป็นเกือบ 30 จังหวัดภายในไม่ถึงหนึ่งสัปดาห์ ก่อนจะยกระดับให้ 5 จังหวัด ได้แก่ สมุทรสาคร ระยอง ชลบุรี จันทบุรี และตราด เป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด แม้ปัจจุบันอาจจะเร็วไปที่จะประเมินผลกระทบในรายอุตสาหกรรมจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้น แต่เบื้องต้นการที่จำนวนผู้ติดเชื้อยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับภาครัฐมีมาตรการควบคุมการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างด้าวที่เดินทางเข้า-ออกในพื้นที่เสี่ยง ตลอดจนขอความร่วมมือลดกิจกรรมที่มีการรวมกลุ่มคนจำนวนมาก และปิดการดำเนินกิจกรรมในสถานที่เสี่ยงต่างๆ อาทิ ตลาดจำหน่ายอาหารทะเลสดบางแห่ง เป็นการชั่วคราว **ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการใน 3 ด้านหลัก** ได้แก่

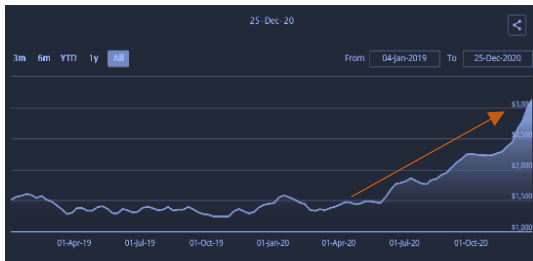
- **ด้านแรงงาน** นอกจากการควบคุมการเดินทางของแรงงานต่างด้าวข้ามพื้นที่ซึ่งกระทบต่อการดำเนินธุรกิจที่พึ่งพาแรงงานต่างด้าว อาทิ แรงงานเก็บผลไม้ และแรงงานแลปลาในโรงงานแปรรูปสัตว์น้ำ แล้ว ในช่วงที่ผ่านมาโรงงานบางแห่งจำเป็นต้องหยุดการผลิตชั่วคราวหลังพบพนักงานติด COVID-19 ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนเพิ่มขึ้นในการใช้มาตรการด้านสาธารณสุขอย่างเข้มงวด อาทิ การใช้มาตรการเชิงรุกด้วยการเร่งตรวจ COVID-19 พนักงานในโรงงาน โดยเฉพาะโรงงานผลิตอาหาร ซึ่งนอกจากจะลดความเสี่ยงจากการปิดโรงงาน ยังช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้บริโภค ขณะที่โรงงานที่ตั้งอยู่ใน จ.ชลบุรี จ.ระยอง และ จ.ฉะเชิงเทรา หรือพื้นที่ EEC ซึ่งเป็นฐานการผลิตยานยนต์ของทุกค่าย และเป็นที่ตั้งของบริษัทผลิตชิ้นส่วนที่เป็นซัพพลายเชนกว่า 1,000 แห่ง จำเป็นต้องลดความเสี่ยงจากการปิดโรงงานด้วยการใช้มาตรการด้านสาธารณสุขอย่างเข้มงวดด้วยเช่นกัน เพราะการปิดโรงงานจะกระทบต่อการผลิตเชื่อมโยงกันทั้งห่วงโซ่ เนื่องจากโรงงานผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนมักสต็อกสินค้าไม่มากนัก นอกจากนี้ ผู้ประกอบการบางอุตสาหกรรม อาทิ อิเล็กทรอนิกส์ ยังต้องชะลอการรับแรงงานใหม่เข้าทำงาน เพราะกังวลว่าแรงงานใหม่ที่รับมาอาจจะทำให้เกิดการระบาดในโรงงาน จึงไม่สามารถรับคำสั่งซื้อที่เพิ่มได้และอาจทำให้เสียโอกาสทางธุรกิจ
- **ด้านการขนส่ง** จากมาตรการควบคุมการเดินทางอย่างเข้มงวดในหลายพื้นที่ ทำให้การขนส่งทำได้ลำบากขึ้น ผู้ประกอบการบางรายจึงมีต้นทุนเพิ่มขึ้นในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้า ประกอบกับการที่ จ.ชลบุรี และ จ.ระยอง ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือหลักของประเทศอย่างแหลมฉบัง และมาบตาพุด ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด ก็อาจกระทบต่อการส่งออกสินค้าทางเรือของไทยหากมีการยกระดับการควบคุมให้เข้มงวดขึ้น
- **ด้านมาตรการของประเทศคู่ค้า** สินค้าหลายรายการของไทยมีความเสี่ยงที่จะถูกคู่ค้าระงับการนำเข้า โดยที่ผ่านมามีบางประเทศระงับการนำเข้าสินค้าบางรายการจากไทยแล้ว อาทิ สเปน สั่งระงับการนำเข้าอาหารทะเลสดและแช่แข็งทุกประเภทจากไทยเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 23 ธันวาคม 2563 ขณะที่ผู้ส่งออกทุเรียนของไทยต่างเร่งหาทางป้องกันปัญหาดังกล่าว ก่อนจะเกิดผลกระทบต่อส่งออกทุเรียนของไทยในวงกว้าง เนื่องจากจีนซึ่งเป็นตลาดส่งออกทุเรียน (นับรวมส่งออกไปจีนผ่านฮ่องกงและเวียดนาม) อันดับ 1 ของไทยด้วยสัดส่วนถึงกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่าส่งออกทุเรียนทั้งหมด อาจใช้มาตรการระงับการนำเข้าเป็นการชั่วคราว หากตรวจพบการปนเปื้อนเชื้อ COVID-19 บนทุเรียนหรือบนบรรจุภัณฑ์ ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาจีนใช้มาตรการระงับการนำเข้าเป็นการชั่วคราวกับสินค้าที่ตรวจพบเชื้อ COVID-19 บนผลิตภัณฑ์แล้วหลายรายการจากกว่า 20 ประเทศ อาทิ กุ้งแช่แข็งจากเอกวาดอร์ สัตว์น้ำแช่แข็งจากอินเดีย รวมถึงเนื้อวัวและเนื้อหมูแช่แข็งจากประเทศในแถบลาตินอเมริกา



การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์...ปัญหากดดันการส่งออกไทยในไตรมาส 1

ปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์จนมีผลให้ค่าระวางเรือปรับสูงขึ้นมาก อาทิ ค่าระวางเรือจากไทยไปสหรัฐฯ ฝั่ง West Coast เพิ่มขึ้นจากราว 1,400 USD/TEU ในเดือนเมษายน 2563 เป็น 3,200 USD/TEU ในเดือน ธันวาคม 2563 ส่งผลกระทบอย่างมากต่อการส่งออกของไทยในช่วง ไตรมาส 4 ที่ผ่านมา เนื่องจากโดยปกติแล้วในไตรมาสนี้ผู้ส่งออกมัก เร่งส่งออกสินค้า เพื่อไปวางจำหน่ายในเทศกาลคริสต์มาสและปีใหม่ แต่ในปีนี้แม้ผู้ส่งออกจะได้รับคำสั่งซื้อมาแล้ว แต่ผู้ส่งออกจำนวนมาก กลับไม่สามารถหาตู้คอนเทนเนอร์เพื่อขนส่งสินค้าได้ แม้บางรายยินดีจ่าย ค่าระวางเรือตามที่ปรับเพิ่มขึ้นมาแล้วก็ตาม

Global Container Freight Index



ที่มา: <https://fbx.freightos.com/>



COVID-19 กับปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์

การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์อย่างรุนแรงในช่วงไตรมาส 4 มีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย อาทิ

สายการบินเรือลดจำนวนเรือขนส่งลงตามปริมาณ การค้าที่ชะลอตัวลงจาก COVID-19 ทำให้ปริมาณตู้คอน- เทนเนอร์ในตลาดลดลง

จีนเร่งส่งออกสินค้าในเดือนกันยายน (ก่อนจะหยุดยาว ในช่วงวันชาติจีนเดือนตุลาคม) ทำให้มีตู้คอนเทนเนอร์ จำนวนมากถูกส่งจากจีนไปอยู่ที่ท่าเรือประเทศ ปลายทางต่างๆ เช่น สหรัฐฯ และ EU

ตลาดส่งออกหลักของโลก อาทิ สหรัฐฯ และ EU มี ตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาเป็นจำนวนมากตามปริมาณ นำเข้าที่เพิ่มขึ้น แต่การส่งออกของตลาดเหล่านี้กลับ ลดลง ประกอบกับการใช้มาตรการลดจำนวน พนักงานในท่าเรือ หรือแบ่งพนักงานทำ Work from Home เพื่อควบคุมการระบาดของ COVID-19 ทำให้ การขนถ่ายสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์ใช้เวลานานกว่า ปกติมาก จึงมีตู้คอนเทนเนอร์กลับสู่ตลาดน้อยลง

ปัญหาดังกล่าวอาจยืดเยื้อและเป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของการส่งออกไทยไปจนถึงราวต้นไตรมาส 2 ปี 2564 เนื่องจาก ปัจจุบันประเทศผู้นำเข้าหลายแห่งเกิดการระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่ จึงยังต้องใช้มาตรการควบคุมจำนวนพนักงาน ในท่าเรือ และ Lockdown บางส่วน ทำให้การขนถ่ายและกระจายสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์ยังมีแนวโน้มล่าช้า อีกทั้งคาดว่า ในช่วงต้นปีผู้ส่งออกจีนจะเร่งส่งออกสินค้าก่อนหยุดยาวในช่วงตรุษจีน จึงคาดว่าผู้ส่งออกไทยจะยังคงประสบปัญหาขาดแคลน ตู้คอนเทนเนอร์ต่อเนื่องไปอีกระยะหนึ่ง ทั้งนี้ หากเทียบกับประเทศคู่แข่งในภูมิภาค ไทยค่อนข้างเสียเปรียบจีนในการจัดหา ตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจากจีนเป็นผู้ใช้ตู้คอนเทนเนอร์รายใหญ่ที่สุดของโลกด้วยปริมาณการใช้ถึงปีละ 200 ล้านตู้ ขณะที่ไทยใช้ปีละ 10 ล้านตู้ และเสียเปรียบเวียดนามเพราะปริมาณนำเข้าของไทยลดลงมากกว่าการส่งออกอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดความไม่สมดุล ระหว่างตู้คอนเทนเนอร์ที่ได้จากการนำเข้าสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ที่จะใช้ขนส่งสินค้าส่งออก ขณะที่เวียดนามรักษา ความสมดุลของการนำเข้าและส่งออกได้ดีกว่า ดังนั้น การส่งออกของไทยจึงประสบปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์หรือต้องเสีย ค่าระวางเพิ่มขึ้นจากการนำเข้าตู้เปล่ามารับสินค้าส่งออก

สถานการณ์ดังกล่าวทำให้ผู้ส่งออกแทบทุกรายต่างได้รับผลกระทบ แต่ระดับความรุนแรงอาจแตกต่างกันบ้าง อาทิ ผู้ส่งออกที่ขายสินค้า ในเทอม C&F (ผู้ส่งออกเป็นผู้รับผิดชอบค่าระวางเรือ) จะได้รับผลกระทบจากค่าระวางเรือที่ปรับขึ้นมากกว่าผู้ส่งออกที่ขายสินค้า ในเทอม FOB (ผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบค่าระวางเรือ) ส่วนสินค้าที่ขนส่งด้วยเรือเทกองเป็นหลัก อาทิ มันเส้น ข้าว (ยกเว้นข้าวหอมมะลิ) และน้ำตาลทราย แม้จะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าวไม่มากเท่ากับสินค้าที่ขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์ แต่ก็ได้รับ ผลกระทบทางอ้อม เนื่องจากค่าระวางเรือเทกองมีแนวโน้มปรับขึ้นตามค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ ในบรรดาสินค้าส่งออกส่วนใหญ่ ที่มักขนส่งด้วยเรือคอนเทนเนอร์นั้น กลุ่มสินค้าอาหารเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์นี้ค่อนข้างมาก เนื่องจาก

จำเป็นต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่สะอาดและมีสภาพสมบูรณ์เพื่อไม่ให้กระทบต่อคุณภาพสินค้า แต่ในช่วงที่ตู้คอนเทนเนอร์หายาก และต้องมีการใช้ตู้คอนเทนเนอร์เวียนซ้ำบ่อยครั้ง ผู้ส่งออกสินค้าอาหารจึงอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการทำความสะอาดตู้ก่อนบรรจุสินค้าส่งออก อีกทั้งสินค้าอาหารยังมักเสียเปรียบในการแย่งตู้คอนเทนเนอร์กับสินค้าส่งออกประเภทอื่น **เนื่องจากสินค้าอาหารส่งออกหลายชนิดมี Margin ต่ำ** ซึ่งปัญหาการหาตู้คอนเทนเนอร์ได้ยากทำให้ผู้ส่งออกสินค้าอาหาร โดยเฉพาะอาหารกระป๋อง เสียโอกาสในการรับคำสั่งซื้อซึ่งมักเพิ่มขึ้นมากในช่วงที่เกิดการระบาดรุนแรง เนื่องจากไม่มั่นใจว่าจะจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ได้เพียงพอหรือไม่ เพราะหากหาไม่ได้ อาจทำให้มีค่าใช้จ่ายบานปลาย นอกจากนี้ ยังมีสินค้าส่งออกประเภทอื่นที่มี Margin ต่ำ อาทิ เสื้อผ้าสำเร็จรูป และสินค้าเกี่ยวกับสารเคมี มีแนวโน้มได้รับผลกระทบเช่นเดียวกับสินค้าอาหาร อย่างไรก็ตาม หลายฝ่ายคาดว่า ปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์จะเริ่มคลี่คลายลงในช่วงที่จีนหยุดใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในเดือนกุมภาพันธ์เนื่องจากเป็นช่วงหยุดตรุษจีน 1 เดือน ประกอบกับคาดว่าตลาดส่งออกสำคัญของโลกจะมีการใช้วัคซีนต้าน COVID-19 เป็นวงกว้างขึ้นจนอาจนำไปสู่การผ่อนปรนมาตรการควบคุมจำนวนพนักงานในท่าเรือภายในช่วงครึ่งแรกของปี 2564 ซึ่งจะมีผลให้การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์รวดเร็วขึ้น และมีตู้คอนเทนเนอร์กลับเข้าสู่ตลาดมากขึ้น

Disclaimer : ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด