

## ข่าวเด่นประจำสัปดาห์จากสหรัฐอเมริกา

(Weekly News from USA)

Thai Trade Center – Miami

6100 Blue Lagoon Dr., Ste. 100, Miami FL 33126

T. 786-388-7888 F. 786-388-7999

Email: [ttcmiami@gmail.com](mailto:ttcmiami@gmail.com)

วันที่ 13-17 มีนาคม 2566



### อัตราค่าขนส่งระหว่างประเทศลดลง



[คลิกที่นี่เพื่อใส่หัวข้อรอง]

**เนื้อหาสาระข่าว:** บริษัท Freightos Ltd. ปรับลดยอดประเมินการขยายตัวลงเมื่อยอดการใช้บริการและอัตราค่าขนส่งทางเรือที่กำลังจะสิ้นสุดเริ่มส่งผลร้ายในรายงานผลประกอบการฉบับแรกของบริษัท ซึ่งให้บริการแพลตฟอร์มการจองเรือขนส่งสินค้า หลังเข้าสู่ตลาดทุนด้วยการควบรวมกิจการกับบริษัทที่มีวัตถุประสงค์เฉพาะคือธุรกิจควบรวมกิจการแห่งหนึ่ง

บริษัทสัญชาติอิสราเอลแห่งนี้ เป็นหนึ่งในผู้เชี่ยวชาญด้านห่วงโซ่อุปทานหลายๆ รายที่มีกิจการรุ่งเรืองขึ้นตลอดช่วงเวลาที่โรคระบาดสร้างความวุ่นวายต่อระบบขนส่งสินค้าและค่าบริการขนส่งให้พุ่งสูงขึ้น ได้แถลงว่าบริษัทฯ คาดว่าจะต้องปรับอัตราค่าการขยายตัวของรายได้เมื่อเทียบกับยอดในปี 2022 ลงเหลือเพียงร้อยละ 15-21

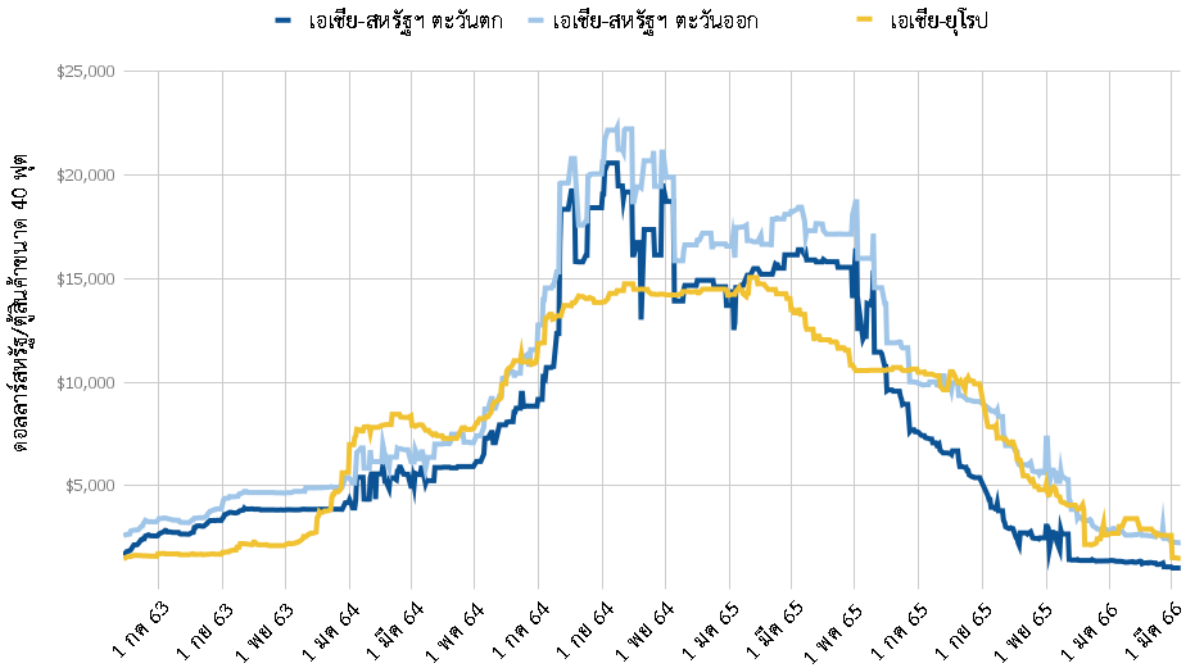
ในปี นี้ จากที่เคยประมาณการไว้ว่าจะขยายตัวถึงร้อยละ 87 โดย Zvi Schreiber ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้ก่อตั้งของ Freightos Ltd กล่าวว่าธุรกิจนี้มีการเปลี่ยนแปลงไปมากอย่างไม่น่าเชื่อ ด้วยภาวะเศรษฐกิจโลกที่ไม่แน่นอน ประกอบกับระดับอุปสงค์ที่ลดต่ำลงและระวางเรือที่ว่างมาก ทำให้เกิดแรงต้านมหาศาลต่อแผนการขยายตัวของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ คาดการณ์ยอดรายได้ในปี 2023 ไว้ที่ 22.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงจากเดิมที่ประมาณการณไว้ช่วงเดือนมิถุนายน 2022 ว่าจะมีรายได้ถึง 39.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยบริษัทได้เข้าสู่ตลาดหุ้นในเดือนมกราคมเมื่อบริษัทเรือขนส่งสินค้ากำลังคืนเรือเอาตัวรอดหลังค่าขนส่งลดลงมาจากที่เคยสูงมากในช่วงที่มีโรคระบาดในปีที่ผ่านมา

AP Moller-Maersk A/S หนึ่งในบริษัทเรือขนส่งสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในโลก แฉลงว่ายอดรายได้ของตนอาจตกลงมาถึงร้อยละ 80 ในปีนี้ ส่วนบริษัท Flexport Inc ซึ่งเป็นผู้ให้บริการบริหารจัดการส่งสินค้าผ่านระบบออนไลน์เป็นหลักได้เลิกจ้างพนักงานไปหลายคนแล้วเพราะระดับอุปสงค์ในตลาดโลกลดลง ประกอบกับบริษัทตัวแทนจัดการขนส่งทางบกในสหรัฐฯ ได้หยุดให้บริการเพราะปริมาณการขนส่งภายในประเทศที่กำลังลดลงด้วย

บริษัท Freightos แฉลงอีกว่าเมื่อเดือนที่แล้วอัตราค่าขนส่งทางทะเลจากเอเชียมายังแนวชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ ในช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนมกราคมที่ผ่านมา นั้นลดลงกว่าร้อยละ 91 จากอัตราในช่วงเวลาเดียวกันในปีที่แล้ว ในขณะที่อัตราจากเอเชียไปทางตอนเหนือของยุโรปลดลงกว่าร้อยละ 77 และข้อมูลจากสมาคมขนส่งทางอากาศสากลก็ชี้เช่นกันว่า ระดับอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศก็กำลังหดตัว ปริมาณเที่ยวบินขนส่งสินค้าลดลงร้อยละ 14.9 ในเดือนมกราคมจากระดับปีก่อน แพลตฟอร์มของบริษัท Freightos นี้ทำงานเหมือนกับแพลตฟอร์มการท่องเที่ยวอย่าง Expedia หรือ Travelocity แต่เป็นระบบที่ใช้สำหรับการจองบริการขนส่งสินค้า ซึ่งผู้ใช้บริการขนส่งทางทะเลสามารถใช้งานแพลตฟอร์มดังกล่าวในการเทียบอัตราราคาค่าขนส่งและจองใช้บริการขนส่งทางทะเลและอากาศ โดยที่ Freightos จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมที่ได้รับจากการจองแต่ละครั้ง ซึ่งอาจเป็นอัตราแน่นอนต่อการจองแต่ละครั้งหรือเป็นอัตราร้อยละต่อมูลค่าของการจองแล้วแต่กรณี ซึ่งในปี 2022 บริษัทได้รายงานยอดรายได้ไว้ที่ 19.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งขยายตัวจากปีก่อนถึงร้อยละ 72 แต่ก็ต่ำกว่าที่ประมาณการเอาไว้ในเดือนมิถุนายน 2022 ร้อยละ 9.5 โดยผลประกอบการดังกล่าวมีจำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น 2 เท่าในช่วงไตรมาสสุดท้าย แม้ระดับอุปสงค์ของบริการขนส่งทั่วโลกจะเริ่มแผ่วลงมาแล้วก็ตาม พนักงานของ Freightos กล่าวว่าพวกเขาปลอดภัยจากแรงกดดันต่างๆ จากธุรกิจรอบข้างที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เพราะ แพลตฟอร์มของพวกเขานั้นมีจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งและผู้ให้บริการขนส่งสมัครเพิ่มเข้ามาใช้งานอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา บริษัทได้รับเงินทุนเพิ่มขึ้น 80 ล้านดอลลาร์สหรัฐจากการควบรวมกิจการกับ Gesher I Acquisition Corp. ในวันที่ 26 มกราคม นักลงทุนรายใหญ่เป็นบริษัทบริหารสินทรัพย์สัญชาติอังกฤษ M&G PLC ซึ่งลงทุน 60 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ Qatar Airways Ltd ลงทุนอีก 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ราคาหุ้นในเดือนมกราคม อยู่ที่ 22.76 ดอลลาร์สหรัฐหลังเปิดให้จองในราคาหุ้นละ 10 ดอลลาร์สหรัฐ แต่ในอีกหลายสัปดาห์ถัดมา ราคาหุ้นตกลงมาเหลือต่ำกว่า 5 ดอลลาร์สหรัฐ และในวันจันทร์ที่ผ่านมาเหลือเพียง 4.34 ดอลลาร์สหรัฐเท่านั้น

**บทวิเคราะห์:** พิจารณาจากสถิติอัตราค่าขนส่งทางทะเล จากเว็บไซต์ของ Freightos จะเห็นว่าขณะนี้อัตราค่าขนส่งทางทะเลลดลงมาอยู่ในระดับพอๆ กับช่วงปกติก่อนการเกิดโรคระบาดแล้ว และยังมีแนวโน้มตกลงต่ำกว่าอัตราเดิมด้วยซ้ำ

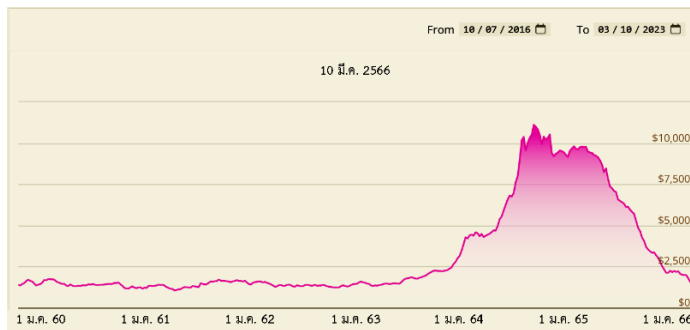
## อัตราค่าขนส่งตู้สินค้าทางทะเล



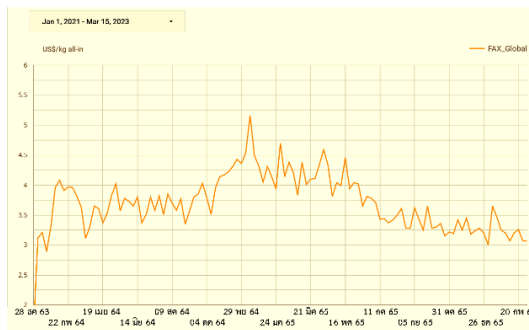
หลังความหวาดกลัวต่อโรคระบาดผ่อนคลายลง สถานการณ์โลกก็เริ่มกลับเข้าสู่ภาวะที่ปกติขึ้นเป็นลำดับ โดยหนึ่งในตัวแปรที่กระทบกับการค้าระหว่างประเทศอย่างรุนแรงที่สุดก็คือค่าขนส่งสินค้าที่ได้เริ่มกลับเข้าสู่ระดับปกติแล้ว และอีกปัญหาหนึ่งในช่วงเวลาเดียวกันก็คือปัญหาเรื่องห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งก็มีส่วนที่เกิดขึ้นจากค่าขนส่งที่พุ่งสูงอย่างมากก่อนหน้านี้ก็ได้คลายตัวตามลงไปบ้างแล้ว ส่วนปัจจัยอื่นๆ ที่ยังเป็นตัวแปรที่ผันผวนอยู่ในขณะนี้ ได้แก่ ปัญหาภาวะเงินเฟ้อที่หลายประเทศยังไม่สามารถควบคุมให้อยู่ในระดับที่น่าพอใจได้ ปัญหาการสู้รบระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ที่ยังไม่มีความชัดเจนว่าจะจบง่ายๆ และปัญหาความตึงเครียดด้านการค้าและภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างสหรัฐฯ-จีน 2 มหาอำนาจใหญ่ทางเศรษฐกิจของโลก ที่จะต้องจับตาต่อไปอย่างใกล้ชิด

ปัจจุบัน ด้วยเหตุหลายประการดังที่กล่าวไป ในสหรัฐฯ เอง การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น ภาวะเงินเฟ้อที่ยังไม่ลดลง และการขาดแคลนแรงงานในสหรัฐฯ แม้ว่าจะมีการติดประกาศรับสมัครงานอยู่ก็ตาม (แรงงานทั่วไปที่ไม่ใช่แรงงานระดับบริหาร) ทำให้ผู้ประกอบการเริ่มชะลอการใช้จ่ายหรือใช้จ่ายเฉพาะที่จำเป็น จึงเกิด

ปัญหาจากพายุฝุ่นอุปสงค์ที่กำลังอ่อนตัวลง ซึ่งจะส่งผลให้ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าลดลงด้วย อัตราค่าบริการจึงอาจมีแนวโน้มลดลงไปอีก ไม่เพียงแต่ค่าขนส่งทางทะเลเท่านั้น บริษัท Freightos ยังได้จัดทำดัชนีราคาค่าขนส่งเอาไว้ทั้งทางทะเลและอากาศ ซึ่งแนวโน้มก็ยังคงเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ดังแสดงในแผนภูมิดัชนีทั้ง 2 ภาพข้างล่างนี้



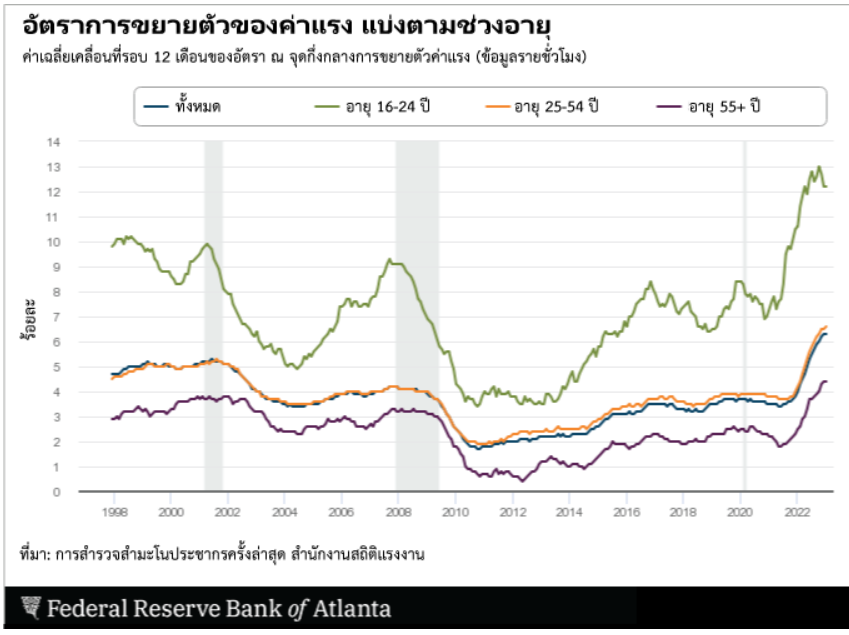
ดัชนีอัตราค่าขนส่งทางทะเล



ดัชนีอัตราค่าขนส่งทางอากาศ

**ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ:** จริงอยู่ที่ระดับอุปสงค์จากพายุฝุ่นผู้บริโภครอคอยมีแนวโน้มอ่อนตัวลง เพราะต้องระมัดระวังค่าใช้จ่ายเพื่อดูแลสุขภาพการณื ประกอบกับราคาสินค้าที่กำลังถีบตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งยังกดดันให้เกิดภาวะเงินเฟ้อต่อไปอีก แม้ว่าการขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ จะได้ชะลอการถีบตัวของภาวะเงินเฟ้อในประเทศให้ปรับตัวลงมาบ้างแล้ว แต่ก็ยังห่างไกลจากเป้าหมาย 2 ตามที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ ตั้งไว้ และยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มดอกเบี้ยนโยบายขึ้นอีกเพื่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อต่อไป ซึ่งยังคงจะต้องจับตาดูกันต่อไป หลังมีคำวิพากษ์วิจารณ์ย้อนกลับมาให้กับธนาคารกลางสหรัฐฯ ว่าการขึ้นดอกเบี้ยดังกล่าวอาจเป็นต้นเหตุสำคัญที่ทำให้ธนาคาร 3 แห่งของสหรัฐฯ ต้องปิดกิจการลง และมีคำถามต่อมาว่าจะเกิดเหตุร้ายกับภาคการธนาคารทั้งระบบตามทฤษฎีโดมิโนต่อไปหรือไม่ ซึ่งคำถามเช่นนี้ อาจมีผลให้ธนาคารกลางต้องปรับแนวทางในการต่อสู้กับภาวะเงินเฟ้อต่อไปอย่างไรในอนาคต

นอกจากข่าวดี เรื่องค่าขนส่งที่มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องแล้ว ก็ยังมีข่าวดีอีกกระแสในเรื่องค่าแรงที่ยังคงมีแนวโน้มสูงขึ้นโดยเฉพาะในกลุ่มแรงงานรุ่น Gen Z ที่เพิ่งเริ่มต้นก้าวเข้าสู่ชีวิตแบบผู้ใหญ่และการทำงาน จากผลการสำรวจพบว่า อัตราค่าจ้างแรงงานสำหรับกลุ่มเริ่มต้นใหม่นี้สูงถึงเกือบ 1 เท่าตัวของบรรดาแรงงานรุ่นก่อนหน้าพวกเขา อีกทั้งผู้บริโภควัยเยาว์กลุ่มนี้ ยังมีถึง 1 ใน 3 ที่ยังอาศัยอยู่กับผู้ปกครอง รวมถึงมีการเก็บออมเงินเอาไว้ตั้งแต่ในช่วงที่เกิดโรคระบาดจำนวนมากด้วย และผู้บริโภคกลุ่มนี้มีทัศนคติในการใช้จ่ายที่แตกต่างจากผู้บริโภคอื่น ตรงที่นิยมใช้จ่ายเงินไปกับสิ่งอำนวยความสะดวก



การท่องเที่ยวหาประสบการณ์และหาความสุขสบายในรูปแบบต่างๆ มากกว่าที่จะต้องการเก็บสะสมเงินเอาไว้ในธนาคาร นักเศรษฐศาสตร์จำนวนหนึ่งจึงมองว่า กลุ่มดังกล่าวจะยังมีการใช้จ่ายอย่างต่อเนื่องมากกว่าจะออมเงิน และยังมีผู้บริโภครุ่นเด็กหรือ Gen Alpha ที่ยังใช้จ่ายเงินของผู้ปกครองอยู่ที่ก็มีพฤติกรรมการใช้จ่ายแบบตามอารมณ์ และยังไม่มีความคิดหรือแผนการสำหรับอนาคตที่ชัดเจน ที่ยังจะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการใช้จ่ายกับบรรดาผู้ปกครองอยู่ และจากบทความเดียวกันนั่นเองและบทความอื่นๆ อีกหลายๆ บทความที่ชี้ว่านักการตลาดสหรัฐฯ กำลังให้ความสนใจกับกลุ่มผู้บริโภควัยเยาว์ทั้ง 2 กลุ่มนี้ มีบางสื่อถึงขั้นชี้ชัดว่ายังมีพื้นที่สื่อที่จะเข้าถึงผู้บริโภค 2 กลุ่มนี้ที่ยังว่างอยู่อีกมาก คือพื้นที่โฆษณาผ่านทางเกมต่างๆ ที่ผู้บริโภครุ่นเด็กและหนุ่มสาวใช้กันอยู่อย่างหนาแน่น เมื่ออ่านบทความเหล่านี้แล้วอาจรู้สึกบ้างว่า นักการตลาดสมัยนี้กำลังจะเข้ามาทำมาหากินกับเด็กๆ หรือ คำตอบก็คือ ใช่ แต่ด้วยระบบสังคมของสหรัฐฯ อาจยังไม่จำเป็นต้องกังวลในประเด็นนี้นัก ทั้งนี้ ก็เพราะในสหรัฐฯ มีองค์กรสิทธิเด็กและเยาวชนที่เข้มแข็งพอ เมื่อใดที่สื่อเหล่านี้เริ่มถูกนำมาใช้มากขึ้น ก็จะมีระเบียบปฏิบัติกฎหมาย หรือถึงขั้นออกเป็นกฎหมายของรัฐบาลกลางออกมากำกับ เช่นเดียวกับที่เคยมีออกมาแล้วและใช้บังคับกับเนื้อหาที่เผยแพร่ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ อยู่ในขณะนี้

ผู้ประกอบการที่สินค้าของตนมีกลุ่มเป้าหมายเป็นกลุ่มผู้บริโภคทั้ง 2 นี้ ก็น่าจะยังมีโอกาสที่จะสามารถขายสินค้าได้อยู่เพราะระดับอุปสงค์จะยังไม่ลดลงมากนัก ซึ่งที่จริงแล้วจากรายงานดังกล่าวนี้ ยังชี้ว่ากำลังเพิ่มขึ้นด้วย โดยเฉพาะในด้านการท่องเที่ยว รวมถึงสินค้าพื้นฐานต่างๆ เช่น อาหาร ของใช้ส่วนบุคคล ฯลฯ ก็จะ

ยังคงมีแรงซื้อต่อไปอีกเรื่อยๆ มีเพียงสินค้าที่ถูกมองว่าเป็นของฟุ่มเฟือยเท่านั้นที่อยู่ในระยะนี้ อาจจะต้องรอดต่อไปอีกสักหน่อย จนเมื่อผู้บริโภคเริ่มมีความมั่นใจต่อระบบเศรษฐกิจมากกว่านี้ โดยสัญญาณแรกที่จะบอกได้ว่า ระดับอุปสงค์ที่กำลังจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติแล้วก็คือ เมื่อใดที่ธนาคารกลางสหรัฐฯ เริ่มทยอยปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายลงมาและอย่างต่อเนื่อง เมื่อถึงเวลานั้น ทุกอย่างน่าจะเริ่มกลับเข้าที่เข้าทางเหมือนช่วงก่อนเกิดการระบาดของโควิด-19 อีกครั้ง หากวิกฤติการณ์ร้ายแรงระดับโลกทั้งที่เกิดขึ้นอยู่ในขณะนี้และที่อาจจะอุบัติขึ้นมาใหม่เข้ามากระทบอีกรอบ

\*\*\*\*\*

ที่มา: The Wall Street Journal

เรื่อง: “Shipping Platform Freightos Slices Cargo Growth Forecast”

โดย: Paul Berger

สคต. ไมอามี /วันที่ 13-17 มีนาคม 2566