

สหรัฐอเมริกาหลังโควิด-19:

ความต้องการสินค้าฟุ้ง
ระบบขนส่งล่าช้า
ตลาดผักและผลไม้กระป๋อง

Thailand Office of Agricultural Affairs, Los Angeles



อุตสาหกรรมผักผลไม้ทั่วโลกเป็น

รูปแบบธุรกิจที่น่าสนใจและมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ซึ่งมีกิจกรรมการดำเนินงานภายใต้ระบบห่วงโซ่อุปทานของโลกที่มีความละเอียดอ่อนที่สุดรูปแบบหนึ่ง ด้วยต้องเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างพิถีพิถันทุกวัน และยังต้องรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ การแก้ไขปัญหาและการฝ่าฟันความท้าทายที่หนักหน่วงไม่ว่าจะเป็นความท้าทายที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ การจ้างงานหรือความท้าทายด้านแรงงาน การปรับนโยบายของรัฐบาล หรือความท้าทายอื่นๆ จึงอาจกล่าวได้ว่าอุตสาหกรรมผักและผลไม้เป็นอุตสาหกรรมที่มีประสิทธิภาพและคล่องตัวอย่างไม่น่าเชื่อในแง่ความสามารถในการปรับตัวได้อย่างรวดเร็วเมื่อต้องเผชิญกับความท้าทายใหม่ๆ



อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันอุตสาหกรรมผักและผลไม้กำลังเผชิญกับหนึ่งในความท้าทายระดับโลกครั้งใหญ่ที่สุดเท่าที่เคยมีมา ส่งผลให้ผู้ประกอบการทุกรายในห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่เกษตรกรไปถึงจะลูกค้าต้องประสบปัญหาความล่าช้าของระบบการ

**"ความต้องการสินค้ามีมาก
อย่างไม่เคยพบมาก่อน โดยเทียบ
ได้กับความต้องการสินค้าสำหรับ
นักเรียนช่วงใกล้เปิดเทอมรวมกับ
ความต้องการสินค้าช่วงวันหยุด
เทศกาล ซึ่งการประมาณดังกล่าวก็
ยังอาจไม่ใกล้เคียงกับความเป็นจริง
มากนัก"**

ความต้องการสินค้าและระบบการขนส่ง

เนื่องจากเป็นที่ทราบกันดีว่าโควิด-19 ได้ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก ซึ่งส่งผลต่อทุกอุตสาหกรรมและทุกธุรกิจทั่วโลก กล่าวคือ ตลาดสินค้าทั่วโลกไม่ได้เตรียมตัวไว้สำหรับสถานการณ์ความต้องการที่เพิ่มขึ้นสำหรับผลิตภัณฑ์เกือบทุกชนิด ไม่ว่าจะเป็นอุปกรณ์ออกกำลังกาย เครื่องใช้อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องตกแต่งบ้าน รองเท้า อุปกรณ์ทำสวน และอีกชนิดที่ผู้บริโภคที่กำลังมองหา

นาย ทิม คลาร์ก ประธานบริษัท Vanguard International USA ซึ่งเป็นซัพพลายเออร์ผักและผลไม้รายใหญ่ที่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในมลรัฐวอชิงตัน สหรัฐอเมริกา และมีสำนักงานสาขาทั่วโลกทั้งในอเมริกาใต้ ยุโรป เอเชีย และแอฟริกาใต้ ได้เปิดเผยว่า



netscribes.com

ความต้องการผลิตภัณฑ์สินค้าจากภูมิภาคเอเซียนั้นมีสูงมากจนทำให้อัตราค่าขนส่ง ณ เวลาที่ ซื้อขายจริงติดตัวขึ้นไปสูงกว่า 20,000 เหรียญสหรัฐ/ตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นเป็นสี่เท่าจากอัตราปกติ ความต้องการตู้คอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้นสำหรับการขนส่งมีสูงมากจนเรือขนส่งสินค้าต้องบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่ว่างเปล่าขึ้นเรือเพื่อให้สามารถกลับไปยังเอเซียให้เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

นายคลาร์ก เปิดเผยต่อไปว่า “ผู้ให้บริการขนส่งรายหนึ่งที่บริษัทของเราใช้บริการอยู่ได้ยอมรับว่าความต้องการสินค้าในอุตสาหกรรมอาหารแช่แข็งนั้นมีสูงมากถึงขนาดที่ผู้ให้บริการขนส่งถึงกับเสนอราคาค่าระวางแก่ผู้ให้บริการขนส่งสูงกว่าอัตราปกติถึง 6,000 เหรียญสหรัฐ”

ทั้งนี้ สถานการณ์ของบริษัท Vanguard International USA ยังไม่ย่ำแย่มากนักเนื่องจากบริษัทขนส่งเลือกที่จะรักษาความสัมพันธ์ทางธุรกิจในระยะยาว จึงยังคงปฏิบัติตามสัญญาที่ตกลงกันไว้ อย่างไรก็ตาม บริษัทอื่นๆ อาจไม่ได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกัน

**"ความต้องการสินค้ายังคงผลักดันคุณค่าขนส่งสินค้าให้เพิ่มขึ้นมาโดยตลอดจนถึงปัจจุบัน
ก็ยังไม่เห็นเพดานสูงสุด"**



collegeofadultlearning.edu.au

dcvelocity.com



ระบบโลจิสติกส์ในสหรัฐอเมริกา กำลังมีปัญหา

เมื่อมองไปที่ตลาดสหรัฐอเมริกาในขณะนี้ จะเห็นได้ทันทีว่าโครงสร้างพื้นฐานของระบบห่วงโซ่อุปทานกำลังล่มสลายอย่างสิ้นเชิง โดยเมื่อสัปดาห์สุดท้ายของเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา มีตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งมีสินค้าบรรจุอยู่เต็มจำนวน 3,000 ตู้ ถูกวางเรียงรายอยู่บนเส้นทางรถไฟนอกนครชิคาโก ส่งผลให้การจราจรทางรถไฟหยุดชะงัก สินค้าในตู้คอนเทนเนอร์เหล่านี้ไม่สามารถนำออกมาได้เนื่องจากโกดังจัดเก็บสินค้าเต็ม คลังสินค้าไม่มีพื้นที่เหลือพอสำหรับการเก็บสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์เหล่านั้นควรจะถูกนำออกไปโดยรถไฟหรือรถบรรทุกหลังจากถ่ายสินค้าออกหมดแล้ว แต่ขณะนี้ได้กลายเป็นที่เก็บสินค้าชั่วคราวที่มีค่าใช้จ่ายสูงมาก

ขณะนี้ ไม่เพียงแต่จะเห็นตู้คอนเทนเนอร์ที่วางเปล่าหรือมีสินค้าอยู่เต็มตั้งไว้เพื่อรอการเปลี่ยนถ่าย แต่ยังเห็นการขาดแคลนแชสซี (chassis) ที่ใช้สำหรับตู้คอนเทนเนอร์อีกด้วย โดยปกติแล้วตู้คอนเทนเนอร์จะถูกนำออกจากเรือ แต่การนำกลับคืนมามีความล่าช้ามาก ดังนั้น จึงทำให้ไม่สามารถนำตู้คอนเทนเนอร์ออกจากเรือได้ และหากแม้จะดำเนินการได้ ก็ไม่สามารถรับประกันว่าจะมีแชสซีสำหรับการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ในขณะเดียวกันอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนส่งสินค้าก็ไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพเนื่องจากระยะเวลาการรอที่ยาวนานที่ท่าเรือ และการขาดแคลนอุปกรณ์ เช่น แชสซีที่ใช้ในการลากตู้คอนเทนเนอร์ไปยังจุดโหลดตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งหมดนี้คือสาเหตุของ ความระส่ำระสาย ความล่าช้า และราคาค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ลูกค้าไม่ได้รับสินค้าตามเวลาที่กำหนด

ผลกระทบของระบบการขนส่งต่อสินค้าผักและผลไม้

ระยะเวลาการขนส่งเป็นสิ่งที่เข้มงวดมากสำหรับอุตสาหกรรมสินค้าที่เน่าเสียง่าย ด้วยธรรมชาติที่เน่าเสียง่ายของผักและผลไม้การจัดส่งจะต้องตรงตามตารางเวลาที่กำหนดเพื่อบริหารความเสี่ยงและเวลาการส่งมอบสินค้าตามความต้องการของลูกค้า ดังนั้น ชีพพลายเออร์จึงจำเป็นต้องมองหาทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพที่สุด เพื่อรักษาผลประโยชน์ให้แก่ทั้งผู้ผลิตและลูกค้า

การขนส่งทางเครื่องบิน

เป็นทางเลือกหนึ่งเพื่อหลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนเกี่ยวกับตารางการเดินเรือและการขาดแคลนอุปกรณ์ อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางอากาศส่งผลให้ราคาสินค้าสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งแน่นอนว่าต้นทุนดังกล่าวจะถูกส่งต่อไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่อุปทานและผู้บริโภคในท้ายที่สุด นอกจากนี้ ยังมีผลกระทบอย่างมากต่อปริมาณที่สามารถจัดส่งและจำหน่ายอีกด้วย ดังนั้น เมื่อผลผลิตมีเพิ่มขึ้น ผู้ปลูกจึงจำเป็นต้องยอมรับการขนส่งทางทะเลในเส้นทางตรงมากขึ้นโดยไม่คำนึงถึงความท้าทายต่างๆ โดยการขนส่งเส้นทางตรงจะไม่จำเป็นต้องขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ไปยังเรือลำอื่นเพื่อไปยังปลายทางสุดท้าย

การขนส่งทางรถยนต์

ระยะเวลาในการรอรับสินค้าในท่าเรือขึ้น เช่น รถบรรทุกที่ไปรับสินค้าผักและผลไม้จากท่าเรือเมืองลองบีช มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ต้องใช้เวลาในการรอเพื่อนำสินค้าขึ้นรถบรรทุกเพิ่มขึ้นจากปกติ 2 ชั่วโมง เป็น 6 - 8 ชั่วโมง

การขนส่งทางเรือ

ตัวอย่างการขนส่งคอนเทนเนอร์บรรจุมะม่วงและสับปะรดจากใต้หวันไปยังเมืองวาดิวอสต็อก รัสเซีย ปกติควรใช้เวลา 6 วัน แต่ด้วยความท้าทายในปัจจุบัน การจัดส่งล่าสุดใช้เวลาถึง 48 วัน นอกเหนือจากการได้รับสินค้าที่ล่าช้าแล้ว ราคาค่าขนส่งก็พุ่งสูงด้วยเช่นกัน โดยภาพรวมแล้ว ราคาได้เพิ่มขึ้นจาก 4,500 เหรียญสหรัฐ เป็น 12,000 เหรียญสหรัฐ ในการจัดส่งจากจุด A ไปยังจุด B และท้ายที่สุดแล้ว ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นนั้นจะส่งผลกระทบต่อราคาสุดท้ายของสินค้าซึ่งจะถูกผลักไปยังผู้บริโภค

ปัญหาระบบโลจิสติกส์จะสิ้นสุดลงเมื่อใด

ผู้นำอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมากได้หารือและได้ข้อสรุปว่า ปัญหาเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานที่กำลังประสบอยู่ขณะนี้ ไม่น่าจะบรรเทาลงจนกว่าจะถึงไตรมาสที่สองของปี 2565 อย่างไรก็ตาม อาจจะมีปัจจัยอื่นเกิดขึ้นทำให้การคาดการณ์ดังกล่าวเปลี่ยนแปลงได้

