

ระดับน้ำไรน์ต่ำดันต้นทุนขนส่ง เนเธอร์แลนด์ปรับระบบโลจิสติกส์รับความผันผวน

ภาวะแห้งแล้งและฝนที่ตกน้อยในช่วงฤดูร้อนปี 2569 ทำให้ระดับน้ำในแม่น้ำไรน์อยู่ในระดับต่ำเป็นเวลานาน และลดลงอีกครั้งในเดือนกันยายน ส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างท่าเรือรอตเตอร์ดัมกับเยอรมนีและพื้นที่ตอนในของยุโรป เรือบรรทุกสินค้าต้องลดน้ำหนักบรรทุกให้เหมาะสมกับความลึกของร่องน้ำ ผู้ประกอบการจึงเพิ่มจำนวนเที่ยว ใช้เรือหลายลำ หรือเปลี่ยนไปใช้รถไฟและรถบรรทุกบางส่วน ทำให้ต้นทุนสูงขึ้นและการวางแผนส่งมอบสินค้ามีความซับซ้อนมากกว่าเดิม

สำนักงานสถิติแห่งชาติเนเธอร์แลนด์ (CBS) รายงานว่า เดือนสิงหาคม 2569 การขนส่งสินค้าทางน้ำของเนเธอร์แลนด์มีปริมาณรวม 21.8 ล้านตัน ลดลงร้อยละ 18.8 จากเดือนเดียวกันของปีก่อน และเป็นปริมาณต่ำที่สุดสำหรับเดือนสิงหาคมในรอบ 15 ปี ต่อเนื่องจากเดือนกรกฎาคมที่ลดลงร้อยละ 9.3 ระดับน้ำที่ลดลงทำให้เรือบรรทุกสินค้าได้น้อยลง โดยน้ำหนักบรรทุกเฉลี่ยในเดือนสิงหาคม 2569 อยู่ที่ 1,299 ตันต่อเที่ยว เทียบกับประมาณ 1,500 ตันในเดือนสิงหาคมของปีที่ระดับน้ำอยู่ในภาวะปกติ แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนเที่ยวเดินเรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 สะท้อนว่า การขนส่งสินค้าแต่ละเที่ยวทำได้ในปริมาณน้อยลงและต้องใช้เที่ยวเรือมากขึ้น

ผลกระทบเกิดขึ้นชัดเจนกับการขนส่งระหว่างประเทศ สินค้าที่ขนส่งจากต่างประเทศเข้าสู่เนเธอร์แลนด์ลดลงร้อยละ 20.2 ส่วนสินค้าที่ส่งจากเนเธอร์แลนด์ไปต่างประเทศลดลงร้อยละ 22.2 ขณะที่สินค้าผ่านแดน ซึ่งใช้เนเธอร์แลนด์เป็นทางผ่านระหว่างต้นทางและปลายทางในต่างประเทศ ลดลงร้อยละ 50.1 ส่วนการขนส่งภายในประเทศเพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 0.4

เส้นทางระหว่างเนเธอร์แลนด์กับเยอรมนีได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยปริมาณสินค้าที่ส่งจากเนเธอร์แลนด์ไปเยอรมนีลดลงประมาณ 2 ล้านตัน หรือร้อยละ 39.7 ขณะที่สินค้าที่ขนส่งจากเยอรมนีเข้าสู่เนเธอร์แลนด์ลดลงประมาณ 1 ล้านตัน หรือร้อยละ 49.5 เส้นทางดังกล่าวพึ่งพาแม่น้ำไรน์เป็นหลัก ทั้งในการลำเลียงวัตถุดิบจากท่าเรือรอตเตอร์ดัมไปยังฐานการผลิต และการขนส่งสินค้าจากพื้นที่อุตสาหกรรมกลับมายังเนเธอร์แลนด์

แม่น้ำไรน์เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมท่าเรือรอตเตอร์ดัมกับพื้นที่อุตสาหกรรมในเยอรมนี ฝรั่งเศส และสวิตเซอร์แลนด์ โดยบริเวณ Kaub ทางตอนกลางของเยอรมนีเป็นหนึ่งในจุดต้นและจุดคอขวดสำคัญ เรือที่เดินทางผ่านบริเวณนี้จึงต้องปรับน้ำหนักบรรทุกตามระดับน้ำในแต่ละวัน ในช่วงปลายเดือนกันยายน 2569 ข้อจำกัดบริเวณดังกล่าวเพิ่มขึ้นตามระดับน้ำที่ลดลง โดยค่าระดับน้ำอ้างอิงที่สถานี Kaub ลดจาก 21 เซนติเมตรเมื่อวันที่ 11 กันยายน เหลือ -2 เซนติเมตรเมื่อวันที่ 27 กันยายน ก่อนปรับขึ้นมาอยู่ที่ประมาณ 5 เซนติเมตรในวันที่ 29 กันยายน ซึ่งต่ำกว่าสถิติเดิม 25 เซนติเมตรที่บันทึกไว้ในปี 2561 ข้อมูลพยากรณ์ของหน่วยงานบริหารทางน้ำและการเดินเรือของเยอรมนี ณ วันที่ 29 กันยายน 2569 คาดว่า ระดับน้ำที่ Kaub จะอยู่ในช่วงประมาณ 2 – 6 เซนติเมตรไปจนถึงวันที่ 3 ตุลาคม ทำให้เรือยังต้องจำกัดน้ำหนักบรรทุกและผู้ประกอบการต้องติดตามระดับน้ำอย่างใกล้ชิด

ระดับน้ำที่ลดลงทำให้เรือข้ามฟากบริเวณ Kaub ต้องหยุดให้บริการเมื่อระดับต่ำกว่าเกณฑ์ 15 เซนติเมตร ส่วนเรือบรรทุกสินค้ายังคงให้บริการได้บางส่วน โดยต้องลดน้ำหนักบรรทุกอย่างมาก การรับขนส่งสินค้าจึงขึ้นอยู่กับขนาดและประเภทของเรือ ปริมาณสินค้าที่บรรทุก ตลอดจนกำลังเรือที่มีอยู่ในตลาด

ต้นทุนขนส่งปรับสูงขึ้นตามข้อจำกัดด้านน้ำหนักบรรทุก S&P Global รายงานว่า เมื่อวันที่ 18 กันยายน ค่าขนส่งเรือบรรทุกสินค้าจากกลุ่มท่าเรือ Amsterdam–Rotterdam–Antwerp ไปยังเมือง Basel ในสวิตเซอร์แลนด์เพิ่มเป็นประมาณ 215 ยูโรต่อตัน จาก 165 ยูโรต่อตันเมื่อวันที่ 11 กันยายน หรือเพิ่มขึ้น 50 ยูโรต่อตันภายในหนึ่งสัปดาห์ ขณะเดียวกัน ระบบราง ถนน และท่าส่งมีการใช้งานในระดับสูง และไม่สามารถรองรับสินค้าทั้งหมดที่เปลี่ยนมาจากทางน้ำได้

Contargo ผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือรอตเตอร์ดัมและแอนต์เวิร์ปกับพื้นที่ตอนในของยุโรป ระบุว่า เมื่อค่าระดับน้ำที่ Kaub อยู่ที่ 80 เซนติเมตรหรือต่ำกว่า บริษัทอาจต้องปรับการให้บริการ และพิจารณาการรับขนส่งสินค้ากับอัตราค่าธรรมเนียมเป็นรายกรณี เนื่องจากเรือสามารถบรรทุกสินค้าได้น้อยลงและต้องใช้พื้นที่ระวางเพิ่มขึ้น

ด้าน Hapag-Lloyd สายเรือระหว่างประเทศซึ่งให้บริการขนส่งตู้สินค้าต่อจากท่าเรือเข้าสู่พื้นที่ตอนในของยุโรป ประกาศปรับอัตราค่าธรรมเนียมน้ำต่ำ (Low Water Surcharge) โดยจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2569 สำหรับปลายทางที่อยู่ตอนใต้ของเมือง Koblenz อัตราสำหรับตู้ขนาด 20 ฟุตเริ่มที่ 40 ยูโร เมื่อค่าระดับน้ำที่ Kaub อยู่ระหว่าง 131–150 เซนติเมตร และเพิ่มเป็น 1,350 ยูโรเมื่อระดับน้ำอยู่ที่ 25 เซนติเมตรหรือต่ำกว่า

สินค้าที่ได้รับผลกระทบมากเป็นกลุ่มที่มีน้ำหนักสูงและขนส่งครั้งละปริมาณมาก เช่น น้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เคมีภัณฑ์ ถ่านหิน แร่ โลหะ ธัญพืช วัตถุดิบอาหารสัตว์ และวัสดุก่อสร้าง เมื่อเรือรับน้ำหนักได้น้อยลง บริษัทต้องแบ่งสินค้าออกเป็นหลายเที่ยว เพิ่มปริมาณสินค้าสำรอง หรือปรับไปใช้ระบบขนส่งที่มีต้นทุนสูงกว่า โรงงานที่พึ่งพาวัตถุดิบจากท่าเรือรอตเตอร์ดัมต้องปรับแผนการผลิตและการบริหารสินค้าคงคลังให้สอดคล้องกับระยะเวลาขนส่งที่เปลี่ยนไป

evofenedex สมาคมผู้ประกอบการด้านการค้าและโลจิสติกส์ของเนเธอร์แลนด์ ระบุว่า ระดับน้ำต่ำทำให้ต้นทุนขนส่งเพิ่มขึ้นและการส่งมอบสินค้ามีความไม่แน่นอนมากขึ้น บริษัทที่พึ่งพาวัตถุดิบจากการขนส่งทางน้ำจึงอาจต้องเพิ่มสินค้าสำรอง ปรับแผนการผลิต แบ่งสินค้าเป็นหลายเที่ยว หรือเปลี่ยนไปใช้รถไฟและรถบรรทุก ซึ่งมีต้นทุนและกำลังรองรับแตกต่างกัน

สมาคมฯ แนะนำให้ผู้ประกอบการเตรียมเส้นทางและรูปแบบการขนส่งสำรอง รวมทั้งใช้ข้อมูลพยากรณ์ระดับน้ำในการวางแผนล่วงหน้า ส่วนการรับมือในระยะยาวควรครอบคลุมการดูแลร่องน้ำ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีเรือ ตลอดจนการเชื่อมต่อระหว่างทางน้ำ รถไฟ และถนน เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนวิธีขนส่งได้เมื่อระดับน้ำผันผวน

ด้าน Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN) สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำของเนเธอร์แลนด์ ระบุว่า ผลกระทบจากระดับน้ำต่ำแตกต่างกันตามลักษณะของเรือและเส้นทางเดินเรือ ผู้ประกอบการจึงต้องปรับน้ำหนักบรรทุกและแผนการเดินเรือให้สอดคล้องกับสถานการณ์ พร้อมเรียกร้องให้มีโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำที่เชื่อถือได้และสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำในระยะยาว

บทวิเคราะห์และความเห็น สคต.

ระดับน้ำในแม่น้ำไรน์ที่ลดลงกระทบการขนส่งสินค้าจากท่าเรือรอตเตอร์ดัมไปยังพื้นที่ตอนในของยุโรป โดยเฉพาะเส้นทางผ่าน Kaub ในเยอรมนี ซึ่งเป็นจุดสำคัญของการขนส่งต่อไปยังเยอรมนีตอนใต้และสวิตเซอร์แลนด์ เมื่อเรือบรรทุกสินค้าได้น้อยลง ผู้ประกอบการอาจต้องเพิ่มเที่ยวเรือหรือใช้รถไฟและรถบรรทุกเสริม ทำให้ต้นทุนสูงขึ้นและระยะเวลาส่งมอบมีความไม่แน่นอนมากขึ้น ภาคธุรกิจจึงต้องติดตามระดับน้ำและนำความเสี่ยงดังกล่าวมาประกอบการวางแผนขนส่งและบริหารต้นทุน

ความแข็งแกร่งของเนเธอร์แลนด์ในฐานะศูนย์กลางกระจายสินค้าของยุโรปไม่ได้ขึ้นอยู่กับศักยภาพของท่าเรือรอตเตอร์ดัมเพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับ การเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับระบบขนส่งทางน้ำ รถไฟ ถนน และคลังสินค้า การพัฒนาระบบขนส่งหลายรูปแบบให้สามารถรองรับและทดแทนกันได้เมื่อเกิดข้อจำกัด จึงมีความสำคัญต่อการรักษาความต่อเนื่องของการขนส่งและลดความผันผวนของต้นทุนในระยะยาว

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเฮก

ตุลาคม 2569