ภาคอุตสาหกรรมส่งออกเชอร์รี่ของชิลีเผชิญอุปสรรคจากการประท้วงปิดการจราจร




เมื่อคืนวันจันทร์ที่ 9 พฤศจิกายน 2569 ที่ผ่านมา กลุ่มผู้ขับรถบรรทุกอิสระทั่วประเทศชิลี นำโดยสมาพันธ์การขนส่ง Fuerza del Norte ได้ทำการประท้วงหยุดงานและปิดกั้นการจราจรบนถนนสายหลักที่เชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างกรุงซันติอาโกกับพื้นที่ทางตอนใต้ของชิลีพื้นที่ทางตอนเหนือของชิลีทั้ง 2 ฝั่งการจราจร เพื่อต่อต้านการเพิ่มราคาน้ำมันดีเซล และค่าธรรมเนียมผ่านทางรถบรรทุกที่เพิ่มสูงขึ้น จากราคาเฉลี่ยช่วงต้นปี 2569 อยู่ที่ 913 เปโซชิลีลี/ลิตร และมีการประกาศปรับเพิ่มราคาขึ้นเรื่อย ๆ จนแตะระดับ 1,620 เปโซชิลี/ลิตร ในเดือนพฤศจิกายน 2569 สูงที่สุดในรอบ 46 ปี โดยกลุ่มผู้ชุมนุมเรียกร้องให้รัฐบาลดำเนินมาตรการบรรเทาผลกระทบด้านราคาเชื้อเพลิงและระงับการขึ้นค่าธรรมเนียมผ่านทางรถบรรทุก รวมถึงพิจารณาแก้ไขกฎระเบียบและปรับลดภาษีบรรทุกน้ำหนัก โดยมีผู้ขับรถบรรทุกเข้าร่วมการประท้วงกว่า 4,000 คัน ปิดกั้นถนนหลายสายทั่วประเทศ อาทิ (1) Route 5 Norte (2) Route 5 Sur (3) Route 68 และ (4) Route 78 ซึ่งเป็นถนนสำคัญสายหลักที่ใช้ขนส่งสินค้าไปยังเมืองหลักต่าง ๆ ทั่วประเทศชิลี รวมถึงการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ Valparaiso และ ท่าเรือ San Antonio ด้วย การปิดกั้นการจราจรดังกล่าว ส่งกระทบเป็นวงกว้างต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปที่จำเป็นต้องใช้เส้นทางการจราจรดังกล่าวในการเดินทาง โดยปริมาณรถยนต์ที่สัญจรในเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณรวมกันถึง 1.3 - 1.5 ล้านคันต่อวัน โดยสภาการเกษตรแห่งชาติ (SNA) สมาคม Fruta de Chile และสมาคมธุรกิจที่เกี่ยวข้องเรียกร้องให้มีการเจรจาระหว่างภาครัฐและกลุ่มผู้ประท้วงโดยด่วน เนื่องจากความกังวลว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะนำไปสู่ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและทำลายภาพลักษณ์ของประชิลีในตลาดต่างประเทศ

นาย อันโตนิโอ วอร์คเกอร์ ประธานสภาเกษตรแห่งชาติ แสดงความกังวลต่อภาคอุตสาหกรรมการเกษตรโดยเฉพาะอย่างยิ่งเชอร์รี่ที่จะได้รับผลกระทบอย่างหนัก เนื่องจากตรงกับช่วงฤดูเก็บเกี่ยว เป็นผลไม้ที่เน่าเสียง่ายมาก และเป็นสินค้าออกสำคัญของชิลีที่ต้องขนส่งต่อไปยังปลายทางประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยนาย อันโตนิโอได้อธิบายว่า ทุกชั่วโมงของการนำเชอร์รี่เข้ากระบวนการทำความเย็นที่ล่าช้า จะส่งผลให้สินค้าสูญเสียอายุการเก็บรักษาไปหนึ่งวัน ทั้งนี้ เชอร์รี่เป็นหนึ่งในสินค้าส่งออกทางการเกษตรที่สำคัญที่สุดของชิลี โดยการส่งออกเชอร์รี่มีมูลค่ารวมกว่า 3 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี และสร้างงานกว่า 250,000 ตำแหน่ง นอกจากนี้ ทางสมาคมการค้าได้ระบุว่า เรือ Cherry Express สองลำมีกำหนดออกเดินทางไปยังจีนและฮ่องกงในสัปดาห์นี้ แต่หากกลุ่มผู้ชุมนุมฯ ยังปิดกั้นการจราจร จะส่งผลให้สินค้าไม่สามารถส่งผลไม้ถึงท่าเรือได้ทันเวลา ทั้งนี้ สภาการเกษตรฯ ได้ประเมินสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อผลผลิตเชอร์รี่ในปีนี้ ได้แก่ การเปลี่ยแปลงสภาพภูมิอากาศ (ฝนตกหนัก น้ำท่วม ลมพายุ) การประท้วงปิดกั้นการจราจร/คมนาคมขนส่ง และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ผลผลิตเชอร์รี่ลดลง โดยคาดการณ์ผลผลิตในเบื้องต้นจากเดิมที่ 140 ล้านกล่อง อาจลดลงเหลือเพียง 100 ล้านกล่อง[1] ในปีนี้

[1] https://www.emol.com/noticias/Economia/2026/11/10/1216658/gremios-empresariales-paro-camioneros.html

Call Center 1169
www.ditp.go.th
www.thaitrade.com

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
563 ถนนนนทบุรี ตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง
จังหวัดนนทบุรี 11000

Thai Trade Center
Av. Andrés Bello 2777, Of. 2802,
Las Condes, Santiago, CHILE

Phone: +56 2 2203 3386
E-Mail: thaitrade@ttcsantiago.cl
thaitradesantiago@gmail.com

ทั้งนี้ สถานการณ์ล่าสุด ณ วันจันทร์ที่ 16 พฤศจิกายน 2569 เริ่มคลี่คลาย แต่ยังคงมีผู้ชุมนุมประท้วงรวมตัวปิดถนนบางส่วน ทางรัฐบาลได้จัดตั้งคณะทำงานร่วมภาครัฐและเอกชน โดยมีผู้ตัวแทนผู้ประกอบการขนส่ง ตัวแทนผู้ชุมนุมฯ สหภาพแรงงาน ผู้ผลิตสินค้า และผู้ประกอบการท่าเรือ เพื่อเจรจาและหาข้อตกลงร่วมกันอย่างเร่งด่วน ในเบื้องต้นรัฐบาลได้ยื่นข้อเสนอลดราคาน้ำมัน 100 เปโซชิลี/ลิตร และตรึงราคาน้ำมันชั่วคราวจนถึงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2570 ส่วนรายละเอียดประเด็นอื่น ๆ กำลังอยู่ระหว่างการเจรจา

<u>บทวิเคราะห์/ความเห็นของสคต.ฯ</u>

สถานการณ์การชุมนุมประท้วงและหยุดงานของผู้ขับรถบรรทุกไม่ได้จำกัดอยู่แค่ปัญหาการจราจรติดขัดเท่านั้น แต่ได้ส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่ง การผลิต กิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมไปถึงภาคการส่งออก โดยราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นสาเหตุสำคัญของการประท้วงครั้งนี้ ซึ่งในภาวะวิกฤตราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากรัฐบาลชิลีที่ดำเนินการแก้ไขกลไก MEPCO (Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles) หรือ กลไกรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศชิลี ภายใต้การดูแลของกระทรวงการคลัง และคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ (CNE) ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัว "กันชน" คอยดูดซับความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก เพื่อไม่ให้ราคาขายปลีกหน้าปั๊มในประเทศพุ่งสูงขึ้นหรือลดลงอย่างฉับพลันจนกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน ภาคการขนส่ง และภาคธุรกิจ

ทั้งนี้ จากการตัดสินใจแก้ไขกลไกดังกล่าวของรัฐบาลในการลดเงินสำรองสนับสนุน ส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับเพิ่มขึ้นสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยราคาน้ำมันเริ่มปรับขึ้นต่อเนื่องตั้งแต่เดือนมีนาคม – พฤศจิกายน 2569 ซึ่งเพิ่มขึ้นสะสมรวมกว่า 700 เปโซชิลี และส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง โดยข้อมูลดัชนีผู้บริโภคในหมวดน้ำมันเชื้อเพลิงล่าสุดในเดือนตุลาคม 2569 จากสำนักงานสถิติแห่งชาติของชิลี เผยว่าหมวดน้ำมันเชื้อเพลิงปรับราคาเพิ่มขึ้นมากที่สุดเป็นอันดับ 1 จากทั้งหมด 14 หมวด เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 จากเดือนก่อนหน้า และเพิ่มขึ้นร้อยละ 53.5[2] ในปีนี้ทำให้สินค้าและบริการอื่น ๆ เพิ่มขึ้นตามไปด้วย เนื่องจากภาคการขนส่งภายในประเทศชิลีใช้การขนส่งทางบกโดยรถบรรทุกคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 95[3] และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการดำเนินงาน และส่งผลกระทบเป็นวงกว้างต่อห่วงโซ่โลจิสติกส์ของชิลี

ภาคการเกษตรที่เผชิญกับความยากลำบากอยู่แล้วจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (ฝนตกหนัก และลมพายุแรง) ในช่วงสองเดือนที่ผ่านมา ส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตรได้รับความเสียหาย อีกทั้งยังต้องเผชิญกับปัญหาจากต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น และการประท้วงปิดถนนทำให้การขนส่งล่าช้า กระทบต่อคุณภาพของสินค้าเกษตรที่มีอายุการเก็บรักษาสั้นและเน่าเสียง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผลไม้ อาทิ เชอร์รี่ สตรอว์เบอร์รี่ บลูเบอรรี่ สคต.ฯ เห็นว่ารัฐบาลชิลีควรเจรจาหาทางออกและแก้ไขปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว เพื่อให้การจราจรกลับมาเป็นปกติโดยเร็ว

ผลไม้สด (พิกัดศุลกากรที่ 08) เป็นสินค้าที่ไทยนำเข้าจากชิลีมากที่สุดเป็นอันดับ 5 โดยมีมูลค่าการนำเข้าในปี 2568 กว่า 33.2 ล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 50.9 จากปีก่อนหน้า โดยกว่าร้อยละ 50 ของผลไม้ที่ไทยนำเข้าจากชิลี เป็นเชอร์รี่มีมูลค่าการนำเข้ารวมกว่า 16.5 ล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 60.9 จากปีก่อนหน้า โดยสภาการเกษตรของชิลีได้คาดการณ์ผลผลิตเชอร์รี่ของชิลีในปีนี้ว่าอาจลดลงถึงร้อยละ 28.6 ประกอบกับการขนส่งที่ล่าช้าอาจกระทบต่อผู้นำเข้าผลไม้สด รวมถึงผู้ประกอบการแปรรูปอาหารและเครื่องดื่มที่ใช้เชอร์รี่เป็นวัตถุดิบ ซึ่งอาจต้องเผชิญกับต้นทุนวัตถุดิบที่สูงขึ้นและความไม่แน่นอนในการจัดหาสินค้า

---

[2] https://www.ine.gob.cl/docs/default-source/%C3%ADndice-de-precios-al-consumidor/boletines/espa%C3%B1ol/2026/boletin-%C3%ADndice-de-precios-al-consumidor-octubre-2026.pdf?sfvrsn=ac421cd8_4

[3] https://transportesmarlop.cl/cuanto-cuesta-el-transporte-de-carga-terrestre-en-chile-guia-2026/

สคต.ฯ เห็นว่า ผู้ประกอบการไทยควรติดตามสถานการณ์รวมถึงสถานะการเปิดใช้เส้นทางขนส่งและตารางเดินเรือพร้อมทั้งประสานงานกับผู้ส่งออกเพื่อประเมินปริมาณสินค้าและกำหนดการส่งมอบ ตลอดจนพิจารณากระจายแหล่งนำเข้าจากประเทศผู้ผลิตอื่นเพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาแหล่งนำเข้าเพียงแห่งเดียว ทั้งนี้ หากสถานการณ์สามารถคลี่คลายได้โดยเร็ว ผลกระทบต่อการส่งออกอาจจำกัดอยู่ในระยะสั้น แต่หากการประท้วงยืดเยื้อ อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณผลผลิตที่สามารถส่งออกได้ ต้นทุนการค้า และความสามารถในการแข่งขันของชิลี รวมถึงส่งผลต่อราคาและปริมาณการนำเข้าเชอร์รี่ของไทยในฤดูกาลนี้

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงซันติอาโก
พฤศจิกายน 2569