

“ปัญหาการขนส่งของผลไม้สดในญี่ปุ่น”

การจัดส่งลำช้าและขาดแคลนสินค้าในร้านค้าปลีก สืบเนื่องจากผลกระทบจากนโยบายกระทรวงคมนาคมของญี่ปุ่น ปี 2024 ซึ่งเกิดจากปัญหาการจำกัดชั่วโมงการทำงานล่วงเวลาสำหรับคนขับรถบรรทุกทำให้จำนวนคนขับรถไม่เพียงพอ เริ่มได้รับผลกระทบมากขึ้น โดยเฉพาะการจัดส่งสินค้าจากกระยะไกลที่ล่าช้า นอกจากนี้เครือข่ายการขนส่งที่ผ่านเมืองบริโศคหลักอย่างโตเกียวและโอซาก้าเริ่มมีปริมาณขนส่งลดลง

ห้างซูเปอร์มาร์เก็ต Viva City Heiwado เป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ในเมืองฮิโกเนะ (Hikone) จังหวัดชิเงะ (Shiga) ตั้งอยู่ในภูมิภาคคันไซของญี่ปุ่น ศูนย์การค้าแห่งนี้ขึ้นชื่อว่าเป็นศูนย์การค้าที่ใหญ่ที่สุดในพื้นที่ และมีบริการและผลิตภัณฑ์หลากหลาย สามารถหาสินค้าได้ทุกอย่างตั้งแต่เสื้อผ้าและของใช้ในชีวิตประจำวันไปจนถึงอาหารคุณภาพ นอกจากนี้ศูนย์การค้าแห่งนี้ยังมีร้านค้าสะดวกซื้อที่เปิดตลอด 24 ชั่วโมง โดยห้างซูเปอร์มาร์เก็ต Viva City Heiwado รับ



มะเขือเทศประมาณ 10 ชนิดที่วางจำหน่ายในห้าง คือ มะเขือเทศจากจังหวัดกิฟุ (Gifu) ที่อยู่ใกล้เคียง (สนนราคา 3 ผลในแพ็ค ราคา 387 เยน) โดยการผลิตมะเขือเทศหลักๆ อยู่ที่จังหวัด Kumamoto (ตั้งอยู่บนเกาะคิวชู ตอนใต้ของญี่ปุ่น) และ Hokkaido (เกาะตอนเหนือสุดของญี่ปุ่น) ห้างซูเปอร์มาร์เก็ต Viva City Heiwado เคยยึดติดกับการใช้มะเขือเทศและบรอกโคลีจาก Hokkaido แต่ตั้งแต่ฤดูใบไม้ผลิ (เมษายน) เป็นต้นมาก็เริ่มเปลี่ยนแปลงไปมากขึ้น บรอกโคลี ปัจจุบันรับจากแหล่งผลิตจังหวัด Nagano ที่มีระยะทางที่อยู่ใกล้กว่า Hokkaido

ปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นในปี 2024 อยู่เบื้องหลังการเปลี่ยนแปลงนี้ คือ ผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์และปลาสามารถแช่เย็นแช่แข็งและขนส่งได้ แต่ผลไม้และผักสดทำได้ยากขึ้น ความสดใหม่เป็นสิ่งสำคัญมาก แต่การวางจำหน่ายสินค้าภายในวันถัดจากการเก็บเกี่ยวก็เป็นสิ่งที่ทำได้ยาก ซึ่งสินค้าจากภูมิภาค Tohoku (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของเกาะฮอนชู) ปลายทางขนส่งมักจะสิ้นสุดที่ตลาดโตเกียว ซึ่งจำนวนการจัดส่งจากแหล่งผลิตลดลง และบางสินค้าที่เคยจัดส่ง 5 วันต่อสัปดาห์ ตอนนี้ลดลงเหลือ 3 วัน โดยมีการรวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตกันมากขึ้น และส่งผ่านตลาดกลางแทนที่จะส่งตรงจากแหล่งผลิต มีบางกรณีที่มีการจัดส่งล่าช้ากว่าปกติหนึ่งวันหรือนานกว่านั้น

นโยบายภาครัฐ เศรษฐกิจการลงทุน แนวโน้มการตลาด รายงานสินค้าและบริการ อื่น ๆ

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

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
563 ถนนนนทบุรี ตำบลบางกระสอ
อำเภอเมืองนนทบุรี จังหวัดนนทบุรี
11000

Office of Commercial Affairs,
Royal Thai Embassy, Tokyo JAPAN
สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ
ณ กรุงโตเกียว

TEL : +81-3-3221-9482
FAX : +81-3-3221-9484
E-Mail : thaitctokyo@thaitrade.jp
Website : www.thaitrade.jp

มีรายงานว่าจัดส่งสินค้าในสภาพที่ความสดใหม่ลดลง ก็มีให้เห็นมากขึ้น พื้นที่ที่เคยมีการจัดส่งสินค้าต้องมีการพิจารณาใหม่ โดยหันไปหาสินค้าที่คุณภาพการผลิตใกล้เคียงกับคุณภาพจากแหล่งผลิตเดิม Heiwado เปลี่ยนแปลงนโยบายการจัดซื้อจัดส่งผลต่อสินค้าประเภทอื่นๆ ด้วย ตั้งใจจะลดจำนวนสินค้าที่วางขายลง 20-30% ตั้งแต่ฤดูใบไม้ร่วงนี้ (ตุลาคมเป็นต้นไป) โดยเน้นพิจารณาสินค้าปริมาณมาก เช่น เครื่องปรุงรส



ช่วงเวลาทำงานล่วงเวลาของคนขับรถบรรทุกขนส่งสินค้าตั้งแต่เดือนเมษายนลดลงเหลือ 960 ชั่วโมงต่อปี กรณีที่คนขับรถบรรทุกย้ายไปทำงานอื่นที่รายได้สูงกว่าก็มีเพิ่มขึ้นด้วย ทำให้ขาดแคลนคนขับรถบรรทุกมากขึ้น มีบริษัทค้าปลีกหลายแห่งกล่าวว่า "บริษัทขนส่งหลายแห่งก็ถอนตัวจากการจัดส่งให้กับร้านค้า" ซึ่งทำให้ความเสี่ยงในการขาดแคลนสินค้าสูงขึ้น โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ สำหรับสินค้าการนำเข้า เช่น กล้วย จำนวนรถบรรทุกที่รับสินค้าจากท่าเรือลดลง ทำให้เกิดการล่าช้าในกำหนดวันส่ง สินค้าบางอย่างก็เสียหายจากการที่ความสดใหม่ที่ลดลง

Nomura Research Institute คาดการณ์ว่าในปี 2025 จะมีการขนส่งสินค้าได้เพียง 28% ของทั้งหมด และในปี 2030 จะลดลงเหลือเพียง 36% ในพื้นที่ชนบทจะมีความรุนแรงมากกว่าในเมือง การเข้าถึงสินค้าจากภูมิภาค Tohoku ใน Kansai (ภาคกลางตอนใต้ของเกาะฮอนชู) จะยากขึ้น และอาหารสดจาก ภูมิภาคชูโกกุ (Chugoku) ตั้งอยู่ทางตะวันตกสุดของเกาะฮอนชู ซึ่งเป็นเกาะที่ใหญ่ที่สุดของญี่ปุ่น และ คิวชู (Kyushu) ตั้งอยู่ทางตอนใต้สุดของเกาะหลักทั้งสี่ของญี่ปุ่น ก็จะเข้าถึง Tokyo ได้ยากขึ้นเช่นกัน การเปลี่ยนแปลงในระบบการขนส่งทำให้การบริโภคในญี่ปุ่นอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่าน โดยปัจจัยอุปสรรคการขนส่งผลไม้สดในญี่ปุ่นมีความท้าทายหลายประการที่ต้องพิจารณา เช่น

การรักษาคุณภาพ : ผลไม้สดต้องถูกเก็บรักษาในสภาพที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการเน่าเสีย การควบคุมอุณหภูมิและความชื้นเป็นสิ่งสำคัญมาก

การกักกันพืช : ญี่ปุ่นมีกฎระเบียบที่เข้มงวดเกี่ยวกับผักผลไม้สดเพื่อป้องกันการแพร่กระจายของแมลงศัตรูพืชและโรคพืช

การขนส่ง : การขนส่งผลไม้สดต้องใช้เวลาและการจัดการที่ดีเพื่อให้ผลไม้ถึงมือผู้บริโภคในสภาพที่ดีที่สุด

ต้นทุน : การขนส่งผลไม้สดมีต้นทุนสูงเนื่องจากต้องใช้เทคโนโลยีและการจัดการที่ซับซ้อน

บทวิเคราะห์ (ผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย)

การขนส่งในประเทศญี่ปุ่นที่มีปัญหาอาจส่งผลกระทบต่อส่งออกสินค้าจากไทย ตามที่กระทรวงคมนาคมของญี่ปุ่น รายงานปริมาณการขนส่งภายในประเทศญี่ปุ่นมีจำนวน 38 ล้านตัน โดย 90% ของทั้งหมดเป็นการขนส่งด้วยรถบรรทุก การจำกัดชั่วโมงการทำงานล่วงเวลาสำหรับคนขับรถบรรทุกทำให้การขนส่งมีข้อจำกัดมากขึ้น ในบทความได้กล่าวถึงความล่าช้าในการนำเข้ากล้วยสดทำให้เกิดการเสียหายจากความสดใหม่ ข้อมูลการค้าแสดงให้เห็นว่าไทยส่งออกผลิตภัณฑ์ผักและผลไม้จำนวน 53,699 ตัน คิดเป็น 111.45 ล้านเหรียญสหรัฐในปี 2023 การลดจำนวนสินค้าจัดการอาหารแปรรูปอาจส่งผลกระทบต่อสินค้าเหล่านี้เช่นกัน

ข้อคิดเห็น/เสนอแนะของ สคต.

การเปลี่ยนแปลงนี้เป็นอีกหนึ่งอุปสรรคที่ไม่เกี่ยวข้องกับภาษีนำเข้าและมาตรการกักกันพืช สำหรับบริษัทที่ส่งออกสินค้าผักผลไม้สดจากไทยไปญี่ปุ่น ด้วยประเทศญี่ปุ่นเป็นเกาะที่ยาวจากเหนือจรดใต้ มีท่าเรือระหว่างประเทศ 14 แห่ง การกระจายสินค้าจากท่าเรือไปยังพื้นที่ต่างๆ อาจเป็นสิ่งที่ควรพิจารณา นอกจากนี้ ควรพิจารณาปรึกษากับผู้นำเข้าเมื่อจำเป็น เนื่องจากการควบคุมความสดใหม่ของผักและผลไม้สดเป็นเรื่องยาก และมีโอกาสสูงที่จะเกิดการสูญเสียจากความเสื่อมสภาพ การปรับปรุงบรรจุภัณฑ์ การพิจารณาช่วงเวลาเก็บเกี่ยว และการดำเนินมาตรการอื่นๆ ที่อาจเป็นสิ่งที่ควรพิจารณาเพื่อแก้ไขปัญหาเหล่านี้

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

อ้างอิงจาก

หนังสือพิมพ์ Nikkei MJ ฉบับวันที่ 31 กรกฎาคม 2567