

## ข้อมูลสรุป

# Logistic แคลิฟอร์เนีย

### ข้อมูลสรุปประเทศสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศใหญ่มีเนื้อที่ถึง 3.8 ล้านตารางไมล์หรือ 9.8 ล้านตารางกิโลเมตร เป็นตลาดการค้าขนาดใหญ่เนื่องจากมีจำนวนประชากรสูงกว่า 300 ล้านคนที่มาจากหลายหลายเชื้อชาติและวัฒนธรรม และมีรายได้ประชากรในระดับสูงคือเฉลี่ยประมาณ 4.5 หมื่นเหรียญต่อคนต่อปี

ประเทศสหรัฐอเมริกามีระบบการปกครองแบบกระจายอำนาจ กฎหมายที่บังคับใช้จึงมีทั้งกฎหมายรัฐบาลกลางและกฎหมายท้องถิ่นของมลรัฐต่าง ๆ 50 มลรัฐของสหรัฐอเมริกาและหนึ่งเขตปกครองอิสระ (กรูวชิงตัน ดีซี) ที่ในรายละเอียดอาจจะแตกต่างจากกฎหมายรัฐบาลกลางและกฎหมายของมลรัฐอื่น ๆ แต่ยังคงอยู่ในแนวทางเดียวกันกับกฎหมายรัฐบาลกลาง กฎหมายรัฐบาลกลางไม่ได้อยู่เหนือกฎหมายรัฐบาลท้องถิ่นเสมอไป เมื่อมีข้อขัดแย้งระหว่างกฎหมายรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นศาลสูงของสหรัฐอเมริกามีอำนาจสูงสุดในการพิจารณาข้อขัดแย้งและคำตัดสินของศาลสูงถือเป็นข้อยุติสุดท้าย ดังนั้น ในการประกอบธุรกิจในสหรัฐอเมริกานั้นจำเป็นต้องศึกษาและเข้าใจกฎหมายรัฐบาลกลาง กฎหมายรัฐบาลท้องถิ่น และกฎหมายการค้าระหว่างมลรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจนั้น ๆ ในแต่ละพื้นที่

### สรุปสถานะเศรษฐกิจสหรัฐฯ

เศรษฐกิจสหรัฐฯอยู่ในสถานะตกต่ำ เศรษฐกิจสหรัฐฯได้เริ่มอ่อนตัวมาตั้งแต่ปี 2006 เมื่อถึงเดือนธันวาคม 2007 เศรษฐกิจสหรัฐฯตกต่ำถึงจุดที่เรียกว่า recession และยังคงทรุดลงเรื่อย ๆ จนถึงปัจจุบัน

ในปี 2007 เศรษฐกิจสหรัฐฯ (current – dollar GDP) มีมูลค่าประมาณ 13,807 พันล้านเหรียญฯ ในปี 2008 มูลค่าเศรษฐกิจสหรัฐฯเท่ากับ 14,264.6 พันล้านเหรียญฯ ขยายตัวร้อยละ 3.3 ช่วงที่เศรษฐกิจตกต่ำมากที่สุดคือช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2008 และพยากรณ์ว่าจะรวมถึงไตรมาสแรกของปี 2009

สถานะการณ์เศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐฯในปัจจุบันแตกต่างจากสถานะการณ์เศรษฐกิจตกต่ำที่เคยเกิดขึ้นในอดีต กล่าวคือสถานะการณ์เศรษฐกิจตกต่ำของสหรัฐฯจะเกิดขึ้นเป็นปกติ

เป็นระยะ ๆ ในแต่ละครั้งจะกินเวลานานประมาณ 16 เดือน และส่วนใหญ่แล้วตลาดการบริโภคในระดับผู้มีรายได้สูงจะไม่กระทบกระเทือนหรืออาจจะได้รับผลกระทบในระดับต่ำ แต่สภาวะการณ เศรษฐกิจตกต่ำในครั้งนี้นี้กินเวลานานกว่าที่เคย คาดว่าจะนานไปจนถึงกลางปี 2009 หรืออาจจะถึงปี 2013 และส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคทุกระดับรายได้และเกือบจะทุกภาคธุรกิจ

ปัญหาเศรษฐกิจถดถอยของสหรัฐฯในปัจจุบันเป็นผลมาจาก

1. ความล้มละลายของอุตสาหกรรมอสังหาริมทรัพย์
2. ความตกต่ำอย่างหนักของตลาดหุ้น
3. ความล้มเหลวของสถาบันการเงินที่แพร่กระจายไปทั้งอุตสาหกรรมการเงิน
4. การขาดสภาพคล่องของตลาดเงินกู้ และการหยุดปล่อยเงินกู้ ทั้งที่เป็นเงินกู้ระหว่างสถาบันการเงิน และเงินกู้สำหรับภาคธุรกิจและผู้บริโภคทั่วไป ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการสหรัฐฯ
5. ความเชื่อมั่นของผู้บริโภคในระบบเศรษฐกิจของประเทศ ลดลงอย่างมาก ส่งผลให้ การบริโภคของผู้บริโภคทั่วไป ซึ่งเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญสูงสุดของสหรัฐฯ ลดต่ำลงอย่างมากในรอบสี่ปี ดัชนีความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่ลดต่ำลงสืบเนื่องมา จากเหตุผลในข้อ 1 – 4 และความเชื่อมั่นที่ลดลงของผู้บริโภคคือสาเหตุสำคัญสูงสุด ของการหดตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯในไตรมาสที่ 3
6. ภาครัฐบาลทั้งรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นเกือบจะทั้งสิ้นประสบปัญหาขาดรายได้ และขาดดุลงบประมาณ
7. ความล้มเหลวของภาคอุตสาหกรรมการผลิตสินค้ารถยนต์และภาคอุตสาหกรรมการค้าปลีก
8. ความล้มเหลวของธุรกิจการเงินนอกระบบ หรือ Ponzi Scheme ของ Mr. Bernard Madoff

### ข้อมูลสรุปมลรัฐแคลิฟอร์เนีย

รัฐแคลิฟอร์เนียนอกจากจะเป็นรัฐที่มีจำนวนประชากรหนาแน่นที่สุด (36.6 ล้านคนในปี 2007) แล้วยังเป็นรัฐที่มีสภาวะเศรษฐกิจดีที่สุด 5 อันดับแรกของสหรัฐฯคือ แคลิฟอร์เนีย นิวยอร์ค เท็กซัส ฟลอริดา และ อิลลินอยส์

เศรษฐกิจของรัฐแคลิฟอร์เนียเป็นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีอิทธิพลต่อเศรษฐกิจโดยรวมของสหรัฐฯมากกว่ารัฐอื่น ๆ ในปี 2005 มูลค่าเศรษฐกิจของรัฐแคลิฟอร์เนียประมาณ 1.6 ล้าน

ล้านเหรียญฯ ตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจของรัฐแคลิฟอร์เนียมีอยู่หลากหลายตัวที่สำคัญคือธุรกิจด้านเทคโนโลยี การค้าระหว่างประเทศ การท่องเที่ยว การบันเทิง การศึกษา การเกษตร และการให้บริการด้านวิชาชีพหลากหลายสาขา ภาคการผลิตสินค้าที่สำคัญของรัฐฯคือการผลิตเครื่องมือเครื่องใช้ไฟฟ้าและเป็นอิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์ เครื่องจักรอุตสาหกรรม อุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการขนส่ง และอาหาร

การขยายตัวทางเศรษฐกิจของรัฐในปัจจุบันเป็นไปในระดับปานกลาง การอ่อนตัวของเศรษฐกิจของรัฐฯสืบเนื่องมาจาก(1)การชะลอตัวของอุตสาหกรรมการก่อสร้างที่มีสาเหตุมาจากการล่มสลายของภาคอสังหาริมทรัพย์ รัฐแคลิฟอร์เนียเป็นมลรัฐที่ได้รับผลกระทบจากการตกต่ำของภาคอสังหาริมทรัพย์มากกว่ารัฐอื่น ๆ (2) การชะลอตัวของภาคการผลิตสินค้าที่เป็น non-durable goods มีพยากรณ์ว่าเศรษฐกิจของรัฐฯในปี 2008 จะเติบโตช้าลง เศรษฐกิจคาดว่าจะขยายตัวประมาณร้อยละ 1.9 (เปรียบเทียบกับร้อยละ 2.1 ในปี 2007)

เงื่อนไขสำคัญประการหนึ่งที่สนับสนุนเศรษฐกิจของรัฐแคลิฟอร์เนียคือการเป็นเมืองหน้าด่านการค้าระหว่างประเทศทั้งทางบกและทางอากาศ ที่ตั้งอยู่บนฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯและบนเส้นทางการค้าระหว่างสหรัฐฯและประเทศคู่ค้าสำคัญ ๆ ในเอเชีย เมืองหน้าด่านสำคัญของรัฐแคลิฟอร์เนียคือ Los Angeles, Long Beach, San Francisco, San Diego ในปี 2007 มูลค่าการค้าที่ผ่านเข้าสหรัฐฯที่ด่านนำเข้าต่าง ๆ ในรัฐแคลิฟอร์เนียรวมกันเท่ากับประมาณ 4 แสนล้านเหรียญฯ หรือร้อยละ 21.78 ของมูลค่าการค้าต่างประเทศรวมทั้งสิ้นของสหรัฐฯ

### การค้าทางเรือของสหรัฐฯ

สหรัฐฯมีท่าขนส่งสินค้าอยู่ประมาณ 185 ท่า ภายใต้การบริหารงานของ 126 หน่วยงาน ท่าขนส่งสินค้าเหล่านี้ตั้งอยู่บนชายฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก แอตแลนติก อ่าวเม็กซิโก ทะเลสาบ Great Lakes ชายฝั่งทะเลเอเลาสก้า ฮาวาย ปัวโตรีกัว กวม และหมู่เกาะเวอร์จินไอร์แลนด์ของสหรัฐฯ

ท่าเรือขนส่งสินค้าของสหรัฐฯมีท่าเทียบสินค้า (berth) น้ำลึกสำหรับเรือขนส่งในมหาสมุทร รวมทั้งสิ้นประมาณ 3,200 ท่า ร้อยละ 99.4 ของปริมาณการขนส่งหรือร้อยละ 64.1 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯผ่านเข้าออกทางท่าเรือน้ำลึกเหล่านี้

ท่าเรือสำคัญของสหรัฐฯในรัฐแคลิฟอร์เนียตั้งอยู่ในบริเวณอ่าวซานเปโดร เรียกว่า **San Pedro Bay Ports** ที่ประกอบไปด้วยท่าขนส่งทางเรือสำคัญของท่า คือ Port of Los Angeles บริหารโดย City of Los Angeles และ Port of Long Beach บริหารโดย City of Long Beach เมื่อ

รวมปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านเข้าออกทั้งสองท่าเรือเข้าด้วยกัน San Pedro Bay Ports เป็นจุดขนส่งสินค้าที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 5 ของโลก และเป็นท่าเรือการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญสูงสุดของสหรัฐฯ มูลค่าการค้าของทั้งสองท่าเรือในปี 2007 ประมาณ 3 แสนล้านเหรียญฯ หรือร้อยละ 16.43 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศรวมทั้งสิ้นของสหรัฐฯ

#### **Port of Los Angeles**

เป็นท่าเรือที่มีการขนถ่ายสินค้ามากที่สุดของสหรัฐฯ และเป็นอันดับที่ 13 ของโลก มีเนื้อที่ประมาณ 7,500 เอเคอร์ เป็นผืนดิน 4,300 เอเคอร์ พื้นน้ำ 3,200 เอเคอร์ มีท่าเทียบเรือ (berths) 270 ท่า มีจุดขนถ่ายสินค้า (terminal) 27 แห่ง ในปี 2007 มูลค่าสินค้าที่ขนถ่ายที่ท่าเรือเท่ากับ 240.4 พันล้านเหรียญฯ ปริมาณตู้สินค้า 8.3 ล้าน TEUs

การค้าส่วนใหญ่ที่ทำเรือนี้เป็นการค้ากับประเทศคู่ค้าในเอเชียตะวันออก ประเทศคู่ค้าสำคัญคือ จีน ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลีใต้ และไทย สินค้านำเข้าสำคัญที่ขนถ่ายขึ้นที่ท่าเรือนี้คือ เฟอร์นิเจอร์ เสื้อผ้า รถยนต์ ผลิตภัณฑ์ไฟฟ้า และของเล่นเด็ก สินค้าส่งออกสำคัญที่ขนถ่ายที่เรือนี้คือ กระดาษ เศษโลหะ ัญญาพีช ฝ้ายดิบและฝ้ายดิบ และอาหารสัตว์

#### **Port of Long Beach**

มีเนื้อที่ประมาณ 3,200 เอเคอร์ มีท่าเทียบขนถ่ายสินค้า (berths) 80 ท่า มีท่าเทียบเรือ (pier) 10 ท่า เป็นท่าเรือขนส่งทางเรือที่มีมูลค่าการค้าสูงเป็นอันดับ 2 ของสหรัฐฯ หรืออันดับที่ 15 ของโลก ตู้สินค้าที่ผ่านเข้าออกที่ท่าเรือนี้คิดเป็นสัดส่วนร้อยละดังนี้คือ ร้อยละ 33 ของทุกท่าเรือในรัฐแคลิฟอร์เนีย ร้อยละ 26 ของทุกท่าเรือบนฝั่งตะวันตกของสหรัฐฯ และร้อยละ 13 ของทุกท่าเรือในสหรัฐฯ

มูลค่าการค้าที่ผ่านเข้าออกที่ท่าเรือนี้เฉลี่ยประมาณปีละ 100 พันล้านเหรียญฯ (140 พันล้านเหรียญฯ ในปี 2007) ประมาณร้อยละ 90 ของสินค้าที่ผ่านเข้าที่ท่าเรือนี้มาจากประเทศต่างๆ ในเอเชียตะวันออก ประเทศคู่ค้าสำคัญเรียงตามลำดับคือ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน มาเลเซีย สิงคโปร์ เม็กซิโก และอิรัก สินค้านำเข้าสำคัญที่ผ่านเข้าท่าเรือนี้คือน้ำมันปิโตรเลียม สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ พลาสติก เฟอร์นิเจอร์ และเสื้อผ้า สินค้าส่งออกสำคัญคือปิโตรเลียม เศษกระดาษ เคมีภัณฑ์ เศษเหล็ก และพลาสติก

#### **Alameda Corridor**

เส้นทางหลักของการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างท่าเรือสำคัญสองแห่งของสหรัฐฯ คือ Port of Los Angeles และ Port of Long Beach และชุมทางรถไฟที่ downtown Los Angeles ซึ่งอยู่

ห่างจากท่าเรือทั้งสองแห่งไปทางเหนือประมาณ 20 ไมล์ และเป็นจุดเริ่มต้นการขนส่งทางรถไฟเข้าสู่ภายในประเทศสหรัฐฯและฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ เส้นทางรถไฟขนส่งสินค้านี้ถูกตัดขนานไปกับถนน Alameda แล่นเรียบเขตเมือง Vernon, Hunting Park, South Gate, Lynwood, Compton เข้าสู่ Los Angeles

Alameda Corridor เริ่มต้นก่อสร้างเมื่อปี 1981 งบประมาณก่อสร้าง 2.4 พันล้านเหรียญฯ มาจากทั้งภาครัฐและเอกชน ปัจจุบันอยู่ภายใต้การบริหารของ Alameda Corridor Transportation Authority (ACTA) ซึ่งจัดตั้งโดย City of Los Angeles, Port of Los Angeles, Port of Long Beach และ City of Long Beach

จำนวนรถไฟที่ใช้เส้นทางนี้เฉลี่ยวันละ 45 ขบวน บริษัทรถไฟ (Burlington Northern Santa Fe Railway และ Union Pacific Railroad) ที่ใช้เส้นทางนี้จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียม 18.67 เหรียญฯ สำหรับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุตที่มีสินค้าบรรจุเต็ม (Full Waterborne Containers) 4.73 เหรียญฯ สำหรับตู้เปล่า (Empty Containers/Full Non-Waterborne Containers) และ 9.45 เหรียญฯ สำหรับการขนส่งในลักษณะอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต (per loaded Rail Car) ค่าธรรมเนียมสินค้าจะเพิ่มขึ้นทุก ๆ 30 ปี

### อุตสาหกรรม logistics ของสหรัฐฯ

ค่าใช้จ่ายที่เป็นสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สหรัฐฯเฉลี่ยปีละประมาณ 900 พันล้านเหรียญฯ หรือประมาณร้อยละ 10 ของ GDP ของสหรัฐฯ เฉพาะอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในส่วนที่เป็นการทำสัญญาจ้างดำเนินการมีค่าใช้จ่ายประมาณ 46 พันล้านเหรียญฯและมีอัตราขยายตัวระหว่างร้อยละ 10 – 15 ต่อปี ประมาณร้อยละ 75 ของโรงงานผลิตและ suppliers ของสหรัฐฯใช้บริการโลจิสติกส์ในลักษณะของการทำสัญญาจ้าง

ในปี 2007 ค่าใช้จ่ายที่เป็นสำหรับระบบโลจิสติกส์ของสหรัฐฯเท่ากับ 1.39 แสนล้านเหรียญฯ หรือร้อยละ 10.1 ของ GDP ของสหรัฐฯ มูลค่าที่เพิ่มสูงขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากราคาเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการลดลงของการเคลื่อน inventory ที่ระดับความเร็วของการเคลื่อน inventory ออกไปจากที่เก็บลดลง มี inventory ค้างอยู่เป็นจำนวนมาก และจำกัดการส่ง inventory ใหม่ ๆ เข้ามาเพิ่ม ทั้งหมดนี้เป็นผลมาจากภาวะเศรษฐกิจที่อ่อนตัวและผู้บริโภคไม่ใช้จ่ายเงิน

เหตุการณ์สำคัญในภาวะเศรษฐกิจสหรัฐฯปัจจุบันที่กำลังส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์คือ

1. ธุรกิจต่าง ๆ ลดปริมาณ inventory
2. lead times ที่ยาวนานขึ้น
3. การลดลงของการบริโภคของผู้บริโภคทั่วไป
4. การขาดสภาพคล่องของตลาดเงินกู้ ที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจต่าง ๆ ตั้งแต่ธุรกิจการขนส่งสินค้าไปจนถึงธุรกิจค้าปลีกและผู้บริโภค
5. การชะลอตัวของการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำเข้า

แนวโน้มปัญหาในอนาคตคือ สถานะการณ์เศรษฐกิจปัจจุบันส่งผลกระทบต่ออย่างหนักกับภาคการขนส่งสินค้าด้วยยานพาหนะทางบกของสหรัฐฯ ในปี 2007 ค่าใช้จ่ายเพื่อการนี้เท่ากับ 671 พันล้านเหรียญฯหรือร้อยละ 48 ของค่าใช้จ่ายในระบบโลจิสติกส์รวมทั้งสิ้นของสหรัฐฯ ธุรกิจขนส่งสินค้าทางบกของสหรัฐฯหลายรายทั้งบริษัทใหญ่และเล็กเลิกกิจการไปเป็นจำนวนมาก มีรายงานว่าเฉพาะไตรมาสแรกของปี 2008 บริษัทขนส่งสินค้าทางบกเลิกกิจการไปประมาณ 900 กว่าราย ดังนั้นเมื่อเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว คาดว่าระบบการขนส่งทางบกของสหรัฐฯจะไม่สามารถรองรับความต้องการของตลาด และจะเกิดปัญหาขึ้นในระบบโลจิสติกส์โดยรวม

\*\*\*\*\*