



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 05/2018 | พฤษภาคม 2561



**ปาฐกถาพิเศษ : “แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ”**  
การประชุมใหญ่สามัญประจำปี สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 23



Thai National Shippers' Council  
1168/97, 32<sup>nd</sup> Floor, Zone C, Lumpini Tower Bldg.,  
Rama IV Road, Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120  
Tel. : +66 (0) 2679 7555 || Fax. : +66 (0) 2679 7500-2

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)  
1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C  
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120  
E-mail : tnsctnsccouncil@gmail.com

สารบรรณาธิการ

ผ่านพ้นไปแล้วสำหรับการประชุมใหญ่สามัญประจำปี สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 23 โดยในปีนี้ได้รับเกียรติจาก นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มากกล่าวปาฐกถาพิเศษ ในหัวข้อ "แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ" ซึ่งทางผู้จัดทำได้สรุปมานำเสนอใน Newsletter ฉบับนี้

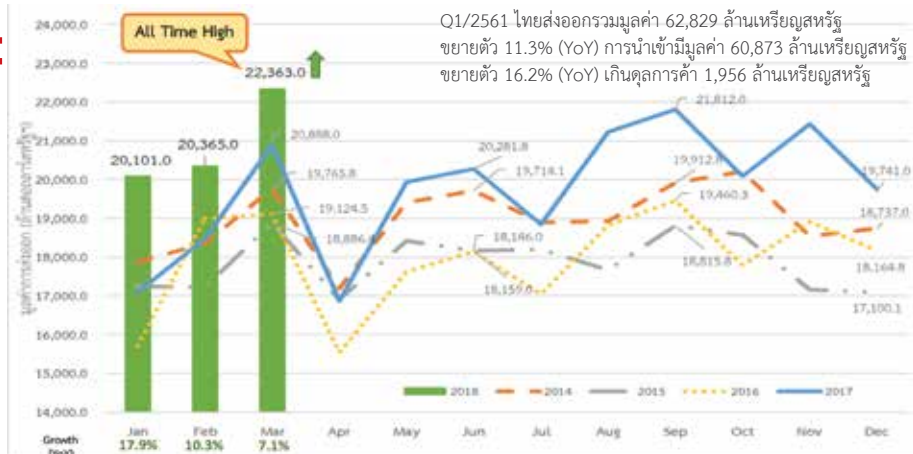
นอกจากนี้ยังได้สรุปผลกระทบจากการตอบโต้ทางการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ และประเด็นที่ไทยได้หรือเสียจากนโยบายต่างๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงมาตรการต่างๆ จากกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งท่านผู้อ่านสามารถติดตามได้อย่างต่อเนื่อง

บรรณาธิการ

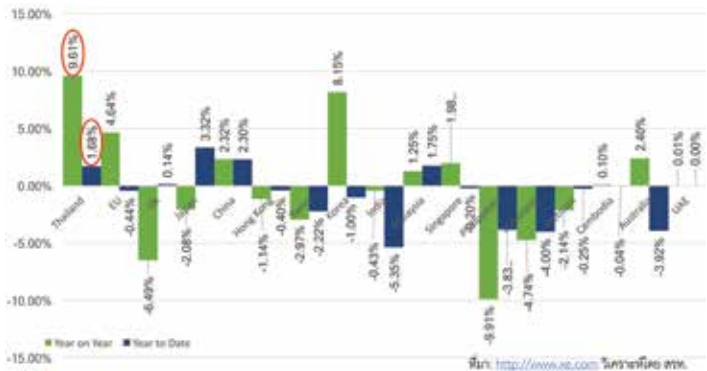
# Thailand Economic Outlook :

## ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2014-2018

- การส่งออกเดือนมีนาคม 2561 มีมูลค่า 22,363 ล้านบาท ขยายตัว 7.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) - ส่งออกสูงสุดเป็นประวัติการณ์
- การส่งออกในรูปแบบบาทเท่ากับ 697,074 ล้านบาท หดตัว 4.0% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY)
- การนำเข้าในเดือนมกราคม 2561 มีมูลค่า 21,095 ล้านบาท ขยายตัว 9.5% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY)
- ประเทศไทยเกินดุลการค้า 1,268 ล้านบาท หรือ 30,748 ล้านบาท



สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 7 พ.ค. 61 : 31.73 บาท/เหรียญสหรัฐ (แข็งค่า 1.68% Year-to-Date หรือกว่า 9.61% Year-on-Year) ล่าสุดมีสัญญาณที่ดีของผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐฯ อายุ 10 ปี ที่ปรับขึ้นมาที่ระดับ 2.9% หรือสูงสุดในรอบ 4 ปี ส่งผลให้เป็นสัญญาณบ่งชี้ดอกเบี้ยขาขึ้นอย่างชัดเจน เป็นเหตุจูงใจให้นักลงทุนหันกลับเข้าไปซื้อพันธบัตรรัฐบาลที่ให้ผลตอบแทนสูงกว่าตลาดหุ้น ทำให้เงินไหลกลับเข้าไปสหรัฐฯ เป็นทิศทางให้ค่าเงินเหรียญสหรัฐแข็งขึ้น ส่งผลต่อค่าเงินบาทอ่อนค่าลงอย่างต่อเนื่องในช่วงหนึ่งเดือนที่ผ่านมา



### Top 5 Exports Q1/2018

By Industrial products	เติบโต	สัดส่วน	
รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	12.2%	11.5	
คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	18.8%	7.9	
ผลิตภัณฑ์ยาง	5.3%	4.1	
เม็ดพลาสติก	20.5%	3.9	
วัสดุก่อสร้าง	16.0%	3.8	
By Agricultural products	เติบโต	สัดส่วน	
ข้าว	21.1%	2.2	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระจับป่องและแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	7.4%	1.9	
ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง กระจับป่องและแปรรูป	1.1%	1.7	
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	26.2%	1.5	
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	15.3%	1.2	
By Country	mUSD	Growth	Share
ASEAN 5	9,415	15.7%	15%
CHINA	7,200	0.6%	11.5%
CLMV	6,862	14.5%	10.9%
USA	6,642	9.3%	10.6%
JAPAN	6,502	23.4%	10.3%

### สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนมีนาคม 2561

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านบาทหรือสหรัฐ)	Mar/18	Forecast/18
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"</b>			
ข้าว	442	8.5% ▲	5% ▲
ยางพารา	350	-50.2% ▼	0%
มันสำปะหลัง	326	24.5% ▲	0%
น้ำตาล	241	-4.4% ▼	9% ▲
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"</b>			
อาหารทะเลแช่แข็ง กระจับป่อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	432	5.6% ▲	5-7% ▲
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	387	6.4% ▲	
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	260	8.4% ▲	2.5% ▲
กุ้งสดแช่แข็งและแปรรูป	101	-21.5% ▼	5-7% ▲
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"</b>			
ยานพาหนะ	1,846	0.4% ▲	10% ▲
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,492	11% ▲	
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"</b>			
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,305	1.6% ▲	5-7% ▲
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,850	18.2% ▲	
แผงวงจรไฟฟ้า	831	19% ▲	
Hard Disk Drive	777	27.8% ▲	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	657	11.9% ▲	
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"</b>			
ผลิตภัณฑ์ยาง	860	-8.9% ▼	10% ▲
เม็ดพลาสติก	848	15.8% ▲	15% ▲
เคมีภัณฑ์	769	18.9% ▲	15% ▲
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	381	8.1% ▲	15% ▲
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"</b>			
อัญมณี และเครื่องประดับ	1,054	-2.4% ▼	-3% ▼
วัสดุก่อสร้าง	877	8.3% ▲	12% ▲
น้ำมันสำเร็จรูป	713	49% ▲	15% ▲
สิ่งทอ	641	3.6% ▲	5-6% ▲

**ประมาณการทิศทางการส่งออกไทย ปี 2018 (Forecast 8% Growth)**

- + คู่ค้าตลาดหลักและตลาดรองมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่ดี ส่งผลให้มูลค่าทางการค้ากับไทยขยายตัว
- + ประเทศไทยมีการกระจายโครงสร้างตลาดการส่งออกได้ดี มีอัตราส่วนส่งออกไปยังตลาดหลักที่ร้อยละ 30.4 ที่เหลือเป็นการส่งออกไปยังตลาดอื่น ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดจากตลาดหลัก
- + ภาคการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมไทย โดยเฉพาะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ที่สามารถปรับตัวรองรับการผลิตเทคโนโลยีตามกระแส Internet of Things (IOT)
- + ราคาน้ำมันดิบปรับตัวขึ้นสู่ระดับสูงสุดในรอบ 3 ปี หลังกลุ่มโอเปก มีข้อตกลงปรับลดกำลังการผลิต ส่งผลให้ราคาสินค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันและราคาสินค้าเกษตรกรรมมีแนวโน้มปรับขึ้นตาม Commodity
- + กระแสการผลักดันการพัฒนาธุรกิจ e-Commerce ของภาครัฐ เป็นการเพิ่มโอกาสและช่องทางจำหน่ายสินค้า

- ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ มีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นเล็กน้อยจากนักลงทุนคลายความกังวลในประเด็นสงครามการค้า/การปรับขึ้นของ Bond Yield ส่งผลให้ค่าเงินบาทอ่อนค่าลงมาเล็กน้อย แต่เนื่องจากปริมาณเงินทุนยังไหลกลับเข้าไปที่สหรัฐฯ ไม่มากนัก ทั้งปัจจัยพื้นฐานของเศรษฐกิจไทยยังคงดีอยู่ เป็นแรงกดดันให้ค่าเงินบาทยังคงอ่อนค่าในอัตราที่ต่ำ เมื่อเทียบกับการแข็งค่าของดอลลาร์สหรัฐฯ
- ความไม่แน่นอนของมาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐฯ ภายใต้กฎหมายการค้ามาตรา 232 เป็นชนวนให้เกิดการท่าสงครามการค้า (Trade War) และส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมกับผู้ค้าในห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ และคงจับตาหาทางออกสองฝ่าย
- ปัญหาความแออัดในท่าเรือแหลมฉบัง กระทบต่อต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนเข้าไปยังท่าเรือ
- ภาวะตลาดหุ้นผันผวนอาจส่งผลกระทบต่อทางอ้อมในภาคเศรษฐกิจได้

**ประเด็นที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการส่งออกของไทย**

**สงครามการค้า (Trade War)** ยังมีความไม่แน่นอน หลังจากที่สหรัฐฯ มีการเจรจาให้จีนลดปริมาณการเกินดุลการค้ากับสหรัฐฯ ให้เหลือ 200,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ภายในปี 2020 ทั้งนี้ การลดปริมาณการเกินดุลดังกล่าว อาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของการนำเข้า-ส่งออกของจีน โดยจีนอาจต้องย้ายแหล่งการนำเข้าจากประเทศ คู่ค้าอื่นไปเป็นการนำเข้าจากสหรัฐฯ ในขณะที่เดียวกันต้องลดการส่งออกไปยังสหรัฐฯ ไปยังตลาดอื่นแทน เพื่อปรับดุลการค้า

**สถานการณ์ความรุนแรงในซีเรีย** แม้ว่าสถานการณ์จะได้คลี่คลาย ความรุนแรง และไม่บานปลายอย่างที่หลายฝ่ายได้คาดการณ์ไว้ จนนักลงทุนสามารถคลายความกังวลได้ในระดับหนึ่ง แต่เนื่องจากในโซนตะวันออกกลางเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของน้ำมัน ทำให้ความแปรปรวนต่อสถานการณ์ความรุนแรงสูง จึงต้องคอยติดตามสถานการณ์ความขัดแย้งที่แท้จริงจะได้รับการแก้ไข

**สถานการณ์ราคาสินค้าเกษตรบางชนิด** ไตรมาสแรกของปี 2561 สินค้าเกษตรและอาหาร ขยายตัวได้ดีทุกรายการ ยกเว้น ยาง และสับปะรด ที่โดนกดดันจากสถานการณ์ราคาตกต่ำและเป็นการหดตัวในเกือบทุกตลาด มันสำปะหลังที่ราคาดีแต่ขาดแคลนผลผลิต ในขณะที่น้ำตาลที่ผลผลิตล้นตลาด และโดนปัจจัยกดดันจากการปรับขึ้นราคาอ้อยขั้นสุดท้ายและผลตอบแทนการผลิตและจำหน่ายน้ำตาลทรายขั้นสุดท้าย ฤดูกาลผลิตปี 2559/2560

**ข้อเสนอแนะที่สำคัญโดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย**

- ภาครัฐควรเตรียมการรับมือกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นจาก สงครามการค้าสหรัฐฯ-จีน ที่ยังไม่มีความแน่นอนหลังจากเจรจาทางออกร่วมกันทั้งสองฝ่ายเพื่อปรับดุลการค้าระหว่างกัน โดยใช้โอกาสหาช่องทางต้นผลิตภัณฑ์การส่งออกสินค้าไทยเข้าไปทดแทนในตลาดคู่ค้าหลักทั้งสองประเทศ รวมถึงความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ซึ่งอาจจะเป็นช่องทางให้ไทยส่งสินค้าได้เพิ่มมากขึ้น
- ภาครัฐควรติดตามมาตรการกีดกันทางการค้า หรือ NTB พร้อมทั้งหารือผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่องเพื่อกำหนดมาตรการช่วยเหลือ รวมถึงให้คำปรึกษาแนวทางแก้ไข ปัญหา ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เช่น การตั้งกำแพงภาษีนำเข้าสูงของสหรัฐฯ ต่อประเทศที่ได้ดุลการค้าสหรัฐฯ เป็นต้น
- เนื่องจากภาคการส่งออกต้องเผชิญกับอุปสรรคหลายด้าน ซึ่งนอกจากจะส่งผลกระทบต่อตลาดหลักแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อทางอ้อมไปยังห่วงโซ่อุปทานด้วย ดังนั้น SMEs ควรสร้างความเข้าใจและใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อประกันความเสี่ยงทางอัตราแลกเปลี่ยน รวมถึงการกระจายสินค้าสู่ตลาดใหม่ พร้อมทั้งคอยติดตามข่าวสารและสถานการณ์ทางการค้าอย่างใกล้ชิด เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนสินค้า วัตถุประสงค์ในช่วงที่ค่าเงินมีความผันผวน
- เร่งเจรจาการค้าเสรีและกรอบความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจทั้งระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี โดยเฉพาะการรวมตัวของกลุ่มเศรษฐกิจ เช่น CPTPP, RCEP เพิ่มอำนาจการต่อรองทางการค้าในระยะยาว และลดมาตรการกีดกันทางการค้า
- ภาครัฐควรติดตามเฟียร์ระวัง มาตรฐานสินค้าและกลไกการกำหนดราคาสินค้าส่งออกที่อาจส่งผลกระทบต่อสินค้าที่ขายในประเทศ จากธุรกิจข้ามชาติ (e-Commerce) รวมถึงต้องมีการส่งเสริมพัฒนาผู้ประกอบการค้าในระบบ B2B Cross Border e-Commerce ให้มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น

**การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 23**



เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2561 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ได้จัดการประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 23 โดยนางสาวกัญญกัตตันดิพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยเลขาธิการ เทรินญิก และผู้อำนวยการบริหาร ได้รายงานผลการดำเนินงานของสภาผู้ส่งออกในปีที่ผ่านมาและแผนงานโครงการในปี 2561 ให้ที่ประชุมได้รับทราบ ต่อจากนั้นเป็นการกล่าวปาฐกถาพิเศษหัวข้อ “แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” โดย นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยมีสมาชิก ที่ปรึกษาสภาผู้ส่งออก แกกผู้มีเกียรติจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งสื่อมวลชน เข้าร่วมสัมมนากว่า 300 คน ณ ห้องนภาลัยบอลรูม โรงแรมดุสิตธานี ถ.พระราม 4 ท่านสมาชิกสามารถ Download เอกสารประกอบการปาฐกถาพิเศษ ได้ที่ <https://goo.gl/zeRUfP>

## แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปาฐกถาพิเศษ โดย นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม  
การประชุมใหญ่สามัญประจำปี สมาพันธ์ผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 23  
วันพุธที่ 4 เมษายน 2561 โรงแรมดุสิตธานี กรุงเทพฯ

สำหรับภาพรวมการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ในอดีตประเทศไทยมีการดำเนินการด้านโครงสร้างพื้นฐานแบบ Infrastructure Alone ยังคงพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางถนนกว่า 80% โดยเมื่อเปรียบเทียบกับอันดับด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของไทยกับสมาชิก ASEAN พบว่าไทยอยู่ในอันดับที่ 3 รองจากสิงคโปร์ และมาเลเซีย สำหรับยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558-2565 จะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทาง น้ำ อากาศ ทางรถไฟระหว่างเมือง และการเพิ่มขีดความสามารถของทางหลวง และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ โดยการใช้ประโยชน์สูงสุดจากประชาคมอาเซียน ตลอดจนการเสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง และการสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม และทางเศรษฐกิจ ความคืบหน้าของการดำเนินการขึ้นกับหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่ติดตามความก้าวหน้า พร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะ ซึ่งโลจิสติกส์ จะเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนภาคการส่งออกของประเทศไทย

สำหรับกรอบการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง มุ่งเน้นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง ตลอดจนการสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงระบบคมนาคมแบบ Multimodal และ พัฒนาให้ไม่เสียเวลาในการเชื่อมต่อ (Seamless) มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ด้วยพลังงานทางเลือกใหม่/ระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงาน ตลอดจนการพัฒนาการขนส่งด้วยบริการแบบและการบริการเพื่อคนทุกกลุ่ม ให้สามารถเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม

### โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางถนน

- การสร้างความเชื่อมโยงเครือข่ายทางถนน ระหว่าง เมือง – เมือง จังหวัด – จังหวัด อำเภอ – อำเภอ ด้วยพื้นที่ของประเทศไทยมีขนาด 500,000 ตารางกิโลเมตร การขยายเส้นทางถนนเพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่ชนบท รวมถึงพื้นที่เกษตรกรรม โดยเส้นทางถนนในประเทศไทย มีระยะทาง 461,000 กิโลเมตร เส้นทางโดยประมาณประกอบด้วย ทางหลวง 70,000 กิโลเมตร ทางหลวงชนบท 47,000 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษ 390 กิโลเมตร ทางหลวงท้องถิ่น 340,000 กิโลเมตร ต้องมีการสร้างเส้นทางเพื่อให้รองรับการขนส่งทั้งในส่วนของสินค้าและคน
- การจัดสรรงบประมาณจะใช้กับการซ่อมแซมถนน โดยกรมทางหลวงชนบท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2560 10-15% ผลกระทบที่เกิดขึ้นมาจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่จำกัดน้ำหนักบรรทุกสินค้าไม่เกิน 50 ตัน แต่การบรรทุกสินค้าน้ำหนักเกินไปถึง 100 – 150 ตันต่อการบรรทุก ในประเทศเพื่อนบ้านไม่มีการกำหนดน้ำหนักบรรทุก เช่น สปป.ลาว ขอให้ไทยช่วยซ่อมแซมถนนที่เสียหายจากรถบรรทุกขนส่ง และทาง สปป.ลาวมีการเรียกเก็บค่าใช้ถนน ซึ่งจะกระทบกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า
- ในเวลา 3 ปีที่ผ่านมามีการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการค้าในเส้นทางยุทธศาสตร์ IMT – GT AMECS GMS North – South Corridor เป็น 4 ช่องทาง แต่ยังขาดอยู่ในบางช่วง ซึ่งจะมุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางที่มีความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการขนส่งวัตถุดิบระหว่างกัน
- เส้นทางด้านตะวันออก พัฒนาเส้นทางเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราด และ เขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว เชื่อมโยงไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการพัฒนาเส้นทาง อุบล – ชื่องเม็ก – เขมราฐ สิ้นสุดที่ บุรีรัมย์ นางรอง เส้นทางสาย 24 ซึ่งเป็นเส้นทางโรงงานน้ำตาล และรถยนต์ส่วนบุคคล
- การขยายช่องทางจราจร 4 ช่องทางในเส้นทางหลัก รวมถึงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่ด่านแม่สอดซึ่งถนนฝั่งไทยเรียบร้อยแล้ว เหลือฝั่งเมียนมายังไม่แล้วเสร็จอยู่ระหว่างการเวนคืนที่ดิน ด่านสะเดามีการเปิดด่านใหม่เพื่อแยกด่านสำหรับการขนส่งสินค้าซึ่งจะให้รถบรรทุกอย่างเดียวกับด่านสำหรับคน เพื่อลดความแออัดของด่านสะเดา และปอยเปต มีการสร้างสะพานแห่งใหม่เพื่อแยกสินค้ากับคนเช่นเดียวกัน
- การเชื่อมโยงเส้นทางในการขนส่งวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านยังทำเรือแหลมฉบัง แต่เดิมมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร

มาใช้เส้นทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 จากจังหวัดนครพนม ไปยังท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว เพื่อขนส่งสินค้าต่อไปยังประเทศเวียดนาม ในอนาคตจะมีการขนส่งผ่านไปยังสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 จังหวัดบึงกาฬ ไปยังเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว ไปยังประเทศเวียดนาม ซึ่งจะมีส่วนช่วยในเรื่องของ optimize ค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อเป็นการเปิดช่องทางการค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงประเทศที่ 3 ประโยชน์สำหรับโรงงานที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร รวมถึงรอบนอก สามารถใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านได้สะดวกยิ่งขึ้น

- การสร้าง Motorway สาย 6 โคราช – บางปะอิน ระยะทาง 196 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เพื่อเชื่อมโยงกับ สาย 81 บางใหญ่ – กาญจนบุรี สาย 9 กาญจนบุรี-ชัยภูมิ รวมถึง เส้นทาง Motorway พัทยา – มาบตาพุด ระยะทาง 32 กิโลเมตร มีการดำเนินการแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- พัฒนาพื้นที่รองรับสถานีขนส่งสินค้า เชียงของ เพื่อรับรถสินค้า จาก สปป.ลาว และจีน ลากตู้สินค้ามายังท่าเรือแหลมฉบัง และเชื่อมโยงสู่การขนส่งระบบราง เป็นการลดต้นทุนทางถนน และช่วยผู้ประกอบการลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า รวมถึงการสนับสนุนการใช้การขนส่งทางรางให้มีสัดส่วนเพิ่มมากขึ้นกว่าทางถนน

### > อื่นๆ

- บริษัทที่มีการขนส่ง ต้องมีผู้จัดการด้านความปลอดภัย (Transport Safety Manager) ดูแลความพร้อมในการให้บริการและคนขับ ในบริษัทใหญ่ ส่วนใหญ่มีแล้ว แต่ในผู้ประกอบการรายเล็ก รายย่อยยังขาดในส่วนนี้อยู่
- มุ่งพัฒนาเทคโนโลยีด้านการขนส่ง การใช้ข้อมูล Big Data ที่กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ดูแล สามารถช่วยตรวจสอบสถานะรถบรรทุก และความเร็วในการขับขี่ของรถบรรทุกได้

### โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำ

- โครงการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งของท่าเรือแหลมฉบัง (ท่าเทียบเรือ A) สามารถรองรับตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้น 300,000 ทีอียู/ปี และ โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่งของท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือ 20G) สามารถรองรับตู้สินค้าจาก 1.5 ล้านทีอียูต่อปี เป็น 1.74 ล้านทีอียูต่อปี โดยทั้ง 2 โครงการจัดทำขึ้นเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่ง โดยสำหรับสินค้าที่มีการขนส่งจากท่าเรือ 20G ของท่าเรือกรุงเทพ สามารถทำการตรวจปล่อยเพียงครั้งเดียวที่ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเมื่อสินค้าไปถึงที่ท่าเรือแหลมฉบังสามารถยกขนลงเรือแม่ได้เลยโดยไม่ต้องมีการตรวจซ้ำ จึงช่วยลดการขนส่งด้วยรถบรรทุกเข้าสู่อู่ท่าเรือแหลมฉบัง และลดปัญหาการจราจร และความแออัด
- โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) เป็นการให้บริการยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟภายในท่าเรือแหลมฉบังที่ดำเนินการในลักษณะผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) โดยท่าเรือแหลมฉบังเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินโครงการ ซึ่งขณะนี้ได้ร้องขอให้ทางท่าเรือแหลมฉบังทบทวนในเรื่องของอัตราค่าภาระ เนื่องจากพิจารณาถึงการคืนทุนภายใน 3 ปี นั้นอาจจะไม่เหมาะสม โดยทางท่าเรือไม่ควรถูกคิดกำไรในส่วนของการให้บริการยกขนสินค้า เพื่อให้อัตราค่าภาระสามารถทำให้การขนส่งสินค้าทางรางแข่งขันได้กับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ และสนับสนุนให้เกิดการ Shift Mode และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางมากขึ้น อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากการทบทวนเรื่องของอัตราค่าภาระ ภาระจะพัฒนาให้เกิดการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ท่าเรือมากขึ้น ยังมีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นของ ICD ลาดกระบังเช่นเดียวกัน
- การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 (2560-2568) จะเพิ่มความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้อีก 7 ล้าน ทีอียู/ปี (รวมเป็น 18ทีอียู/ปี) และ รองรับส่งออกรถยนต์จาก 1 ล้านคัน เป็น 3 ล้านคันต่อปี โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำรายงานศึกษา โดยสำหรับท่าเทียบเรือในเฟสที่ 3 จะมีระดับการกินน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือแม่ขนาดใหญ่ได้ ดังนั้นจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดธุรกิจ Tran-shipment ในไทย และเป็น Gateway Indo-China

## ปฏิทินกิจกรรม และการศึกษาดูงาน เดือน มิถุนายน-สิงหาคม 2561

### เดือนมิถุนายน

**7 มิ.ย.** อบรม “การประกันภัยการขนส่งสินค้าครบวงจรสำหรับผู้ประกอบการ”

โดย ศาสตราจารย์พิเศษประมวล จันทร์ชีวะ

สถานที่ โรงแรมแลงคาสเตอร์ ถ.เพชรบุรีตัดใหม่

ค่าใช้จ่าย สมาชิก 3,500 บาท บุคคลทั่วไป 4,500 บาท

**7-11 มิ.ย.** งานแสดงสินค้า Top Thai Brands

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

สถานที่ Tatmadaw Hall ย่างกุ้ง ประเทศเมียนมา

**14-20 มิ.ย.** งานแสดงสินค้า Top Thai Brands

โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

สถานที่ Kunming Dian Chi Convention and Exhibition Center

คุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน

### เดือนกรกฎาคม

**6-8 ก.ค.** งานมหกรรมทรัพย์สินทางปัญญา (IP Fair 2018)

โดย กรมทรัพย์สินทางปัญญา

สถานที่ ศูนย์นิทรรศการและการประชุม ไบเทค

**11 ก.ค.** TNSC Site Visit ครั้งที่ 3

โดย สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สถานที่ บจก.โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) โรงงานบ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา

ค่าใช้จ่าย สมาชิก 1,600 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

**19 ก.ค.** การสัมมนาหัวข้อ “Digital Transformation จัดกระบวนทัพธุรกิจรับโลกดิจิทัล”

โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และ

สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สถานที่ ห้องประชุม 1 ชั้น 1 อาคาร 6 ชั้น

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ถ.รัชดาภิเษก

ค่าใช้จ่าย ไม่มีค่าใช้จ่าย (ปีได้รับสมัครเมื่อครบตามจำนวน)

### เดือนสิงหาคม

**9-12 ส.ค.** งานแสดงสินค้า Top Thai Brands

โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

สถานที่ Kuala Lumpur Convention Center (KLCC)

กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

**16 ส.ค.** TNSC Site Visit ครั้งที่ 4

โดย สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สถานที่ บจก.ไมย์เออร์ อินดัสตรีส์ จ.ชลบุรี

ค่าใช้จ่าย สมาชิก 1,600 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

**16-19 ส.ค.** งานแสดงสินค้า Top Thai Brands

โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

สถานที่ Culture Friendship Exhibition Center

ฮานอย ประเทศเวียดนาม

**29-31 ส.ค.** ออกบูธนิทรรศการ และจัดสัมมนาวิชาการ (3 วัน)

ในงาน TILog-LogistiX 2018 (สัมมนา 3 หัวข้อ)

โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ร่วมกับ Reed Tradex

สถานที่ ฮอลล์ 98 ศูนย์นิทรรศการและการประชุม ไบเทค

ค่าใช้จ่าย ไม่มีค่าใช้จ่าย (ปีได้รับสมัครเมื่อครบตามจำนวน)

- การพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ชั้นที่ 3 (2560-2567) เพื่อรองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และวัตถุดิบเหลวที่จะเพิ่มขึ้นอีก 10 ปีข้างหน้า โดยขณะนี้อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมและทางเลือกในการพัฒนา
- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก 2558-2562 (อยู่ระหว่างดำเนินการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ และก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง)
- โครงการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ โดยเป็นการรองรับทั้งเรือ Ferry และ Cruise โดยมีแผนที่จะใช้เชื่อมโยงทางน้ำของพื้นที่อ่าวไทยตอนบน
- โครงการพัฒนาระบบ Port Community System ของ กทพ. เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการและการให้บริการของกทพ. ผู้มาตรฐานสากล และ ลดการรั่วไหลของรายได้และข้อมูล ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมการปฏิบัติงานแบบรวมศูนย์

### โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางราง

#### > เส้นทาง

- เส้นทางรถไฟของประเทศไทยมีระยะทาง 4,000 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นเส้นทางรถไฟทางเดี่ยว 90% และเส้นทางรถไฟทางคู่ 10% การให้บริการสำหรับการขนส่งสินค้าไม่เป็นที่นิยมเนื่องจาก มีความล่าช้า และไม่ตรงเวลา เนื่องจากต้องรุดการสับเปลี่ยนรถไฟและให้ความสำคัญกับรถไฟโดยสารที่มีการขนส่งคนมากกว่า
- การรถไฟมีข้อจำกัดในการดำเนินการค่อนข้างมากและการบริหารจัดการเพื่อหารายได้ ยังไม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- แผนการดำเนินการพัฒนาการขนส่งทางรางมุ่งเปลี่ยนจากทางเดี่ยว 90% ให้เป็นทางคู่ 90% (ระยะทาง 3,000-4,000 กิโลเมตร) และทางเดี่ยวให้คงเหลือเพียง 10%
- การหาหัวรถจักรเพิ่มให้เพียงพอต่อความต้องการในการขนส่ง

#### > ผู้โดยสาร

- จัดบริการรถไฟโดยสารเพิ่มขึ้น ระยะทาง 113 กิโลเมตร รถไฟฟ้าโดยสารสำหรับกรุงเทพมหานครใน 10 เส้นทาง
- แผนเพิ่มระยะทาง 464 กิโลเมตร ในสายสีน้ำเงินกับสายสีม่วง (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ อยู่ระหว่างประมูล) สายสีแดง (ตลิ่งชัน - ศาลายา และหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา อยู่ระหว่างเสนออนุมัติ) หลายโครงการได้มีการอนุมัติแล้ว เช่น สายสีส้ม สายสีชมพู (ตะวันออก) รวมถึง BTS ให้บริการสายสมุทรปราการอยู่ระหว่างการโอนให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดูแลการเดินรถ
- Airport Link และรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน คือ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง อุตะเภา จะเริ่มก่อสร้างในปี 2562

### โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางอากาศ

- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะ 2 (ปี 2559-2562) เป็นโครงการก่อสร้างอาคารแห่งใหม่เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และอากาศยาน โดยสามารถเพิ่ม Capacity 60 ล้านคน/ปี
- การพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค (ตาก เบตง สกลนคร และกระบี่) เป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้บริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานแม่สอด อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารใหม่ และการต่อเติมความยาวทางวิ่ง เพื่อรองรับอากาศยานขนาดใหญ่, ท่าอากาศยานสกลนคร เป็นแผนดำเนินการก่อสร้างทางขับและลานจอด และออกแบบอาคาร Terminal หลังใหม่ ท่าอากาศยานกระบี่ เป็นแผนดำเนินการก่อสร้างทางขับขนานและลานจอด และปรับปรุงอาคาร Terminal ท่าอากาศยานเบตง เป็นแผนการดำเนินการก่อสร้างอาคาร Terminal และอาคารประกอบ
- ท่าอากาศยานอุตะเภา เป็นการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ 3 เพื่อขยายความสามารถในการรองรับจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง โดยนอกเหนือจากนี้ภายในท่าอากาศยานอุตะเภา ยังมีโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งสามารถรองรับงานซ่อมบำรุงอากาศยานขนาดใหญ่



# สาระสำคัญจากการประชุม Global Shippers' Alliance & Asian Shippers' Alliance Meeting

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โดยคุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ได้เข้าร่วมประชุม Global Shippers' Alliance (GSA) Meeting and Asian Shippers' Alliance (ASA) Meeting 2018 ณ เขตปกครองพิเศษฮ่องกงและมาเก๊า ระหว่างวันที่ 26-27 มีนาคม 2561 ที่ผ่านมา ร่วมกับผู้แทนจาก European Shippers' Council (ESC), Shipper Council of Bangladesh (SCB), Hong Kong Shippers' Council (HKSC), Indonesian National Shippers' Council (INSC), Macau Shippers' Association (MSA), Malaysian National Shippers' Council (MNSC) โดยมี Sri Lanka Shippers' Council (SLSC) เข้าร่วมในฐานะผู้สังเกตการณ์ ซึ่งที่ประชุมได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลตลอดจนหารือการดำเนินงานร่วมกันที่สำคัญ อาทิ

- Hong Kong Shippers' Council ได้นำเสนอข้อมูลเส้นทางรถไฟระหว่าง Chongqing-Xinjiang-EU (Yu' Xin' Ou' Railway) ซึ่งใช้เวลาในการเดินทาง 12-16 วันตลอดเส้นทาง คิดเป็นระยะเวลาเพียง 1/2 ของการเดินทางเรือ และมีต้นทุนเพียง 1/5 เมื่อเทียบกับการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้มีการเดินรถในปี 2017 จำนวน 320 ขบวนในเส้นทาง West bound และ 250 ขบวนในเส้นทาง East Bound ซึ่งเป็นโอกาสที่สำคัญสำหรับผู้ประกอบการจีนและพันธมิตรในเอเชียหากสามารถเชื่อมทางรถไฟเข้ากับประเทศจีน หรือขนส่งทางทะเลผ่านท่าเรือของจีนไปยังเส้นทางรถไฟดังกล่าว
- Hong Kong Shippers' Council ประสบความสำเร็จในการผลักดันและให้ข้อมูลสนับสนุนต่อ Hong Kong Government จนส่งผลให้ไม่อนุมัติข้อเรียกร้องของสายเรือในการทำข้อตกลง Vessel Discussion Agreement (VDAs) เนื่องจากเห็นว่าจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าควรมีการผลักดันไปยัง Competition Authority ในแต่ละประเทศ (ในประเทศไทยคือคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า) ให้กำกับดูแลผลกระทบจากการรวมตัวของสายเรือทั้งในลักษณะ Shipping Alliance และการควบรวมกิจการ ซึ่งสภาผู้ส่งออก ได้มีแจ้งที่ประชุมทราบว่าได้พยายามหารืออย่างใกล้ชิดและผลักดันให้มีการกำหนดให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องเป็นบริการควบคุมราคา อย่างไรก็ตาม ที่ประชุมเห็นว่าควรมีการผลักดันและสนับสนุนให้สมาชิกของแต่ละประเทศซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยให้รวมค่า surcharge ทั้งหมด เพื่อหลีกเลี่ยงต้นทุนส่วนเพิ่มที่อาจถูกเรียกเก็บในภายหลัง โดยอาจนำเสนอต่อรัฐบาลของตนเองให้ดำเนินการตามแนวทางของศรีลังกา ซึ่งพบว่าเมื่อมีการออกประกาศอย่างเป็นทางการห้ามมิให้สายเรือเรียกเก็บค่า surcharge อื่นเพิ่มเติม นอกเหนือจากค่าธรรมเนียมที่ตกลงไว้แล้ว ก็ไม่ได้ทำให้ปริมาณสินค้าที่ขนส่งเข้า-ออก-ถ่ายลำ ลดน้อยลงแต่อย่างใด
- European Shippers' Council นำเสนอผลการสำรวจซึ่งดำเนินการร่วมกับ Drewry และพบว่าหลังจากสายเรือมีการปรับเปลี่ยนกลุ่ม Shipping Alliance ในปี 2017 ที่ผ่านมานั้น มีการลดลงของจำนวนเที่ยวเรือและคุณภาพการให้บริการอย่างเห็นได้ชัด ทั้งจากการปรับเปลี่ยนเส้นทางและท่าเรือที่ให้บริการ (re-routing) แต่ระยะเวลาเฉลี่ยของการขนส่ง (Transit Time) กลับเพิ่มขึ้น การยกเลิกเที่ยวเรือ (blank sailing) เพื่อควบคุมปริมาณเรือให้เพียงพอ และประกาศเพิ่มค่าธรรมเนียม (General Rate Increase: GRI) หลายครั้ง ส่งผลให้ความพึงพอใจต่อการให้บริการของสายเรือลดลงอย่างต่อเนื่อง
- ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีการขยายตัวแต่ทิศทางของสายการบิน (Legacy Airline) กลับลดจำนวน Freighter Aircraft ลงและให้พื้นที่กับ Passenger Flight มากขึ้น รวมถึงข้อกำหนดด้าน Capacity ของ IATA ซึ่งระบุให้แต่ละสายการบินต้องทำ 80/20 Slot Allocation ทำให้ปริมาณ Supply สำหรับการขนส่งสำหรับ Legacy Airline มีน้อยลง แต่ในส่วนของกลุ่ม Big 4 และผู้ขนส่ง Niche Player จะยังเพิ่ม Freighter Aircraft ขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการเข้ามาจับตลาดมากขึ้นของ Amazon และ Alibaba อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของการขนส่งสินค้าทางอากาศทำให้เกิดความแออัด ณ ท่าอากาศยาน เนื่องจากขาดการลงทุนในอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้า การจัดเก็บ และการตรวจสอบความปลอดภัยของสินค้าที่เพียงพอ และยังไม่สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าระหว่างประเทศผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากไม่มีการทำ Data Harmonization ซึ่งส่งผลกระทบต่อ Interoperability ของระบบ และเป็นอุปสรรคของการทำ Digitalization ของอุตสาหกรรมให้เชื่อมโยงตลอด end-to-end supply chain และการแปลงเอกสารการขนส่งให้เป็น eAWB ซึ่งเป็นความท้าทายสำคัญสำหรับสายการบินในปัจจุบัน พร้อมกันนี้ European Shippers' Council ได้นำเสนอโครงการ CORE Project ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนา Trusted Trade Lane Solution และ Data



Pipeline เพื่อทำให้เกิด interoperability ตลอด end-to-end supply chain และในวันที่ 25 พ.ค. 2018 นี้ กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนตัวของพลเมือง EU ชื่อว่า General Data Protection Regulation หรือ GDPR จะมีผลบังคับใช้เต็มรูปแบบ ดังนั้นการเชื่อมต่อข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องมีการป้องกันไม่ให้รั่วไหล รวมถึงไม่ให้มีการจัดเก็บข้อมูลไว้หากเจ้าของข้อมูลไม่อนุญาต จึงเป็นปัจจัยสำคัญให้ผู้ประกอบการที่ทำการค้ากับพลเมือง EU ต้องระมัดระวัง และเตรียมความพร้อมของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้สอดคล้องกับกฎหมายดังกล่าว

- ขณะที่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้นำเสนอความคืบหน้าการจัดตั้ง National Committee on Trade Facilitation (NCTF) ในประเทศไทย และการผลักดันให้มีการจัดตั้ง Working Group ให้สอดคล้องกับ UN/CEFACT Recommendation No. 4 เพื่อพัฒนารายกลุ่มสินค้า รวมถึงนำเสนอให้มีการจัดทำ Roadmap และให้มีการพัฒนา NSW และ Port Community System (PCS) บนพื้นฐานของ Core Component Library (CCL) และ WCO Data Model พร้อมทั้งเรียกร้องให้สมาชิกแต่ละประเทศดำเนินการในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกันได้ในอนาคต
- ที่ประชุมมีความกังวลต่อมาตรการ Air Cargo Security ของ ICAO (International Civil Aviation Organization) และจะมีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม 2020 โดยกำหนดให้ผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่งต้องจดทะเบียนกับหน่วยงานกำกับดูแลในแต่ละประเทศภายใต้โครงการ Known Consignor (KC) และ Regulated Agents (RA) ขณะที่ท่าอากาศยานแต่ละแห่งต้องจัดเตรียมอุปกรณ์และระบบ X-ray Scanning สำหรับตรวจสอบสินค้าทั้งหมด (100%) ที่ไม่ได้ส่งหรือจัดการโดย KC และ RA โดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ให้ข้อเสนอแนะว่าหลายประเทศยังไม่ได้มีการพัฒนา Known Consignor Scheme ในประเทศตนเอง จึงควรดำเนินโครงการ AEO Program อย่างเข้มข้น เพื่อใช้แทน KC และ RA ซึ่งจะทำให้สามารถดำเนินการให้สอดคล้องกับกำหนดเวลาของ ICAO
- ที่ประชุมมีความเห็นในทิศทางเดียวกันว่าการพัฒนาของ Shippers ในอนาคตจะประกอบไปด้วย 1) Regulation 2) Marketing และ 3) Innovation ซึ่ง Shippers ทั่วโลกควรมีความร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด จึงได้กำหนดช่องทางในการประชาสัมพันธ์และประสานงานระหว่างกันประกอบไปด้วย
  - <https://globalshippersalliance.org/>
  - <https://twitter.com/shipperglobal?lang=nl>
  - Position papers, press releases, market information for members
- ท้ายที่สุด ที่ประชุมได้ร่วมลงนามใน Joint Statement เพื่อกระตุ้นให้รัฐบาลแต่ละประเทศหลีกเลี่ยง Trade War ระหว่าง USA และ China ซึ่งจะก่อให้เกิดผลลบต่อการค้าระหว่างประเทศในภาพรวม

# สงครามการค้าจีน-สหรัฐ ไทยได้ ไทยเสีย?

ก่อนที่จะกล่าวถึง ไทยได้-ไทยเสีย? จากสงครามการค้าจีน-สหรัฐ ต้องขอให้ข้อมูลพื้นฐานระหว่างประเทศจีนและสหรัฐอเมริกา ตามข้อมูลดังนี้

ข้อมูลพื้นฐาน	จีน	สหรัฐอเมริกา
พื้นที่	9.6 ล้าน ตร.กม.	9.6 ล้าน ตร.กม.
ประชากร	1,385 ล้านคน	320 ล้านคน
GDP	23.122 trillion USD	19.326 trillion USD
ระบบการปกครอง	สังคมนิยม	สหพันธรัฐแบบประชาธิปไตย
มูลค่าการส่งออก	2,098 billion USD (2016)	1,455 billion USD (2016)
สินค้าที่ส่งออกสำคัญ	อุปกรณ์เครื่องจักร, เฟอร์นิเจอร์, สิ่งทอ, ผลิตภัณฑ์พลาสติก, ยานยนต์, เหล็กกล้า	น้ำมัน, แผงวงจร, ถั่วเหลือง, ยานยนต์ และเครื่องจักรกล, เครื่องมือสื่อสาร
ประเทศที่ส่งออก	สหรัฐอเมริกา, ฮองกง, ญี่ปุ่น, เกาหลีใต้, เยอรมัน	แคนาดา, เม็กซิโก, จีน, ญี่ปุ่น, สหราชอาณาจักร
แหล่งวัตถุดิบในประเทศ	เหล็กกล้า, ถ่านหิน, ก๊าซธรรมชาติ, ปิโตรเคมี, โลหะเหมืองแร่	ปิโตรเลียม, ถ่านหิน, ถั่วเหลือง, ข้าวสาลี, เคมีภัณฑ์
ความตกลงการค้าระหว่างประเทศ Free Trade Agreement	FTA China - Maldives, Georgia, Australia, Korea, Switzerland, Iceland, Costa Rica, Peru, Singapore, New Zealand, Chile, Pakistan, ASEAN. 13 Agreement	FTA U.S. - Australia, Bahrain, Chile, Colombia, Democratic of Republic Central Africa, Israel, Jordan, Korea, Morocco, NAFTA, Oman, Panama, Peru, Singapore. 14 Agreement

จากตารางข้างต้น พบว่าจีนและสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ มีพื้นที่ประเทศที่เท่ากัน มูลค่าการส่งออกประเทศจีนสูงกว่าสหรัฐฯ เนื่องจากมีความหลากหลายของสินค้า อีกทั้งมีแหล่งวัตถุดิบในประเทศที่เหมาะสมกับการเป็นผู้ผลิตและส่งออกในด้านสินค้าอุตสาหกรรม นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าประเทศจีนและสหรัฐเป็นประเทศคู่ค้าสำคัญของประเทศต่างๆ ในโลก ดังนั้นในเบื้องต้นจึงสรุปว่าประเทศจีนและสหรัฐอเมริกามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโลกเป็นอย่างมาก หากมีการเกิดสงครามการค้า (Trade war) ระหว่าง 2 ประเทศนี้จะมีผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมกับเศรษฐกิจของโลกเพราะมีการเชื่อมโยงทางการค้าซึ่งกันและกัน คราวนี้ลองมาดูข้อมูลเปรียบเทียบด้าน Value Chain เพื่อพิจารณาว่าศักยภาพในการผลิต การจัดจำหน่ายและ logistics ประเทศไหนแข็งแกร่งกว่ากัน ดังตารางต่อไปนี้

ข้อมูลพื้นฐาน	จีน	สหรัฐ
แหล่งวัตถุดิบทั้งในประเทศและต่างประเทศ	ในประเทศ - เหล็กกล้า, ถ่านหิน, ก๊าซธรรมชาติ, ปิโตรเคมี, โลหะเหมืองแร่ ต่างประเทศ - อุปกรณ์เครื่องจักร, น้ำมันดิบ, พลาสติก, สารอินทรีย์, ข้าว/เมล็ดพันธุ์, ไม้	ในประเทศ - ปิโตรเลียม, ถ่านหิน, ถั่วเหลือง, ข้าวสาลี, เคมีภัณฑ์ ต่างประเทศ - น้ำมันดิบ, เครื่องจักรกล, อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์, รถยนต์และส่วนประกอบ, เครื่องมืออุปกรณ์การแพทย์
การผลิต	อุปกรณ์เครื่องจักร, เฟอร์นิเจอร์, ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ, ผลิตภัณฑ์พลาสติก, รถยนต์, ผลิตภัณฑ์เหล็กกล้า	เครื่องจักรกล, อากาศยาน, ยานยนต์, เทคโนโลยีการสื่อสาร, ยา
ระบบการส่งในประเทศ	ทางราง - High Speed Rail System ทางบก - ทางด่วนเครือข่าย 7918 ทางน้ำ - ระยะสั้นทางแม่น้ำ ทางอากาศ - China Southern Airlines จีน มีระบบราง 1.9 ล้านกิโลเมตร และมีความยาวถนนประมาณ 4.7 ล้านกิโลเมตร	ทางบก - รถบรรทุกบนเส้นทางหลวง (Highway) ทางอากาศ - FedEx, UPS, DHL ทางราง - รถไฟ Amtrak ทางน้ำ - มีการขุดคลองเชื่อมทะเลสาบทั้ง 5 เพื่อขนส่งภายในประเทศ สหรัฐ มีระบบราง 2.5 ล้านกิโลเมตรและความยาวถนน 4.09 ล้านไมล์ (หรือ 6.4 ล้านกิโลเมตร)
ระบบการส่งระหว่างประเทศ	สายเรือ - Sinotrans, COSCO, Evergreen (ไต้หวัน) ทางราง - เส้นทางสายไหมใหม่ (ระหว่างลงทุนก่อสร้าง)	สายเรือ - MAERSK, CMA CGM ทางอากาศ - FedEx, UPS, DHL
แหล่งกระจายสินค้า	Digital Market Place เช่น Alibaba, Tmall, Taobao, JD Alibaba group (ผลประกอบการ 2017 กำไร 2.2 พันล้านเหรียญสหรัฐ)	Digital Market Place เช่น Amazon (ผลประกอบการ 2017 กำไร 2 พันล้านเหรียญสหรัฐ) เป็นต้น
Internet-related services and products	Baidu	Google
News	Toutiao (Beijing-based news)	CNN
Chat	WeChat	WhatsApp
Social media	Qzone, Renren,	Facebook, Instagram
Application on Recommendations of Best Restaurants	Dianping	Yelp

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า จีนครอบคลุมการค้าทั้ง Value Chain เริ่มตั้งแต่วัตถุดิบที่สำคัญๆ ในการผลิตสินค้าประเภทต่างๆ ที่หลากหลาย การจำหน่ายและการส่งมอบโดยใช้บริษัทเดินเรือของประเทศจีน มีระบบการเงินของตนเอง เรียกว่าเป็น Fully Integration Effective Value Chain และที่สำคัญคือ ระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับ Digital Economy ก็ไม่แพ้ไปกว่าสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะตอนนี้ กระแสของ Alibaba group ในแถบเอเชียได้รับความนิยมสูงมาก ไม่น้อยกว่า Amazon ที่มีการเปิดตัวมาหลายปี มากกว่า Alibaba แต่ปัจจุบันผลประกอบการของ Alibaba สูงกว่า Amazon ในปีที่ผ่านมา เมื่อได้ทราบข้อมูลโครงสร้างเศรษฐกิจและวิเคราะห์ศักยภาพการค้าไปแล้วนั้น

ในส่วนของมาตรการการตอบโต้ทางการค้าระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกา ซึ่งจากการวิเคราะห์ผลกระทบทางตรงและทางอ้อมที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย

มาตรการจีนตอบโต้สหรัฐ	มาตรการสหรัฐตอบโต้จีน	ไทยได้	ไทยเสีย
<p>1. จีนเก็บภาษีสินค้านำเข้าจากสหรัฐฯ 128 รายการ มูลค่ากว่า 3 พันล้านเหรียญสหรัฐ</p> <p>2. จีนเก็บภาษีสินค้านำเข้าจากสหรัฐฯ 106 รายการ มูลค่า 5 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ</p>	<p>1. สหรัฐฯ เก็บภาษีนำเข้าเครื่องซักผ้าและแผงโซลาเซลล์</p> <p>2. สหรัฐฯ เก็บภาษีนำเข้าเหล็ก และอลูมิเนียม</p> <p>3. สหรัฐฯ เก็บภาษีนำเข้าสินค้าจากจีน 1,300 รายการ มูลค่ากว่า 5 หมื่นล้านดอลลาร์</p>	<p>1. ส่งผลในเชิงบวกต่อผลิตภัณฑ์ ที่ต้องใช้วัตถุดิบเหล็กและอะลูมิเนียมเป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบการ เช่น อาหารกระป๋อง รถยนต์ ชิ้นส่วน วัสดุก่อสร้าง</p> <p>2. สินค้าจะได้รับโอกาสในการส่งออกไปสหรัฐฯ มากขึ้น เช่น ท่อเหล็กคอมพิวเตอร์ ส่วนประกอบมือถือ ฮาร์ดดิสก์</p> <p>3. จีนนำเข้าสินค้าในกลุ่มผลไม้ ถั่วและธัญพืช ทดแทนการนำเข้าจากสหรัฐฯ เป็นสินค้าที่ไทยมีศักยภาพในการผลิต รวมถึงสินค้าปศุสัตว์</p>	<p>1. ไทยส่งออกสินค้าในกลุ่มเครื่องซักผ้าและแผงโซลาเซลล์ได้น้อยลง ต้องส่งเป็นชิ้นส่วนประกอบไปแทน</p> <p>2. ไทยส่งออกสินค้าเหล็กกล้า และอลูมิเนียมที่โดนมาตรการบังคับใช้ได้น้อยลง</p> <p>3. ประเทศอาเซียนและตะวันออกกลาง เป็นที่ระบายสินค้าจากจีนมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อสินค้าที่ผลิตในประเทศด้านราคา และแนวโน้มที่จะส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ขึ้นต้นหรือขึ้นกลางไปยังจีนได้ลดลง เนื่องจากปริมาณความต้องการตลาดสหรัฐฯ ลดลงจากมาตรการขึ้นภาษี นอกจากนี้ผู้ประกอบการไทยอาจจะต้องเตรียมตัวตั้งรับการย้ายฐานการผลิตจากประเทศจีนมาตั้งโรงงานใน CLMV รวมถึงประเทศไทย ทำให้สินค้าไทยต้องแข่งขันอย่างมากในกลุ่มประเทศ CLMV ตั้งแต่นั้นเป็นต้นไป</p> <p>4. สินค้าปศุสัตว์สหรัฐฯ เข้ามาท่วมตลาด แต่ไทยยังคงติดปัญหาเรื่อง สารเร่งเนื้อแดงของสหรัฐฯ พยายามส่งสินค้าดังกล่าวออกนอกประเทศ</p>



มาตรการเชิงรุกไทย (กระทรวงพาณิชย์)	มาตรการเชิงรับของไทย (กระทรวงพาณิชย์)	ไทยได้	ไทยเสีย
<p>ปลัดกระทรวงพาณิชย์นำทีมบินหาหารือกับสหรัฐฯ ขอยกเว้นการเก็บภาษีเหล็กและอะลูมิเนียมเป็นรายประเทศ ภายใต้กฎหมาย Trade Expansion Act of 1962 มาตรา 232 และ ตามมาตรา 301 กฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาของสหรัฐฯ เนื่องจากไทยมีส่วนแบ่งทางการตลาดในสหรัฐฯ น้อย ประกอบกับไทยมีมาตรการดูแลไม่ให้เกิดการสวมสิทธิและมาตรการทุ่มตลาดกับเหล็กนำเข้าราคาต่ำทะลักเข้าไทย</p>	<p>สังเกตโอกาสเป็นรายสินค้า เพื่อผลักดันการส่งออกไปยังสหรัฐฯ และจีน ที่ขึ้นภาษีใส่กันเป็นมูลค่ารวมประมาณ 1,400 ล้านเหรียญสหรัฐ</p>	<p>1. ไทยจะได้โอกาส ส่งออกไปจีนเพิ่มขึ้น เช่น ผลไม้สด เนื้อหมู มีคู่แข่งจีนได้เพิ่ม / ในขณะที่สินค้าห่วงโซ่อุปทานที่ไทยส่งออกไปจีนเพื่อผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปส่งออกปสหรัฐฯ และจะได้รับผลกระทบจากการที่สหรัฐฯ เก็บภาษีนำเข้าตามมาตรา 301 กฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาของสหรัฐฯ</p> <p>2. ไทยจะได้โอกาส ส่งไปออกสหรัฐฯ เพิ่มขึ้น เช่น ท่อเหล็ก คอมพิวเตอร์ ส่วนประกอบมือถือ ฮาร์ดดิสก์ ที่ต้องพึ่งเงินเล็งส่งออกปสหรัฐฯ โดยตรง</p>	

# ส่วนภาพรวมการส่งออกปีนี้ ภาครัฐส่งออก ยังคงยืนยันเป้าหมายการส่งออกไม่ต่ำกว่า 8%

**สรุปสงครามการค้าจีน-สหรัฐอเมริกา ไทยได้หรือไทยเสีย** ประเทศมหาอำนาจทางการค้าทั้ง 2 ประเทศ จีนและสหรัฐอเมริกา มีผลต่อ Value Chain และ Supply Chain ของเศรษฐกิจของโลกรวมถึงผู้ประกอบการไทย กลุ่มสินค้าหลายๆ กลุ่มได้ประโยชน์ เช่น สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์ยางพารา และสินค้าเกษตรบางชนิด อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่รุนแรงในกลุ่มประเทศ CLMV, Africa and Middle East สินค้าที่จีนส่งไปยังภูมิภาคดังกล่าวจะมีมากขึ้น ผู้ประกอบการไทยต้องตื่นตัวและตั้งรับ ดังนี้

- 1) การวิเคราะห์ข้อมูลการค้าอย่างต่อเนื่อง
- 2) การปรับปรุงกระบวนการผลิตเพื่อลดต้นทุนการผลิตเป็นสิ่งที่สำคัญ (Cost Efficiency)
- 3) การสร้างมูลค่าเพิ่มในสินค้า (Value Added) ที่ส่งออกจากประเทศไทย เช่น การพัฒนานวัตกรรมร่วมกันทั้ง Supply Chain ให้เกิดเป็น Value Chain Co-Creation เป็นต้น
- 4) การปรับปรุงกระบวนการผลิตและการใช้แรงงานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เนื่องจากสินค้าที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาจะมีการตรวจสอบสินค้า ตรวจสอบโรงงาน อย่างต่อเนื่อง จึงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ประกอบการไทยที่จะได้วางแผน เตรียมการปรับตัวในช่วงนี้เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการแข่งขัน