



NEWSLETTER



สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council

Issue 10/2019 | ตุลาคม 2562

TNSC 25th Anniversary Exclusive Dinner Talk

Shift Economic Landscape :
Challenges and Turnaround Opportunities

25 November 2019, 05.00 – 09.30 pm.



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

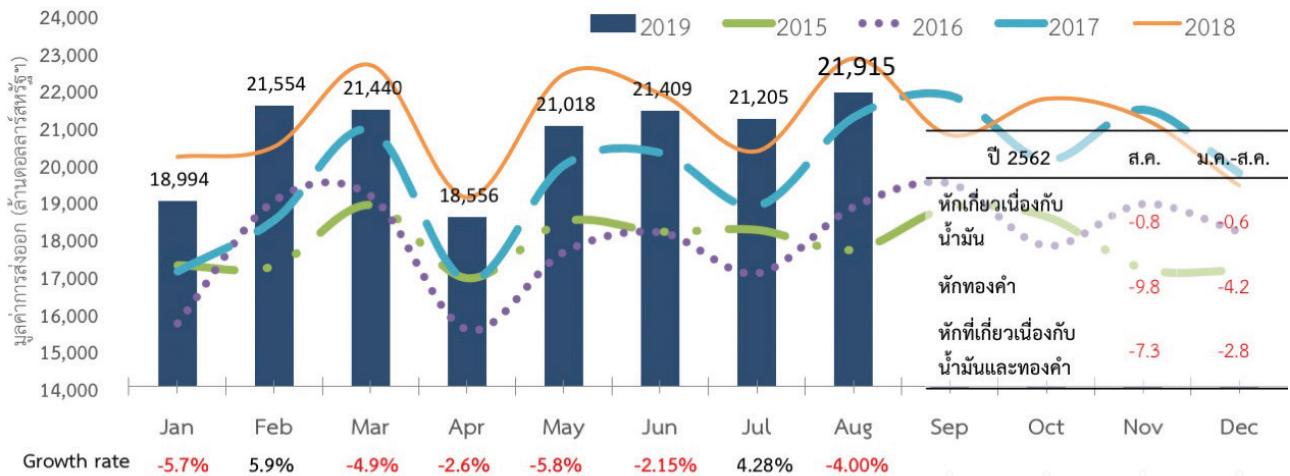
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

Thailand Economic Outlook :

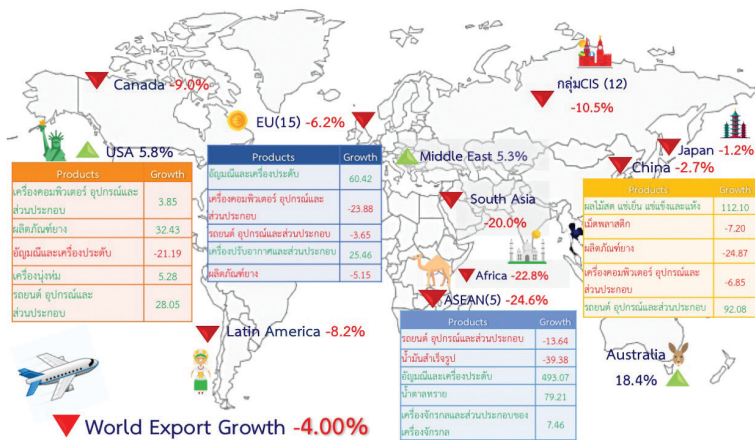
ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2015-2019

August 19				
	Million Dollar		Million Baht	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	21,914.9	-4.00	670,452.2	-11.35
Import	19,862.4	-14.62	616,376.6	-21.07
Balance	+2052.6		54,075.7	

Jan - August 19				
	Million Dollar		Million Baht	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	166,090.6	-2.19	5,206,697.3	-3.68
Import	159,984.4	-3.61	5,089,258.1	-4.98
Balance	+6,106.1		+117,439.2	



Export by Destination : August 2019



สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนสิงหาคม 2562

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า Aug/19 (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Forecast 2019	Forecast 2020	
กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"				
ข้าว	276	-44.6%	-24%	0%
ยางพารา	343	-7.2%	-2.3%	0%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	187	-25.3%	-12.7%	0%
น้ำตาลทราย	287	15.3%	-6.1%	0%
กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"				
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	786	26.8%	5%	5%
อาหารอื่นๆ	617	-4.2%		
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	365	-8.4%	5%	5%
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	303	5.6%		
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	10	-10.8%		
กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"				
ยานพาหนะ	1,722	-10.9%	-6.7%	3%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,264	-16.4%		
กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"				
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,354	-10.5%	-9.2%	2%
Hard Disk Drive	968	-6.5%		
แผงวงจรไฟฟ้า	640	-14.3%		
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	366	-10.2%		
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	253	0.9%		
กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"				
ผลิตภัณฑ์ยาง	969	-0.1%	2.9%	5.0%
เคมีภัณฑ์	601	-22.3%	-15.2%	3.0%
น้ำมันสำเร็จรูป	531	-40.0%	-15.7%	3.0%
เม็ดพลาสติก	773	-18.4%	-8.4%	3.0%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	376	-4.8%		
กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"				
อัญมณี และเครื่องประดับ	2,428	177.8%	49.1%	-22.0%
สิ่งทอ	370	-5.7%	4-5%	3.0%

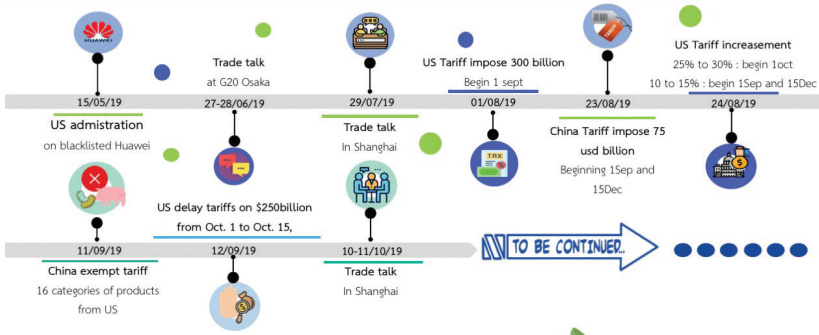


TNSC Newsletter, Issue 10/2019 : ตุลาคม 2562
 Copyright © 2016 by สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
 1168/97 อาคารสุพรรณพูนทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C
 ถนนพรราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
 โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-2
 E-mail : tnsct@tnsc.com

สนใจโฆษณา กรุณาติดต่อ : สมาชิผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สมาชิผู้ส่งออก)
 For advertising, please contact : Thai National Shippers' Council
 Tel. : +66 (0) 2679 7555 ext. 503 E-mail : tnsct@tnsc.com

ผลิตและจัดพิมพ์โดย บริษัท มิช เอเชีย จำกัด
 แบบพิมพ์-ขาวดำโดย บริษัท สุนทรวัฒน์ จำกัด
 พิมพ์ที่ บริษัท ไซเบอร์พริ้นท์กรุ๊ป จำกัด กรุงเทพฯ, ประเทศไทย
 All right reserved reproduction of the Directory, in whole or some part, is prohibited without the prior written consent, not unreasonably withheld, of the publisher.

สงครามการค้า (Trade War Timeline)



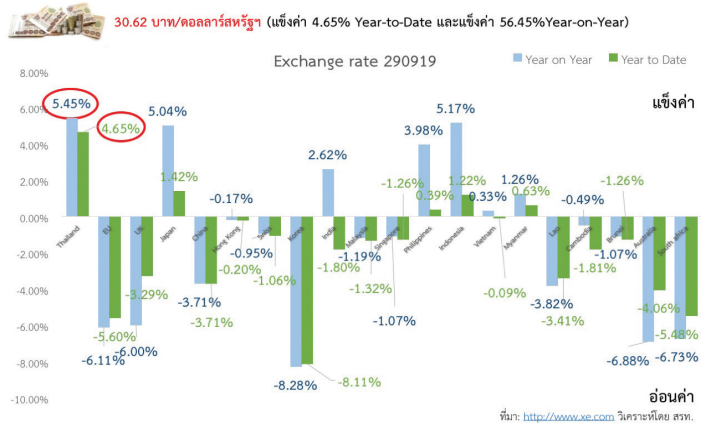
China Update

- ประกาศงดเว้นภาษีสินค้าสหรัฐใน เมื่อสุกร และตัวเหียง ผลิตภัณฑ์อาหารทะเล อาหาร ปลา ยาต้านมะเร็ง และเครื่องจักรวีรกรรมะเร็ง
- มูลค่ากว่า 1.65 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. โดยจะมีผลบังคับใช้ 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 ก.ย.

US Update

- เลือกการขึ้นภาษีอัตราร้อยละ 30 มูลค่า 250,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. จากวันที่ 1 ต.ค. เป็น 15 ต.ค.
- สหรัฐจะให้การยกเว้นภาษีสินค้าจีน 438 ชนิด ซึ่งอยู่ในกลุ่มสินค้าในวงเงิน 250,000 ล้านดอลลาร์
- ครอบคลุมสินค้าประเภท เช่น ไฟประดับ ต้นคริสต์มาส หลอดพลาสติก สายจูงสุนัข และแผงวงจรพิมพ์
- ยังไม่ชัดเจนว่า ภาษีทั้งหมดที่ได้รับยกเว้นมีสัดส่วนมากเพียงไร

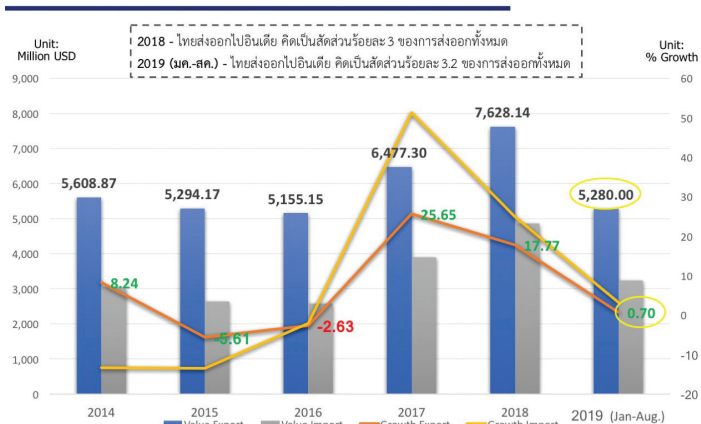
สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 29 ก.ย. 62 : 30.62 บาท/เหรียญสหรัฐ (แข็งค่า 4.65% Year-to-Date และแข็งค่า 56.45%Year-on-Year)



ข้อเสนอแนะจากสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

1. ต่อยอดการเจรจาธุรกิจจากการเปิดตลาดศักยภาพระดับรอง (อินเดียน) ตลาดอินเดียนเป็นตลาดที่มีศักยภาพและยังสามารถรองรับการลงทุนภาคอุตสาหกรรมและสินค้าของไทย ที่มีความพร้อมในการเปิดตลาด
2. เร่งเจรจาเปิดเสรีทางการค้าเพิ่ม เพื่อช่วยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถส่งออกสินค้าไปยังกลุ่มประเทศคู่ค้าหลักและคู่ค้ารองกับไทยเพิ่มมากขึ้น เช่น ไทย-อียู ไทย-สหราชอาณาจักร RCEP และ ไทย-อินเดีย
3. ลดต้นทุนโลจิสติกส์ในประเทศ เพื่อลดภาระต้นทุนของผู้ประกอบการส่งออกของไทย จากสถานการณ์ของความผันผวนของเศรษฐกิจโลก สงครามทางการค้า และค่าเงินบาทที่ปัจจุบันไทยยังคงแข็งค่ากว่าคู่ค้าและคู่แข่ง

Thai Export Import : India for 5 year



Source: International Trade Centre (ITC), Thai's MOC analyzed by TNSC

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการส่งออกไทย 2019

Forecast -1.5% growth in 2019

Forecast 0-1% growth in 2020

Positive Factors :

1. ราคาทองคำเป็นปัจจัยหลักในช่วยในการส่งออก เนื่องจากถูกพิจารณาว่าเป็นสินทรัพย์ปลอดภัย โดยมีการขยายตัวของการส่งออกในเดือน ส.ค. กว่า 300%
2. สถานการณ์ที่คลี่คลายของสงครามการค้า
 - สหรัฐ : เลื่อนการขึ้นภาษีอัตราร้อยละ 30 มูลค่า 250,000 ดอลลาร์สหรัฐ. จากวันที่ 1 ต.ค. เป็น 15 ต.ค. และเลื่อนขึ้นภาษีสินค้าจีนกว่า 400 ชนิด ซึ่งเป็นสินค้าในวงเงิน 250,000 ล้านดอลลาร์ สหรัฐ. แต่ยังไม่ชัดเจนว่า ภาษีทั้งหมดที่ได้รับยกเว้นมีสัดส่วนมากเพียงไร
 - จีน : ประกาศงดเว้นภาษีสินค้าสหรัฐในกลุ่ม ยา น้ำมันหล่อลื่น เครื่องยนต์ มูลค่ากว่า 1.65 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. โดยจะมีผลบังคับใช้ 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 ก.ย. 62

Negative Factors / Risks

1. บาทที่แข็งค่าอย่างต่อเนื่อง จากการดำเนินนโยบายของธนาคารกลางต่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของสินค้าเกษตร
2. การโจมตีโรงกลั่นน้ำมัน 2 แห่ง ของบริษัทพลังงานแห่งชาติ ประเทศซาอุดีอาระเบีย ซึ่งกระทบต่อปริมาณอุปทานของน้ำมันดิบทั่วโลกถึงร้อยละ 5 และทำให้ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้น 8%
3. เศรษฐกิจโลกชะลอตัว จากผลของสงครามการค้าและความไม่แน่นอนของสถานการณ์ Brexit ค่าส่งซื้อจึงชะลอตัวลง
4. เหตุอุทกภัย ณ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งสร้างความเสียหายต่อผลผลิตเพื่อการเกษตรและการผลิตเพื่อการส่งออก

India Market's Size เพื่อรองรับกลุ่มสินค้าที่ สก. เสนอให้มีส่งเสริมการส่งออก

1. แนวโน้มตลาดและการเติบโตของสินค้าอุปโภคบริโภค (Fast-moving consumer goods (FMCG)) ตลาดสินค้าอุปโภคบริโภคเป็นตลาดที่ใหญ่อันดับ 4 ของเศรษฐกิจอินเดีย รัฐบาลอินเดียตั้งเป้าตลาดสินค้าอุปโภคบริโภคจะมีมูลค่า 1.1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐในปี 2020 คาดว่าตลาดสินค้าปลีกจะเติบโตขึ้นประมาณ 20% - 25% ต่อปี ในช่วงเดือน Jul-Sep 18 ตลาดสินค้าอุปโภคบริโภคมีการเติบโตขึ้น 16.5% เป็นผลมาจาก 1) อัตราเงินเฟ้อในระดับปานกลาง 2) การบริโภคภาคเอกชน 3) รายได้ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในอินเดียส่งผลให้ประชาชนมีกำลังซื้อมากขึ้น
2. แนวโน้มตลาดและการเติบโตของสินค้าคงทน (Growth of Consumer Durable Industry) ปี 2018 อินเดียมีการนำเข้าสินค้าอิเล็กทรอนิกส์มูลค่า 53,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยในปี 2017 ตลาดเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์มีมูลค่า 31,480 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อินเดียเป็นตลาดอิเล็กทรอนิกส์ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก และคาดว่าตลาดอิเล็กทรอนิกส์ของอินเดียระหว่างปี 2017-2020 จะอัตราเติบโตเฉลี่ย 41% มีมูลค่ากว่า 4 แสนล้านเหรียญสหรัฐ ประกอบด้วย คือ เครื่องซักผ้า ตู้เย็นและเครื่องปรับอากาศ ตามลำดับ
3. แนวโน้มตลาดและการเติบโตของกลุ่มอสังหาริมทรัพย์ (Real estate)
 - อินเดียตั้งเป้าการขยายตัวของภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐภายในปี 2030 กว่า 80% ของกลุ่มอสังหาริมทรัพย์ คือ ที่อยู่อาศัย ในปี 2018 เติบโตกว่า 75% ใน 8 เมืองหลัก
 - ในปี 2015 รัฐบาลอินเดียอนุมัติโครงการ Smart City มากกว่า 100 โครงการ และอนุญาตให้ขยายการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศหรือ FDI 100 % สำหรับเขตเมือง เช่น โครงการอสังหาริมทรัพย์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Real estate projects within the Special Economic Zone (SEZ))
 - เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2019 อินเดียได้อนุมัติโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ (the Special Economic Zone (SEZ)) จำนวน 416 โครงการอย่างเป็นทางการ โดยโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มไอที (IT)

สรุปสาระสำคัญจากการประชุม CSCMP EDGE 2019

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้มีโอกาสเข้าร่วมงาน CSCMP Edge 2019 Annual Conference ซึ่งเป็นการประชุมประจำปีของ Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) องค์กรศูนย์รวมผู้ประกอบการวิชาชีพด้านการบริหารจัดการซัพพลายเชนชั้นนำของโลก ที่ก่อตั้งมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1963 เพื่อศึกษาวิจัยและพัฒนาวิชาชีพการจัดการซัพพลายเชน ปัจจุบัน CSCMP มีสมาชิกประมาณ 9,000 รายที่มาจากทั้ง ภาครัฐ ภาคธุรกิจ และภาคการศึกษา จากกว่า 62 ประเทศทั่วโลก สำหรับงานในปีนี้จัดขึ้นระหว่างวันที่ 15-18 กันยายน 2562 ณ เมือง Anaheim Los Angeles ประเทศสหรัฐอเมริกา มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาวิชาชีพและสร้างมืออาชีพรุ่นใหม่ในด้านการบริหารจัดการซัพพลายเชน โดยการจัดงานในปีมุ่งให้ความสำคัญกับเรื่องของแนวโน้มปัจจัยแวดล้อมที่จะส่งผลกระทบต่อ supply Chain ในภาพรวม ประเด็นสำคัญ Supply Chain Education Session โดยสรุป ดังนี้

Supply Versus the World Geopolitics Impact in 2020 and Beyond ในสภาพแวดล้อมปัจจุบันความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ความท้าทายของห่วงโซ่อุปทาน นอกเหนือจากการหามาตรการประหยัดต้นทุนแล้ว ธุรกิจจะต้องสร้างความเติบโตและต้องติดตามความเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่เป็นประโยชน์สำหรับการหาลูกค้าใหม่ ความท้าทายที่สำคัญของห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ และสิ่งที่จะเกิดผลกระทบทางความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์ในห่วงโซ่อุปทานกับธุรกิจโลกในยุคปัจจุบัน อีกทั้งความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์ทางธรรมชาติมีอยู่ซึ่งเป็นปัจจัยที่ยากต่อการควบคุม สามารถนำไปสู่ผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทาน หากการเชื่อมโยงในห่วงโซ่อุปทานได้รับผลกระทบจากความเสียหายดังกล่าว จึงต้องมีการติดตามสถานการณ์เพื่อจำกัดความเสี่ยงธุรกิจระดับโลก ที่อาจเกิดขึ้นจากความเสียหายทางภูมิรัฐศาสตร์ในห่วงโซ่อุปทาน โดยแบ่งออกเป็นแต่ละด้าน



ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม สังคม การเงิน สภาพอากาศที่มีการเปลี่ยนแปลง ข้อมูลสภาพอากาศ การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและสังคม เป็นความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์สำหรับห่วงโซ่อุปทาน อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองระหว่างประเทศทำให้เกิดห่วงโซ่อุปทานใหม่ ทำให้ธุรกิจข้ามชาติต้องเผชิญกับความท้าทายมากมาย ที่ต้องสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ในสภาพแวดล้อมระดับโลก การคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงจึงสำคัญ ต้องมีความยืดหยุ่นการรองรับต่อสถานการณ์ที่ไม่แน่นอน รองรับห่วงโซ่อุปทานที่มีความซับซ้อนมากขึ้น

Supply Chain Security Policy จากที่ห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกนั้นมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา รวมถึงการมีขนาดและความซับซ้อนเพิ่มขึ้น และมีความเสี่ยงที่จะเกิดภัยคุกคามและอันตราย เช่นภัยธรรมชาติ อุบัติเหตุ หรือแม้แต่เหตุการณ์ก่อการร้าย และภัยสงคราม ผู้มีส่วนได้เสียที่มีบทบาทและความรับผิดชอบในห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงเครือข่ายการขนส่ง และเส้นทางการขนส่งสินค้าทั่วโลกและโครงสร้างพื้นฐาน (รวมถึงการสื่อสาร และโครงสร้างพื้นฐานด้านข้อมูล) รัฐบาลสหรัฐอเมริกา และระดับลำดับความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียที่ต้องร่วมมือกันในอนาคต โดยการดำเนินการกลยุทธ์กำหนดเป้าหมายไว้ 2 ประการ คือ การส่งเสริมการค้าเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัยและ การส่งเสริมระบบห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก ให้สามารถป้องกันการคุกคามและอันตราย และสามารถแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับห่วงโซ่อุปทานได้อย่างรวดเร็ว และปรับปรุงความพยายามในการบริหารความเสี่ยง การดำเนินการในทันที เกี่ยวกับวิธีการปรับปรุงนโยบายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

ผู้กำหนดนโยบายทั่วโลกมีความกังวลมากขึ้นเกี่ยวกับความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ในขณะที่รัฐบาลทั่วโลกพึ่งพา ICT มากขึ้น ความกังวลเกี่ยวกับการเพิ่มจำนวนของสินค้าปลอม และรหัสที่เป็นอันตรายรวมถึงจำนวนเทคโนโลยีที่เพิ่มขึ้นของระบบ ICT ภายในบริษัทรัฐบาลต้องการให้ผู้ขายปรับปรุงความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ ICT ที่ขายให้กับรัฐบาลโดยเน้นเฉพาะในห่วงโซ่อุปทานของผู้ขาย รัฐบาลมีการพึ่งพาเทคโนโลยีในเชิงพาณิชย์มากขึ้นเพื่อใช้งานของรัฐบาลสำหรับการเก็บข้อมูล ในเวลาเดียวกันเทคโนโลยีสารสนเทศมีความซับซ้อนมากขึ้น และอาจจะมีความเสี่ยงต่อภัยคุกคามทางเทคโนโลยีที่เพิ่มมากขึ้น

ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับความปลอดภัยในโซ่อุปทาน

1. รัฐบาลมีความกังวลเกี่ยวกับความเสี่ยงในการจัดหาผลิตภัณฑ์ ICT หรือผลิตภัณฑ์ปลอมที่มี โปรแกรมที่สร้างความเสียหายของระบบคอมพิวเตอร์ (Malware)
2. เนื่องจากโซ่อุปทานมีความซับซ้อนมากขึ้นบริษัทจึงใช้โปรแกรมที่ไม่ใช่ของแท้เพื่อลดค่าใช้จ่าย ทำให้ไม่สามารถจัดการความเสี่ยง และภัยคุกคามได้อย่างสมบูรณ์
3. ปัจจุบันซึ่งผู้จัดส่งวัตถุดิบหลายรายในหลายประเทศ จัดหาฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์ที่ประกอบด้วยผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป

ภายในบริษัทผู้กำหนดนโยบายของสหรัฐอเมริกาได้เสนอหรือประกาศนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางเทคโนโลยี ในห่วงโซ่อุปทานของผู้ขาย มีบทบาทและขอบเขตที่เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ รวมถึงพระราชบัญญัติการอนุญาตให้ใช้สิทธิแห่งชาติสำหรับการแก้ปัญหาต่อเนื่อง เช่น กระทรวงกลาโหม (DOD) กระทรวงความมั่นคง สถาบันมาตรฐานและเทคโนโลยีแห่งชาติ (NIST) สำนักงานการจัดการและงบประมาณ และการบริหารงานบริการทั่วไป ที่เกี่ยวข้องกับด้านความมั่นคงปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทาน กำหนดมาตรการการพัฒนาการควบคุมความปลอดภัยการจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อป้องกันช่องโหว่ด้านความปลอดภัยและผลกระทบจากโปรแกรมที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์ โดยมีข้อกำหนด องค์กรต้องพัฒนาจัดทำเอกสารที่เป็นปัจจุบันเป็นระยะและใช้แผนความปลอดภัยสำหรับ ระบบข้อมูลขององค์กรที่อธิบายการควบคุมความปลอดภัยในสถานที่หรือมีการวางแผนไว้ ระบบข้อมูลและกฎของพฤติกรรมสำหรับบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลระบบ เพื่อจัดการความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทาน ระบบประเมินและจัดลำดับความสำคัญของความพยายามในการจัดการความเสี่ยงใช้การป้องกันแบบลำดับขั้น และปรับปรุงตามการเปลี่ยนแปลงความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติการ ทั้งนี้เพื่อตอบสนองต่อภาวะเสี่ยงด้านความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทานที่มีอยู่ รัฐบาลได้เริ่มดำเนินการด้านความปลอดภัยของห่วงโซ่อุปทาน กลุ่ม บริษัท และทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่การค้าความปลอดภัยและศุลกากรโลก เพื่อให้มั่นใจว่ากฎระเบียบและกฎหมายด้านความปลอดภัยใหม่ นั้น คำนึงถึงความต้องการทางเศรษฐกิจเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าที่ถูกกฎหมาย และทำให้มั่นใจได้ว่าอุปสรรคด้านความปลอดภัยและศุลกากร จะไม่เป็นอุปสรรคสำหรับการค้าอย่างเสรี โดยผู้กำหนดนโยบายจะประกอบด้วย กระทรวงความมั่นคง กระทรวงพาณิชย์ กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม ทำเนียบขาวรัฐสภา และประชาคมระหว่างประเทศที่ต้องเผชิญกับความปลอดภัยห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก

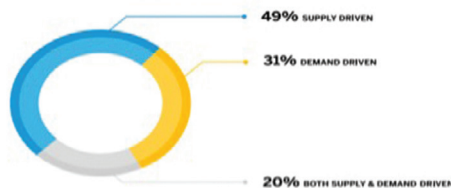
แนวโน้มปัจจุบัน

ปัจจุบันนโยบาย ICT ไม่ได้กำหนดไว้เพียงแค่ประเทศอเมริกาเท่านั้น ประเทศอินเดียยังได้มีนโยบายสำหรับการเข้าสู่ตลาดโดยผู้เสนอระบบ ICT ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของรัฐบาลอินเดีย และประเทศจีนกำหนดให้ธนาคารของรัฐบาลต้องใช้ระบบ ICT ที่ผลิตจากจีนเท่านั้น ให้มีความปลอดภัยและสามารถควบคุมโดยไม่มีพึ่งพาระบบ ICT จากต่างประเทศและดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2019

ข้อกำหนดประเทศแหล่งกำเนิด ข้อกำหนดของเลียนแบบ หรือการตอบโต้ เพิ่มอุปสรรคทางการตลาดสำหรับทุกบริษัท เพิ่มความท้าทายให้กับบริษัทในสหรัฐอเมริกา เช่นกันที่ต้องเผชิญกับตลาดต่างประเทศ เนื่องจากนโยบายด้านความมั่นคงแห่งชาติ การสั่งการตรวจสอบเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ ICT ที่เชื่อมต่อกับจีน ทั้งที่บริษัทสหรัฐอเมริกาพยายามขายสินค้า ไปยังประเทศจีน แนวนโยบายของสหรัฐยังทำให้รัฐบาลอื่น ๆ สร้างความต้องการห่วงโซ่อุปทานในชาติ ทั้งรัฐบาลจีนได้ชี้กำหนดนโยบายการเลือกปฏิบัติของตนเองเช่นกฎระเบียบของธนาคารที่ “ปลอดภัยและสามารถควบคุมได้” และประเทศอินเดียใช้เป็นข้ออ้างสำหรับนโยบายการเข้าถึงตลาด

Demand Driven Disruption การเปลี่ยนแปลงความคาดหวังของผู้บริโภคต้องการสิ่งใหม่ ๆ ทำให้เกิดการคิดค้นและนำสิ่งใหม่ ๆ ออกสู่ตลาด และการจัดตั้งที่แตกต่างกันในด้านขนาดและจำนวนผลิตภัณฑ์ กำลังส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมหีบห่อสินค้าสำหรับผู้บริโภค เป็นสิ่งที่ไม่เคยมีมาก่อนเทคโนโลยีที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้และผลกระทบที่เกิดขึ้นมีผลต่อห่วงโซ่อุปทานของทั่วประเทศ ตอบสนองความคาดหวังของผู้บริโภคในขณะที่ยังคงรักษาห่วงโซ่อุปทานไว้ หนึ่งในผลกระทบหลักของความคาดหวังของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้นคือ การขยาย SKU ในห่วงโซ่อุปทาน ผู้บริโภคต้องการความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ และความคุ้มค่าจากสินค้าที่มีอยู่เดิม ส่งผลให้มีจำนวนสินค้าขายน้อยลง การจัดการกับขนาดหีบห่อ สำหรับขนส่งโดยรถบรรทุก

Supply chain focus



จึงต้องมีการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพโดยใช้เทคโนโลยีห่วงโซ่อุปทานใหม่เพื่อจัดการกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นและมุ่งหวังที่จะลดขนาดของบรรจุภัณฑ์ โดยลดปริมาณการใช้พลาสติกให้น้อยลง

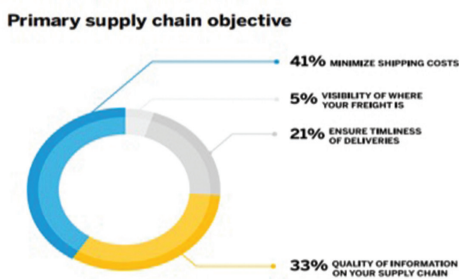
E-Commerce กำลังเปลี่ยนแปลงไปอย่างมากในด้านวิธีการบรรจุสินค้าของผู้บริโภค บริษัทที่ดำเนินธุรกิจซื้อขายสินค้าออนไลน์ เช่น อเมซอน และอาลีบาบา มีการเติบโตอย่างมาก มูลค่าสินค้าในอัตรที่สูงขึ้นถึง 34% ในระยะเวลา 5 ปี กำลังมีสำคัญกับผู้บริโภค ประเด็นส่งสินค้าผลิตภัณฑ์อย่างไรให้กับผู้บริโภค อำนวยความสะดวกในการจัดส่งสินค้าโดยตรงไปที่บ้านของผู้บริโภค อเมซอน ได้ร่วมมือกับ Procter & Gamble เพื่อพัฒนาการขนส่งหลายรูปแบบ ผลิตภัณฑ์ เช่น Tide, Dawn และ Old Spice สำหรับล้างร่างกาย ตัวอย่างเช่น “Tide EcoBox” ใช้พลาสติกน้อยกว่าการจัดส่ง 60% ขวด Tide เปลี่ยนจากแบบเดิม พื้นที่น้อยลงในรถบรรทุกส่งของ ไม่เพียงแค่นี้ช่วยให้อเมซอน จัดส่งอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถขายผลิตภัณฑ์ทางออนไลน์ได้จำนวนมากขึ้นให้กับผู้ซื้อออนไลน์ และช่วย P&G เช่นกัน ในการลดต้นทุนในโซ่อุปทานเมื่อมีการจัดส่งโดยตรงไปยังผู้บริโภค

แนวโน้มที่ส่งผลกระทบต่อโซ่อุปทาน

○ การสร้างฉลากสินค้าของผู้ซื้อออนไลน์ การแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งทางออนไลน์ และการจัดจำหน่ายสินค้าขึ้นวางของร้านค้ามากขึ้นกว่าเดิมการจัดทำฉลากของผู้ขายออนไลน์ ส่งผลกระทบต่อตราสินค้าบรรจุภัณฑ์แบบเดิม เทียบเท่าสินค้าที่มีการวางจำหน่ายอยู่ทั้งทางออนไลน์ และในร้านค้า และใช้การกำหนดราคาเชิงรุกมากขึ้น บริษัทรายใหญ่ด้านอีคอมเมิร์ซอย่าง อเมซอนกำลังสร้างฉลากเองใช้ทางเว็บจำนวนมากเพื่อผลิตภัณฑ์ที่มากกว่าตราสินค้าเดิม เพื่อที่จะแข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพกับการเพิ่มขึ้นของออนไลน์และในร้านค้า

○ เจ้าของตราสินค้าจะต้องเพิ่มมูลค่าเพื่อการแข่งขันในขณะที่ต้องลดต้นทุนตลอดห่วงโซ่อุปทานพร้อมกันไปด้วย ซึ่งการแข่งขันในการสร้างตราสินค้าของสินค้าออนไลน์ส่งผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความภักดีในผลิตภัณฑ์ของลูกค้า เจ้าของตราสินค้าเดิมเน้นการขายตรงไปยังลูกค้ามากขึ้น ในการเพิ่มมูลค่าตราสินค้าที่ผู้บริโภคบรรจุที่บ่อบางรายก็เลือก สร้างความแตกต่างด้วยการขายตรงไปยังผู้บริโภค (D2C) เพื่อให้สามารถป้องกันและควบคุมช่องทางทางการจำหน่ายของบริษัทได้มากขึ้น โดยต้องอาศัยการรวมกิจการกับธุรกิจที่มีความเชี่ยวชาญในการขายออนไลน์ เพื่อถ่ายทอดประสบการณ์ตั้งแต่ กระบวนการสั่งซื้อออนไลน์ไปจนถึง วิธีการบรรจุ และส่งมอบผลิตภัณฑ์รวมถึงกระบวนการส่งคืน ผ่านการเข้าซื้อกิจการ ส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานกำลังขยายออกไป และมีการจัดส่งตรงไปยังผู้บริโภค การขยายมาพร้อมกับเพิ่มเติมค่าใช้จ่ายและพื้นที่สำหรับความท้าทายในการดำเนินงาน ด้านปัญหาด้านต้นทุนโลจิสติกส์ และโลจิสติกส์ย้อนกลับ

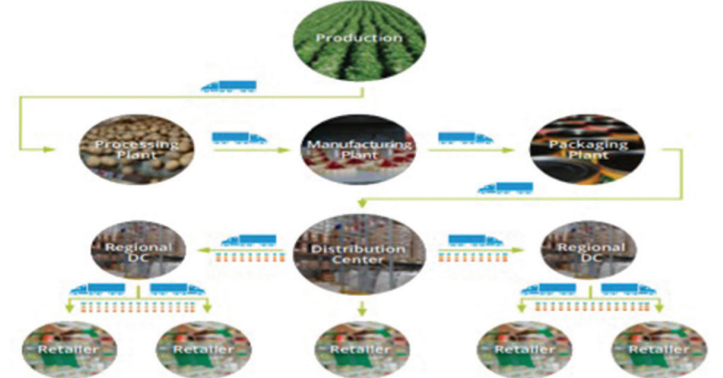
○ ธุรกิจค้าปลีกจัดส่งโดยตรงไปยังผู้บริโภค ต้องปรับแนวทางการดำเนินงาน ที่ให้ความสำคัญกับการใช้เวลา 40-60% ของเวลาในการติดตาม เนื่องจากผู้บริโภคที่ซื้อสินค้าออนไลน์คาดหวังความโปร่งใสเมื่อสินค้าจะถูกจัดส่งหรือส่งกลับคืน



Supply Chain Providing Safe & Compliant การระบาดของโรคที่เกิดจากอาหาร ข้อมูลจากศูนย์ควบคุมและป้องกันโรคเกือบทุกปี ประชากร 48 ล้านคนจะติดโรคจากอาหาร ในจำนวนนั้นจะมี 128,000 ต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาล และ 3,000 จะตาย สาเหตุของการเจ็บป่วยที่เกิดจากอาหาร และส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อาหารทั้งหมด สาเหตุที่พบบ่อย ได้แก่ การบริโภคอาหารหรือเครื่องดื่มที่ปนเปื้อนที่เกิดจากการจัดการที่ไม่เหมาะสม การสัมผัสกับอาหาร การไม่เคลื่อนไหว อาหารเข้าและออกจากโกดังเร็วพอทำให้เกิดการเน่าเสีย ผู้บริโภคใส่ใจเกี่ยวกับคุณภาพ ที่มาของส่วนผสมที่ใช้ และการตรวจสอบย้อนกลับที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภค แต่ความกังวลถึงความปลอดภัยหรือ คุณภาพของผลิตภัณฑ์ตรวจสอบย้อนกลับนี้ยังช่วยให้ บริษัท ติดตามปัญหาห่วงโซ่อุปทานและอำนวยความสะดวกในกระบวนการเรียกคืนอย่างรวดเร็ว ซึ่งสอดคล้องกับพระราชบัญญัติความปลอดภัยด้านอาหารขององค์การอาหารและยา (Food Safety Modernization Act : FSMA) กำลังเปลี่ยนแปลง ระบบความปลอดภัยด้านอาหารของประเทศโดยเปลี่ยนจุดสนใจจากการหาแนวทางในการรักษาเป็นให้ความสำคัญกับที่มาของอาหารซึ่งเป็นต้นเหตุของการเกิดโรค หรือความเจ็บป่วยที่เกิดจากอาหาร



ความปลอดภัยด้านอาหารซึ่งครอบคลุมห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่การติดตามผลิตภัณฑ์ที่แหล่งข้อมูลเพื่อตรวจสอบการขนส่งและการกระจายสินค้าในแต่ละขั้นตอนของห่วงโซ่อุปทาน ช่วยให้เป็นไปตามข้อกำหนด FSMA / STF ผลลัพธ์ที่ได้คือความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นประสิทธิภาพที่ดีขึ้นและการประหยัดต้นทุนให้แก่ผู้จัดการ ชีพพลายเออร์ และผู้ให้บริการที่ขนส่งทั้งหมด ในขณะที่ยังคงสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของ FSMA / STF ได้ ทั้งนี้ การกำหนดให้แนวทางการขนส่งต้องไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของอาหาร เนื่องจากระบุว่าการระบาดของโรคที่ พบเป็นผลมาจาก การปนเปื้อนในระหว่างการขนส่ง



ข้อกำหนด FSMA สำหรับผู้เกี่ยวข้อง

ขอบเขต	ภายใต้ข้อกำหนด	ผู้เกี่ยวข้อง	การดำเนินการ	รายละเอียดกิจกรรม	แนวทางปฏิบัติ
ตามข้อกำหนดของ FSMA / STF ได้โดยข้อกำหนดแต่ละข้อเน้นไปที่การจัดการเป็นหลัก ครอบคลุมในขอบเขตดังนี้	1. สุขอนามัยการขนส่งอาหารสำหรับมนุษย์และสัตว์ (Sanitary Transportation of Human and Animal Food : STF)	ผู้ส่งสินค้า	ต้องแจ้งผู้ให้บริการเกี่ยวกับการจัดการที่ปลอดภัยที่จำเป็น ข้อกำหนดสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ขนส่งรวมถึงการควบคุมอุณหภูมิ นอกจากนี้ต้อง การตรวจสอบกับตัวแทนจำหน่ายก่อน ที่จะเริ่มการขนส่งเพื่อจำหน่าย	ยานพาหนะการขนส่งและอุปกรณ์	เริ่มการออกแบบและบำรุงรักษายานพาหนะสำหรับการขนส่งต้องมีความเหมาะสมและเพียงพอ การขนส่งจะต้องไม่ก่อให้เกิดความปลอดภัยของอาหาร ทำความสะอาดได้และสามารถรักษาความปลอดภัย และอุณหภูมิ
<ul style="list-style-type: none"> การควบคุมเชิงป้องกัน การตรวจสอบและการปฏิบัติตาม ความปลอดภัยของอาหารที่นำเข้า การควบคุมด้านเวลา ปรับปรุงสร้างความร่วมมือ 	2. การวิเคราะห์อันตราย & การควบคุมเชิงป้องกันสำหรับอาหาร	ผู้ให้บริการขนส่ง	ต้องจัดหารถขนส่งที่ตรงกับเงื่อนไขความต้องการของผู้ส่งสินค้าโดยเฉพาะ ต้องดำเนินการปฏิบัติตามการควบคุมอุณหภูมิเอกสาร โดยปฏิบัติตามคู่มือเพื่อควบคุม STF ในการขนส่ง และออกแบบดำเนินการและจัดทำเอกสาร และทำการฝึกอบรมแจ้งให้กับพนักงาน	การดำเนินการขนส่ง	ต้องมั่นใจในความปลอดภัยของอาหาร เช่นการรักษาการควบคุมอุณหภูมิให้เพียงพอ ป้องกันการปนเปื้อน โดยอาหารสดต้องแยกประเภทจากอาหารที่ต่างชนิดกัน การขนถ่ายต้องป้องกันการสัมผัส (สารกัมมันตภาพรังสีในอาหาร)
	3. การตรวจสอบรับรองผู้จัดส่งสินค้าจากต่างประเทศ	ผู้รับสินค้า	เป็นไปตามข้อกำหนดสภาพสุขภาพของอาหาร เมื่อส่งมอบ เช่น รักษาอุณหภูมิที่เหมาะสมและการเก็บรักษา	การฝึกอบรม	บุคลากรผู้ให้บริการจะต้องได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับขนส่งอย่างถูกสุขลักษณะและต้องมีการกำหนดคู่มือการปฏิบัติงานของผู้จัดส่ง
	4. ผู้ให้บริการขนส่ง 3PLs ที่ผ่านการตรวจสอบรับรอง			การบันทึกประวัติ	เก็บรักษาบันทึกที่ขั้นตอนข้อตกลงและการฝึกอบรมเป็นลายลักษณ์อักษรนานสูงสุด 12 เดือน
	5. การป้องกันเหตุการณ์ปนเปื้อน				
	6. มาตรฐานกระบวนการผลิตที่ปลอดภัย				
	7. การวิเคราะห์อันตราย & การควบคุมเชิงป้องกัน				

ในขณะที่องค์การอาหารและยา ยอมรับว่าภาคการขนส่งสร้างจำนวนมากไม่ได้ดำเนินการ ทำให้มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของอาหาร จากการละเลยแนวทางปฏิบัติที่ช่วยบรรเทาความเสี่ยงโดยกำหนดให้บริษัทมีกระบวนการเอกสารเก็บใบบริษัท

ความปลอดภัยจากการขนส่งจากฟาร์มสู่ผู้บริโภค ลูกค้านัดหวังและเชื่อมั่นว่าอาหารที่ซื้อและบริโภคนั้นปลอดภัยในการนำไปบริโภค ผู้เกี่ยวข้องกับการเพาะปลูก

การผลิต อุตสาหกรรมอาหารทั้งหมดต้องร่วมกันในการทำงาน รวมถึงการขนส่งเป็นสิ่งสำคัญ การเชื่อมโยงในห่วงโซ่อุปทาน ต้องหาวิธีการที่จะแสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบและความน่าเชื่อถือ โดยใช้เทคโนโลยีสามารถตรวจสอบย้อนกลับการวางแผนเส้นทางที่มีประสิทธิภาพและการติดตามสถานะของสินค้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสนับสนุนเป้าหมายในการนำอาหารปลอดภัยไปยังผู้บริโภค

สาระสำคัญจากการประชุม Global Liner Shipping Asia Conference 2019

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้เข้าร่วมการประชุม Global Liner Shipping Asia Conference 2019 เมื่อวันที่ 17-19 กันยายน ที่ผ่านมาน ณ ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งภายในงานได้มีการนำเสนอเกี่ยวกับสถานการณ์ และทิศทางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และแนวทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางทะเล ทั้งนี้ การเข้าร่วมการประชุมดังกล่าวจะช่วยให้ผู้ประกอบการส่งออก และนำเข้า ได้รับทราบถึงทิศทางการดำเนินงานของสายเรือ และท่าเรือ ตลอดจนปัจจัยที่จะส่งผลกระทบต่อสถานการณ์การเดินทางของเรือของโลก เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการส่งออก และนำเข้า ในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องของ Digital Transformation และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะสั้น และระยะยาวขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

ทิศทางอนาคตธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลในยุคดิจิทัล : The Next 50 Years

มุมมองต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลในอนาคต บริษัทเดินเรือจะมีการลงทุนด้านเทคโนโลยีดิจิทัลมากยิ่งขึ้น เพื่อสร้างความแตกต่างของบริการ และช่วยเพิ่ม Productivity ตลอดจนสามารถลดต้นทุน โดยมีความท้าทายที่สำคัญ คือการปรับตัวให้ทันต่อเทคโนโลยี (Digital Disruption) นอกจากนี้ จะมีการบูรณาการเพิ่มขึ้นระหว่างภาคส่วนที่เกี่ยวข้องใน Value Chain เช่น มีการแชร์ข้อมูลการดำเนินงานระหว่างสายเดินเรือ และผู้ให้บริการเทอร์มินอล ตัวอย่างคือ การมีเรือขนาดใหญ่ขึ้น ทำให้เทอร์มินอลต้องมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกัน เป็นต้น รวมถึงการบูรณาการกันของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในลักษณะ Vertical Integration ตัวอย่างการร่วมมือกันระหว่างสายเรือกับ Forwarder เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการในรูปแบบที่ครบวงจรมากขึ้น จากที่สายเดินเรือให้บริการจากท่าเรือถึงท่าเรือ ทำให้สามารถครอบคลุมการให้บริการในลักษณะ Door to Door จากความเชี่ยวชาญของ Forwarder เป็นต้น

ทั้งนี้ นับตั้งแต่วิกฤตการณ์ทางการเงินช่วงปี 2008 เป็นต้นมา การเติบโตทางการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศยังคงมีอัตราการเติบโตแต่เป็นอัตราการเติบโตที่ช้าลง (รายละเอียดดังกราฟที่ 1)

Container-trade growth has slowed since the financial crisis.

Global TEU¹ trade and real GDP growth



¹Twenty-foot equivalent unit.
²Compound annual growth rate.
³Ratio of TEU growth to GDP growth.
 Source: Alphaliner; McKinsey analysis

สำหรับแนวโน้มในอนาคตมองว่าความสามารถในการบรรทุกของเรือขนส่งสินค้าจะมีปริมาณมากขึ้น โดยจะมีการต่อเรือที่มีขนาดใหญ่ซึ่งยึดตามหลักการ Economy of Scale ในปัจจุบันเรือขนาดใหญ่ที่สุดสามารถบรรทุกได้มากกว่า 20,000 TEUs ทำให้สามารถบริหารต้นทุนด้านเชื้อเพลิง ต้นทุนด้านลูกเรือ สามารถลดการปลดปล่อยมลภาวะต่อตู้ได้มากขึ้น ซึ่งในอนาคตอีก 50 ปีข้างหน้า มีความเป็นไปได้ที่จะมีเรือขนาดใหญ่ถึง 50,000 TEUs นอกจากนี้ มีแนวโน้มที่จะผลิตตู้คอนเทนเนอร์ที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น โดยมีความเป็นไปได้ที่จะมีตู้ขนาดยาวถึง 60 ฟุตในอนาคต เนื่องจากมีการพัฒนาโครงข่ายทางถนน ทางรางและใหม่ต้ออื่นๆ ที่สามารถรองรับได้ ทั้งนี้ มีความท้าทายที่ต้องให้ความสำคัญคือ เรื่อง Oversupply ที่สายเดินเรือต้องบริหารจัดการให้เหมาะสม ทั้งนี้ ช่วง 5 ปีที่ผ่านมา บริษัทเดินเรือได้รวมกันเป็น Alliances หลัก 3 กลุ่ม ซึ่งช่วยให้บริษัทเรือในกลุ่มสามารถใช้เรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความสามารถในการจัดหาเรือ เพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ เป็นการยกระดับการให้บริการ ทำให้เรือมีความถี่ในการวิ่งมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ในอนาคตเรือจะดำเนินการในลักษณะของ Liner Consolidation มากขึ้น

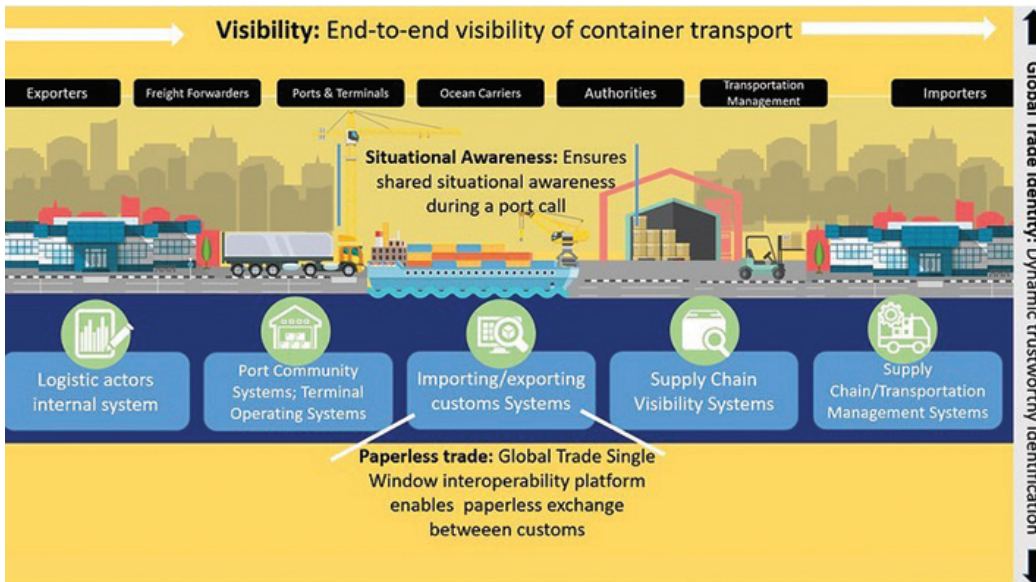
Container Market Outlook 2019

จากมุมมองของที่ปรึกษาด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยภาพรวมการเติบโตของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเล (Fleet Growth and Global Demand Growth) ในปีนี้มีการเติบโตแต่เติบโตในอัตราที่ช้าลง สำหรับเส้นทางหลักที่มีการพัฒนาในเชิงบวก ได้แก่ เส้นทางขาเข้าและขาออกจากยุโรป ในขณะที่เส้นทางสหรัฐอเมริกา

และทรานส์แปซิฟิกมีทิศทางตรงข้าม คือปริมาณลดลง โดยคาดการณ์ว่าในอีก 2-3 เดือนข้างหน้า สถานการณ์จะยังคงไม่ดีขึ้น ทั้งนี้ คาดการณ์ว่า ขนาดของเรือเฉลี่ยที่วิ่งในเส้นทางเอเชีย-ยุโรปจะมีแนวโน้มใหญ่ขึ้น โดยที่ปริมาณของการให้บริการจะลดลง นอกจากนี้ สายเรือจะมีการปรับปริมาณการเดินทางให้สอดคล้องกับตลาดมากขึ้นด้วยการทำ Blank Sailing ประกอบกับปัจจัยอีกหลายประการ ทั้งเรื่องของสงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ที่นอกจากเป็นความตึงเครียดด้านการค้า ยังเป็นความตึงเครียดด้านความปลอดภัยอีกด้วย ซึ่งถือเป็นความท้าทายด้านการเมือง และก่อให้เกิดความไม่มั่นใจ และความเปลี่ยนแปลงในซัพพลายเชน รวมถึงการออกจากสหภาพยุโรป หรือ BREXIT ของสหราชอาณาจักร และมาตรการ IMO Low Sulphur 2020 ที่สายเรือต้องปรับตัว และเตรียมความพร้อม ดังนั้น จะเห็นได้ว่าสายเรืออยู่ในสถานะที่ค่อนข้างลำบากในปัจจุบัน

Digital Transformation

สำหรับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล ผู้ให้บริการรายใหญ่ๆ มีการลงทุนมหาศาลในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการดำเนินงานตลอดช่วงปีที่ผ่านมา (Digital Shipping) ทั้งในเรื่องของการสร้างแพลตฟอร์ม เชื่อมโยงสำหรับผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้ใช้ระบบในการส่งผ่านข้อมูล เพื่อช่วยอำนวยความสะดวก และรวดเร็วในการขนส่งสินค้ามากยิ่งขึ้น ให้สอดคล้องกับการจัดการที่สำคัญในยุค Digital Supply Chain ทั้งนี้ Transformation Model ที่สำคัญประการหนึ่งสำหรับผู้ให้บริการ หรือสายเดินเรือ คือ การพัฒนารูปแบบธุรกิจ และการนำเสนอบริการใหม่ๆ (New Business Models and Offerings) ตัวอย่างคือ Easy online booking platform ลูกค้าทั้งเก่าและใหม่สามารถเข้าถึงได้โดยง่าย เพียง one click รวมถึงการให้บริการใน Area ที่สร้างรายได้เพิ่มขึ้น เช่น การเป็น Intermodal and Warehousing Solution เป็นต้น นอกจากนี้ การมีระบบติดตามสินค้าแบบ Real time tracking ตลอดจนสามารถติดตามสถานะของสินค้าระหว่างเรือเดินทางในลักษณะ Remote Monitoring เป็นต้น ตัวอย่างจากสายเรือ CMA CGM ที่มีบริการใหม่สำหรับตู้ Reefer (Reefer Solution) เพื่อเป็นทางเลือกให้กับลูกค้า เรียกว่า Reeflex ซึ่งเป็นเทคโนโลยีใหม่ในลักษณะเป็น Single-Use Bag ติดตั้งภายในตู้ 40' Reefer สามารถบรรจุสินค้าที่เป็นของเหลวได้ 24,000 ลิตร บรรจุได้ภายใน 30 นาที สามารถใช้ขนส่งน้ำผลไม้ หรือน้ำมัน เป็นต้น ถือเป็นเทคโนโลยีที่เข้ามาช่วยในการขนส่งสินค้าประเภทของเหลวได้ดียิ่งขึ้น รวมถึงมีการนำระบบติดตามที่เรียกว่า TRAXENS ติดตั้งกับ smart container เพื่อใช้ในการติดตามสถานะของตู้สินค้า สามารถบอกได้ว่าตู้สินค้ามีความเสียหาย หรือถูกเปิด ตลอดจนสามารถให้ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิภายในตู้สินค้าได้ ซึ่งลูกค้าสามารถทราบสถานะได้ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทางตลอดการขนส่ง



Source: World Economic Forum

จากภาพด้านบนคือแพลตฟอร์มที่ประกอบด้วยส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตลอดการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยสรุปของการพัฒนา Digital Transformation คือต้องสร้างรูปแบบความเชื่อมโยงในลักษณะ Intermodal Harmonization ให้เกิดขึ้น ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ซึ่งประเด็นเรื่องของการข้อกำหนดต่างๆ (Regulations) ถือเป็นประเด็นหนึ่งที่ทำนาย สำหรับหัวใจหลักของการพัฒนาระบบนิเวศทางธุรกิจในยุคดิจิทัลคือ ทุกคนสามารถเข้าถึงข้อมูล เพื่อช่วยในการตัดสินใจ อย่างไรก็ตาม ในแต่ละหน่วยของกิจกรรมต้องสร้างความเชื่อมั่นระหว่างกันด้วยการกำหนด Digital Global Trade Identity (GTID) ร่วมกัน ซึ่งต้องมีระบบ และมาตรฐาน ตลอดจนได้รับอนุญาตให้เข้าถึงข้อมูล โดยประโยชน์ที่ได้รับคือช่วยลดอุปสรรคในการขนส่งระหว่างประเทศ และลดการใช้เอกสารได้

ความคืบหน้าการปฏิบัติตามข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) สำหรับ IMO Low Sulphur 2020 และ GHG Protocol Decarbonisation Goals 2050

จากมาตรการ IMO Low Sulphur 2020 ในการลดการปลดปล่อยกำมะถันจากเชื้อเพลิงเรือให้ไม่เกิน 0.5% m/m โดยจะมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ซึ่งสายเดินเรือต่างได้ดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับ Energy Transition ตามมาตรการดังกล่าว โดยได้เตรียมมาตรการ คือ 1) การใช้ใช้น้ำมัน Low Sulphur 0.5% 2) การใช้เชื้อเพลิง LNG 3) การติดตั้ง Scrubber นอกจากนี้ ได้มีการทดสอบการใช้ใช้น้ำมัน Biofuel และการศึกษาในเรื่องของ Modern, Efficient and Innovation Fleet สำหรับอนาคต ทั้งนี้ สายเรือแต่ละสายจะมีสูตรในการคำนวณค่าเชื้อเพลิงที่เกิดขึ้น โดยมีแนวทางคล้ายคลึงกัน ซึ่งผู้ให้บริการสามารถตรวจสอบกับสายเรือแต่ละสายได้โดยตรง

นอกจากนี้ IMO ยังได้กำหนดมาตรการ GHG Protocol Decarbonisation Goals 2050 ในการลดการปลดปล่อย Greenhouse Gases จากการเดินเรือระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันมลภาวะตามอนุสัญญา MARPOL โดยภายในปี 2050 เรือขนส่งระหว่างประเทศต้องสามารถลดการปลดปล่อย GHG ต่อปีลงอย่างน้อยที่สุด 50% (เทียบกับปี 2008) โดยที่มีวัตถุประสงค์ระยะยาวในการลดการปลดปล่อยคาร์บอนจากการเดินเรือ (Zero Carbon Shipping Industry) ภายในสิ้นศตวรรษนี้ นอกเหนือจากการลดการปลดปล่อยคาร์บอน (CO2) ยังรวมถึงก๊าซอื่นๆ ที่เป็น GHG ด้วย คือ ก๊าซ methane, nitrous oxide (NOx), hydrofluorocarbons, perfluorocarbons และ sulphur hexafluoride

โดยสรุป จากมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่กำหนดขึ้นของ IMO ทั้งมาตรการระยะสั้น และระยะยาว บริษัทสายเดินเรือต่างมีแนวทางเดียวกัน คือปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ทั้งนี้ การเลือกใช้วิธีการ หรือเชื้อเพลิงแต่ละชนิดของบริษัทเดินเรือจะมีต้นทุน และข้อจำกัดที่แตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น การติดตั้ง Scrubber ที่มีลักษณะ Open Loop ในบางประเทศไม่ยอมรับให้เข้าเทียบท่า เพราะมีความกังวลเรื่องสิ่งปนเปื้อนที่อาจถูกปลดปล่อยลงน้ำแทน ทำให้สายเรือบางสาย เช่น Maersk มีการเลือกใช้ลักษณะ Hybrid สามารถปรับเป็น Closed Loop ในบางพื้นที่ ในส่วนของเชื้อเพลิงทางเลือกอย่างแอมโมเนียยังพบว่ามีปัญหาความปลอดภัยในการจัดเก็บ ในขณะที่ LNG ที่เป็นเชื้อเพลิงสะอาด มีความปลอดภัยในการจัดเก็บ แต่ปัจจุบันถ้าเป็นท่าเรือเล็กอาจยังไม่มีความพร้อมในการจัดหาเชื้อเพลิง LNG เป็นต้น

สำหรับผู้ให้บริการ เห็นว่าการปรับตัวตามมาตรการดังกล่าว ซึ่งส่งผลต่อสภาพแวดล้อมโดยรวม แต่ส่งผลต่อต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งไปพร้อมกัน โดยมีความคาดหวังว่าค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นเพื่อประโยชน์โดยรวม ควรมาพร้อมกับคุณภาพในการให้บริการของสายเรือทั้งเรื่องของตารางเรือ และ Reliability Service และอีกประการที่สำคัญคือ การสื่อสารของบริษัทสายเดินเรือต่อผู้ให้บริการ อยากรู้เป็นลักษณะของ Database Discussion มีการสื่อสาร หรือแจ้งข้อมูลล่วงหน้าให้ผู้ให้บริการทราบ เพื่อสร้างความเข้าใจ และเตรียมพร้อมในการวางแผนทั้งด้านต้นทุน และการดำเนินงาน

สธ.เข้าพบ รมว.กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม



เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2562 คุณกัญญกัต ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธาน สรท. คุณณัฐพล เดชวิทักษ์ รองประธานฯ และคุณคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร เข้าพบแสดงความยินดี รมว. กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (นายพุทธิพงษ์ ปุณณกันต์) และมอบยุทธศาสตร์ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ของ สรท. พร้อมกันได้มีการหารือในประเด็น 1) การส่งเสริมการพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าระหว่างประเทศ โครงการ Thailand National Digital Trade Platform (NDTP) โดยความคืบหน้าล่าสุด ครม.มีมติเห็นชอบแนวทางการพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (Thailand National Digital Trade Platform) และได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (สำนักงาน ก.พ.ร.) เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนและจัดตั้งคณะกรรมการฯ เพื่อหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนต่อไป 2) พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ที่ทางกระทรวงดิจิทัลฯ ประกาศใช้ว่าจะต้องมีกฎหมายหรือร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชนในส่วนของชั้นความลับในการเข้าถึงข้อมูล ทั้งนี้ วันที่ 10 ต.ค. 62 ทางกระทรวงดิจิทัลฯ จะเปิดเวทีภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรับฟังแนวทางในการปฏิบัติในการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

ปฏิทินกิจกรรมและการศึกษาดูงาน ประจำปี 2562

(กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

NOVEMBER

14-15 อบรม “เรียนรู้ เจาะลึก ค่าชายแดน: เทอมการค้า การชำระเงิน

พิธีการ ศุลกากร และการขนส่งข้ามแดน” Season 2

โดย : อ.บุญเลิศ สุภาผา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า และการชำระเงินระหว่างประเทศ

ผู้แทนจากสมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย

คุณณัฐพล มีแสง กรรมการผู้จัดการ บริษัท BIRD Interfreight

(มูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย)

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 7,000 บาท

บุคคลทั่วไป 9,000 บาท

25 งาน TNSC 25th Anniversary Exclusive Dinner Talk ภายใต้แนวคิด Shift Economic Landscape: Challenges and Turnaround Opportunities

โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ณ โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ ราชดำริ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 2,000 บาท

บุคคลทั่วไป 3,500 บาท

27 อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยง ในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก”

(รวมหนังสือ 1 เล่ม)

โดย : อ.บุญเลิศ สุภาผา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า

และการชำระเงินระหว่างประเทศ

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,500 บาท

บุคคลทั่วไป 5,500 บาท

DECEMBER

14 อบรม “ความผิดพลาดทางศุลกากรของ ผู้นำเข้า-ส่งออก ที่ตรวจพบและการแก้ไข”

โดย : อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข

ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายกรมศุลกากร

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,500 บาท

บุคคลทั่วไป 4,500 บาท

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่

ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 777 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณภัทรพล)

หรือที่อีเมลแอดเดรส siripan@tnsc.com, pattarapol@tnsc.com

บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงานหรือองค์กร (In-House Training)

หัวข้อและระยะเวลาการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับความต้องการของบริษัท สมาชิกผู้ขอรับบริการ



TNSC 25th Anniversary Exclusive Dinner Talk Shift Economic Landscape : Challenges and Turnaround Opportunities

25 November 2019, 05.00 – 09.30 pm.

Grand Ballroom, Grand Hyatt Erawan Bangkok, Rajdamri Road

Program

05.00 – 06.00 pm. Registration and refreshment

06.00 – 07.00 pm. Gala Dinner

07.00 – 07.05 pm. Welcome speech and Opening Remarks

By Miss Ghanyapad Tantipitpong

Chairwoman of the Thai National Shippers' Council (TNSC)

07.05 – 07.45 pm. Keynote Address “Thailand Economic 2025”

By H.E. Dr. Veerathai Santiprabhob, Governor of Bank of Thailand

07.45 – 09.30 pm.

Topic “Shift Economic Landscape : Challenges and Turnaround Opportunities” Speakers

• H.E. Mr. Lyu Jian, Ambassador of the People's Republic of China in the Kingdom of Thailand

• H.E. Mr. Pirkka Tapiola, Ambassador of the European Union to Thailand

• H.E. Mrs. Suchitra Durai, Ambassador of India to Thailand

• Mr. Atsushi Taketani, President of JETRO Bangkok

Moderator

Dr. Chaichan Charoensuk, Director, Thai National Shippers' Council



<http://bit.ly/2kFFDfO>

For more information

E-mail siripan@tnsc.com Line : @TNSC

02-6797555 Ext. 501 Ms. Siripan Hemmasut