



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 12/2020 | ธันวาคม 2563

[www.tnsc.com](http://www.tnsc.com)



**THAI**  
**EXPORTERS**

**นักรบส่งออก**  
**VS** ต้นทุนแฝงด้าน  
การส่งออก-นำเข้า



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 : [tnsc@tnsc.com](mailto:tnsc@tnsc.com)

# Economic Indicators : Oct 2020

01

## Export Value

	19,377 MUSD (↓ -6.71%)		192,372 MUSD (↓ -7.26%)
Oct	600,335 M.Bht (↓ -4.51%)	Jan - Oct	5,987,376 M.Bht (↓ -7.38%)



02

## Partner Country (Oct)

					
	US	China	Japan	Viet	Australia
Growth	17.0	-6.1	-5.3	-1.9	7.0
MUSD	3,086	2,402	2,114	952	925





03

## Oil price ( USD /Barrel ) & Gold

OPEC	Brent	WTI	
36-47	39-48	34-46	
<b>Export value</b>		<b>Price</b>	
227 MUSD (↓ -27.1%)		1,839 USD/kg	







04

## Thai Additional Statistic






GDP (Forecast 2020)	Inflation rate(Oct)
 -6.0% (YoY)	 -0.5% (YoY)
Current balance (Jan-Oct)	Interest rate policy
 17,600 MUSD	 0.50%

05





## Positive & Negative + Risk

- Positive** 
-  การลงนามความตกลง RCEP
  -  ความคืบหน้าการพัฒนาวัคซีนโควิด -19
  -  การขยายตัวของกลุ่มสินค้าเกี่ยวกับ WFH
  -  ราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงสินค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันได้อานิสงส์
  -  การฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจจีน

### Negative & risk

-  ค่าเงินบาทที่มีทิศทางแข็งค่า
-  ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลนและค่าระวางสูง
-  การฟื้นตัวอย่างรวดเร็วทางเศรษฐกิจของประเทศเวียดนาม
-  ต้นทุนแฝงในการดำเนินธุรกิจที่ค่อนข้างสูง
-  มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศคู่ค้า

### Suggestion by TNSC

-  แก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าและหารปรับเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวาง
-  การรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทในระดับที่ 34 บาท
-  ปรับปรุงโครงสร้างค่าธรรมเนียมที่เป็นต้นทุนแฝง
-  พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์เป็น Single Submission


06

## Baht / USD (Oct)

	30.22	Depreciate -1.78% YTD
THB/USD		Appreciate 0.46% YoY

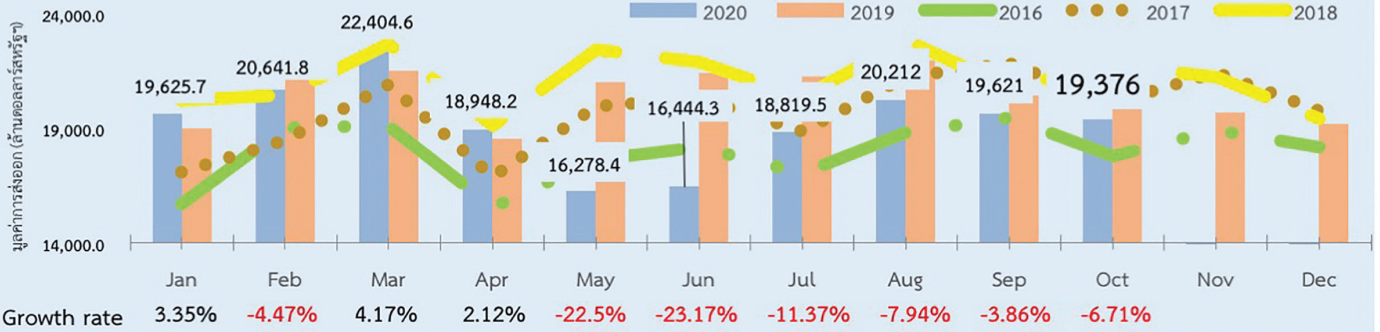
07

## Marine Statistics (Nov)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU) 					
Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC	
311	217	719	1,053	3,200	
Bunker Prices					
	VLSFO	318.5 – 386.5			
	IFO380	273.5 – 317.5			

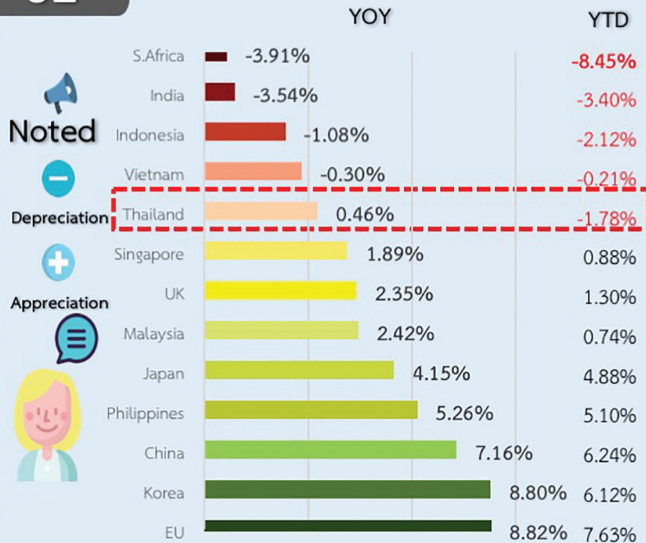
01

Thailand Export Situation



02

Baht Exchange rate



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)	Forecast (%)
	2563		2563	2564

สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"				
ข้าว	276	-20.1	-14	
ยางพารา	335	13.1	-8	10
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	193	-12.4	-5	5
น้ำตาลทราย	87	-75.0	-10 to -7	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"				
อาหารอื่นๆ	671	-0.1		
ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป	405	6.9		
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	506	-8.1	0-3	5
ไก่สดแช่แข็งแปรรูป	299	-1.5		
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	106	-14.5		

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"				
ยานพาหนะ	1,463	-18.3	-35 to -30	2-3
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,230	-2.7		

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"				
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,694	4.2		
Hard disk drive	869	-11.5		
แผงวงจรไฟฟ้า	647	-4.2	-5	2
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	390	3.8		
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	235	-6.4		

สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"				
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,163	17.6	-4 to -3.5	10
เคมีภัณฑ์	566	-10.1	-15	5
เม็ดพลาสติก	727	-5.3		
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	357	-0.2	-10	0

สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"				
อัญมณีและเครื่องประดับ	769	-17.9	-40 to -35	8 to 10
น้ำมันสำเร็จรูป	342	-46.4	-25.3	
สิ่งทอ	502	-16.7	-18	18

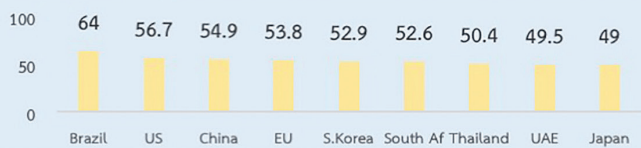
03

Inflation rate (Oct - Nov)



04

PMI index (Nov)



05

Shanghai Containerized Freight Index



# สรท. คาดส่งออกปี 64 เริ่มฟื้นตัว รัฐบาลเร่งลดต้นทุนแฝงในการส่งออก

นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับนางจินตนา ศิริสันธนะ เลขาธิการ และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ณ ห้องประชุม 1 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ชั้น 32 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2563 เวลา 10.30-12.00 น. **ระบุการส่งออกเดือนตุลาคม 2563 มีมูลค่า 19,376 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -6.71%** เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) การส่งออกในรูปเงินบาทเท่ากับ ล้านบาท 600,335 **หดตัว -4.51%** เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้าในเดือนตุลาคม 2563 มีมูลค่า 17,330 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -14.32%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปของเงินบาทมีมูลค่า 544,197 ล้านบาท **หดตัว -12.37%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ **เดือนตุลาคม 2563 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 2,046 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 56,138 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำ น้ำมันและอาวุธยุทธปัจจัย เดือนตุลาคม การส่งออกหดตัวร้อยละ -4.89)**

ภาพรวมช่วงเดือนม.ค.- ต.ค. ปี 2563 ไทยส่งออกรวมมูลค่า 192,372 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -7.26%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) คิดเป็นมูลค่าการส่งออกในรูปเงินบาทที่ 5,987,376 ล้านบาท **หดตัว -7.38%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 169,702 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -14.61%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) หรือคิดเป็นมูลค่า 5,350,086 ล้านบาท **หดตัว -14.87%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ช่วงเดือน ม.ค.- ต.ค. 2563 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 22,670 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 637,290 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำและน้ำมัน น้ำมันและอาวุธยุทธปัจจัย เดือนม.ค. - ต.ค. การส่งออกหดตัวร้อยละ -8.47)

การส่งออกในเดือนตุลาคม กลุ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร **หดตัวที่ -8.8%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย **สินค้าที่ขยายตัวได้คือ** น้ำมันปาล์ม อาหารสัตว์เลี้ยง ยางพารา สิ่งปรุงรสอาหาร ผักผลไม้สด แช่แข็งกระป๋องและแปรรูป แต่**สินค้ากลุ่มที่หดตัว** คือ น้ำตาลทราย ข้าว ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป ขณะที่**กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม หดตัวที่ -4.7%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย **กลุ่มสินค้าที่มีการขยายตัว** ได้แก่ อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทรานซิสเตอร์ และไดโอด เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ ขณะที่**สินค้ากลุ่มที่หดตัว** อาทิ ทองคำ สินค้าเกี่ยวกับน้ำมัน เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิวรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เป็นต้น

**ทั้งนี้ สรท. ปรับคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2563 หดตัวลดลงระหว่าง -7% ถึง -6% และคาดการณ์ ปี 2564 เติบโต 3-5%** (ณ ธันวาคม 2563) โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญในปี 2564 คือ 1) ไทยร่วมลงนามไทยความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) ครอบคลุมตลาดที่มีประชากรรวมกันถึง 2.2 พันล้านคน ซึ่งคิดเป็น 30% ของประชากรโลก GDP ครอบคลุมถึง 30% ของ GDP โลก และมีมูลค่าการค้ารวมกว่า 10.4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือคิดเป็นเกือบ 28% ของมูลค่าการค้าโลก ซึ่งเป็นการสร้างโอกาสใหม่ให้กับผู้ส่งออกด้วย ทั้งนี้ สรท. สนับสนุนการเจรจาในกรอบความตกลงใหม่ เพื่อสร้างโอกาสทางการค้าให้กับประเทศไทย 2) ความคืบหน้าการพัฒนาวัคซีนโควิด-19 จากหลายบริษัท อาทิ บริษัทโมเดอร์นา และบริษัทไฟเซอร์ที่ร่วมมือกับไบโอเอ็นเทค ซึ่งมีประสิทธิภาพถึงร้อยละ 94.5 และ 90 ตามลำดับ เป็นปัจจัยเชิงบวกสำหรับการเจรจาการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ และจะกระตุ้นเศรษฐกิจให้ฟื้นตัวกลับมา 3) สินค้ากลุ่มอาหาร และกลุ่มเวชภัณฑ์ทางการแพทย์ อาทิ ภูมิโอยาง และกลุ่มสินค้า work from home ยังมีมูลค่าการส่งออกที่ขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง จากสถานการณ์การระบาดโควิด-19 ในบางประเทศที่ยังไม่คลี่คลายเท่าที่ควร 4) ระดับราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นกว่าปี 2563 เนื่องจากสัญญาณบวกจากความก้าวหน้าการพัฒนาวัคซีนป้องกันโควิด-19 และการออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจในหลายประเทศทั่วโลก จะส่งผลให้มีอุปสงค์การใช้น้ำมันเพิ่มมากขึ้น และเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการขยายตัวของ

การส่งออกในสินค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน อาทิ พลาสติก เคมีภัณฑ์ น้ำมันสำเร็จรูป เป็นต้น และ 5) การฟื้นตัวอย่างรวดเร็วทางเศรษฐกิจของประเทศจีน เนื่องด้วยสถานการณ์การควบคุมการระบาดของโควิด-19 อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจฟื้นตัวและเป็นผลดีต่อการเพิ่มคำสั่งซื้อสินค้าจากประเทศไทย อาทิ กลุ่มสินค้ายางพารา ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง เม็ดพลาสติก เป็นต้น

**ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่** 1) ค่าเงินบาทที่มีทิศทางแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง จากการแข็งค่าตามทิศทางของสกุลเงินในเอเชีย ส่วนหนึ่งจากชัยชนะการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ 2020 ของนายโจ ไบเดน จากพรรคเดโมแครตที่มีนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยเม็ดเงินมากถึง 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ประกอบกับความคืบหน้าในการพัฒนาวัคซีนป้องกันโควิด-19 ส่งผลให้ความเชื่อมั่นของนักลงทุนกลับมา เกิดเงินทุนเคลื่อนย้ายไหลกลับเข้ามาในตลาดตราสารหนี้และตราสารทุนของกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ (emerging market) 2) ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน และค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น เนื่องจาก 2.1) สายเรือมีนโยบายจัดสรรวางตู้สินค้า (Space Allocation) และจัดสรรตู้เปล่าหมุนเวียน (Container Allocation) กลับไปยังประเทศจีนและเวียดนามมากขึ้น เนื่องจากให้อัตราค่าระวางที่สูงกว่าไทย 2.2) การระบาดของโควิด-19 รอบ 2 ในยุโรปและสหรัฐอเมริกา ทำให้ตู้สินค้าตกค้างที่ปลายทางเป็นจำนวนมาก ต่อเนื่องทำให้ปริมาณตู้สินค้าที่ต้องหมุนเวียนกลับสู่ระบบหายไปจำนวนมาก ซึ่งจากปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่ออัตราค่าระวางที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง 3) การฟื้นตัวอย่างรวดเร็วทางเศรษฐกิจของประเทศเวียดนาม และผลจากการบังคับใช้ความตกลง EVFTA เป็นปัจจัยดึงดูดการย้ายฐานการผลิตเพื่อการกระจายความเสี่ยงหลังจากนานาประเทศประสบปัญหาไม่สามารถผลิตสินค้าได้ในช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 จากการพึ่งพาดูดับจากจีน รวมถึงการเป็นคู่แข่งสำคัญของประเทศไทยในการส่งออกกลุ่มสินค้า อาทิ เสื้อผ้า รองเท้า เครื่องนุ่งห่ม สินค้าประมง 4) ต้นทุนแฝงในการประกอบธุรกิจของผู้ส่งออกที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากกฎระเบียบของไทยที่มีความล่าช้า รวมถึงมีขั้นตอนดำเนินงานที่ไม่จำเป็นที่ค่อนข้างมาก ทำให้ต้นทุนในการประกอบธุรกิจค่อนข้างสูงทั้งด้านโลจิสติกส์ ค่าธรรมเนียมตั้งแต่ขั้นตอนการตั้งโรงงาน การผลิต ส่งออก ภาครัฐและธนาคาร เป็นต้น ส่งผลทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกรับต้นทุนที่สูงเกินไป ซึ่งเป็นการบั่นทอนความสามารถในการแข่งขันของผู้ส่งออก และ 5) มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ที่อาจมีการเริ่มบังคับใช้อย่างเป็นทางการในปี 2564 อาทิ มาตรการ Carbon Border Adjustment Taxation เพื่อควบคุมปริมาณการปล่อยคาร์บอนในทุกกระบวนการธุรกิจ รวมถึงหลักเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอุตสาหกรรมแบตเตอรี่รถยนต์ที่เข้มงวดมากขึ้น ที่เป็นส่วนหนึ่งของแผนงานเพื่อกระตุ้นการใช้พลังงานสะอาด ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการส่งออกไทยในอนาคต

**สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังนี้**

1. เร่งแก้ไขสถานการณ์ขาดแคลนตู้สินค้าและการปรับขึ้นค่าระวางทุกเส้นทาง
  - 1.1 ข้อเสนอระยะสั้น 1.1.1) ขอให้สายเรือคงอัตราค่า Local Charge เพื่อบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายให้ผู้ประกอบการไทย 1.1.2) ภาครัฐควรพิจารณามาตรการจูงใจให้สายเรือนำตู้เปล่ามายังประเทศไทย เช่น การยกเว้นค่ายกขนตู้เปล่ากลับมาประเทศไทย การยกเว้นค่าภาระท่าเรือให้กับเรือขนส่งสินค้าเป็นการชั่วคราว เป็นต้น 1.1.3) ขอให้ภาครัฐเจรจาในระดับประเทศเพื่อหาแนวทางส่งตู้ส่วนเกินในประเทศที่มีการนำเข้ามากกว่าส่งออก กลับมาให้ประเทศไทย
  - 1.2 ข้อเสนอระยะยาว 1.2.1) รวมกลุ่มผู้ประกอบการแต่ละอุตสาหกรรมเพื่อเจรจา Service Contract ระยะยาวในแต่ละเส้นทางกับสายเรือ 1.2.2) ส่งเสริมอุตสาหกรรมซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศไทย เพื่อให้มีปริมาณตู้หมุนเวียนมาในประเทศไทยมากขึ้น 1.2.3) เจรจาในระดับ RCEP เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งตู้สินค้าทางถนนไปยังประเทศจีน ทั้งสินค้าที่มีปลายทางที่จีน และสินค้าที่ต้องการขนส่งต่อไปยังยุโรปทางรถไฟ

- ทิศทางค่าเงินบาทแข็งมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นจากทิศทางค่าเงินเหรียญสหรัฐ เริ่มส่งสัญญาณอ่อนค่า ขอให้ ธพท. เร่งรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทและใช้มาตรการทางการเงินเพื่อลดความผันผวนอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อไม่เป็นการซ้ำเติมการส่งออกซึ่งเป็นเครื่องจักรหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทย รวมถึงเร่งประชาสัมพันธ์ส่งเสริมให้ผู้ส่งออกทั่วไปใช้เครื่องมือทางการเงินในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน
- เร่งปรับปรุงโครงสร้างค่าธรรมเนียมเพื่อลดต้นทุนแฝงในการส่งออก ทั้งด้านการผลิต ด้านการส่งออก (การตลาด การขออนุญาตส่งออก/นำเข้าตามพิธีการ

ศุลกากร) ด้านการเงินและภาษีอากร ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ (เรือ ราง อากาศ รถ) อันจะส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของทั้งผู้ส่งออกและผู้ประกอบการตลอดทั้งซัพพลายเชน

- เร่งพัฒนาระบบ NSW ของไทยให้เป็นระบบ Single Submission เพื่อเป็นการปรับลดขั้นตอนและระยะเวลาของพิธีการทางศุลกากร และจะต้องมีการจัดทำ Data Harmonization ใหม่ เพื่อรองรับการส่งข้อมูล ขาเข้า/ขาออก ณ จุดเดียว และเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรอง

## สรท. ศึกษาต้นทุนแฝงในการทำธุรกิจของภาคเอกชนเพื่อลดต้นทุนของผู้ส่งออก และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันตามหลัก Ease of Doing Business

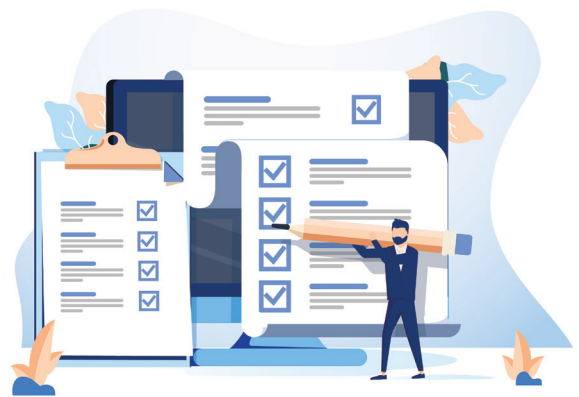
สถานการณ์การส่งออกของไทย ในช่วงปี 2563 อยู่ในช่วงที่มีความเปราะบางและมีความผันผวนสูง สืบเนื่องจากการส่งออกของไทยที่ลดลงอย่างต่อเนื่องบางเดือนยอดการส่งออกลดลงไปถึงติดลบร้อยละ 23 อันเป็นผลมาจากปัจจัยหลักของสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่แพร่ระบาดไปทั่วโลก หลายประเทศทั่วโลกต้องปิดประเทศ (Lockdown) ไม่ให้มีการเดินทางเข้าออกเพื่อลดการระบาดของเชื้อไวรัสส่งผลโดยตรงต่อการค้าส่งซื้อที่ลดลงตามไปด้วย ในทางกลับกัน ช่วงปลายไตรมาสที่ 3 และ 4 ภาคการส่งออกไทยและทั่วโลกเริ่มฟื้นตัวกลับมาเริ่มมีคำสั่งซื้อและกระบวนการผลิตเริ่มกลับเข้าสู่สภาวะที่ดีขึ้น ความต้องการสินค้าไทยมีมากขึ้นในตลาดหลักและตลาดศักยภาพที่สำคัญของไทย

ปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งของผู้ประกอบการส่งออก คือ เรื่องของต้นทุนค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียมในการขออนุญาตเพื่อส่งออก การผลิต การเงิน การธนาคาร และการขนส่งโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ที่ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญและเป็นการบั่นทอนขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในเวทีการค้าโลก

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จึงได้จัดทำแบบสอบถาม เรื่อง ต้นทุนค่าธรรมเนียม การยื่นขอเอกสารใบรับรอง/ใบอนุญาต ของหน่วยงานราชการ/เอกชน ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการการส่งออก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) จัดทำ Checklist รายการเอกสาร/ใบอนุญาต/ใบรับรอง ที่ต้องเสียค่าธรรมเนียม โดยจะแบ่งออกเป็นเอกสารใบรับรอง/ใบอนุญาต ที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ กับ เอกสารใบรับรอง/ใบอนุญาต ที่เป็นกระดาษ 2) เพื่อศึกษาประเด็นปัญหาและอุปสรรคที่เป็นต้นทุนแฝงของผู้ประกอบการส่งออกในแต่ละขั้นตอนการส่งออกเพื่อหาแนวทางการปรับลดต้นทุนแฝงต่างๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน 3) เพื่อศึกษาระยะเวลาและขั้นตอนในการดำเนินการของเอกสารในแต่ละกระบวนการส่งออกและหาแนวทางปรับลดระยะเวลาในการดำเนินการที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนแฝงของผู้ประกอบการส่งออก โดยท่านสมาชิกและผู้ประกอบการสามารถ Scan QR Code เพื่อร่วมตอบแบบสอบถามในเรื่องดังกล่าวเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลักดันแนวทางปรับลดหรือยกเลิกค่าธรรมเนียมที่เป็นต้นทุนแฝงสำหรับภาคการส่งออก และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันได้มากขึ้น

นอกจากนี้ ในปี 2564 สรท. มีแผนงาน/โครงการที่สำคัญที่จะส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมถึงการลดปัญหาอุปสรรคด้านการค้าระหว่างประเทศอีกหลายแผนงาน โดย สรท. จะมีการแจ้งความคืบหน้าการดำเนินงานให้กับท่านสมาชิกทราบเป็นระยะ อาทิเช่น

- ผลักดันโครงการ National Single Window (NSW) ให้เป็น Single Submission โดยเร็ว
- การแก้ไขปัญหาความสูงรถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้สำหรับบรรจุสิ่งของ (Container High Cube : HC)
- การจัดทำ Services Contract ในเส้นทาง North America สำหรับสมาชิก
- โครงการตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark 70/80)
- การนำเสนอข้อมูลข่าวสาร เรื่องการปรับเพิ่มค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ
- Economic Outlook 2021 (H1/H2), 2022 (H1)
- จัดอบรม/สัมมนา (Online/Offline) ให้ความรู้แก่สมาชิก สรท. ในประเด็นด้านเศรษฐกิจกฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศและพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเตรียมความพร้อมร่วมกับสมาชิกในการดำเนินธุรกิจและการส่งออก



แบบสอบถาม

# ผลการสำรวจและจัดทำดัชนีชี้วัดด้านดิจิทัลของประเทศไทย ปี 2563 Thailand Digital Outlook 2020

โดย สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



แต่ในขณะเดียวกันกลับมีการใช้ Cloud และ Data Analytics ในสัดส่วนที่น้อย โดยเฉพาะธุรกิจขนาดเล็ก เนื่องจากขาดเงินลงทุน 3) ร้อยละ 20.8 ของผู้ประกอบการออนไลน์ที่มีการส่งออกสินค้าไทยนั้น พบว่า 3 สินค้าที่ได้มีการส่งออกผ่านช่องทางออนไลน์มากที่สุด ได้แก่ อาหารและเครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์ความงามและสุขภาพ สินค้าอะไหล่ยานยนต์ ตามลำดับ 4) ธุรกิจที่פקและการโรงแรม ภาคการผลิตขนาดใหญ่ เช่น สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมปิโตรเลียม เป็นต้น รวมถึงภาคบริการอสังหาริมทรัพย์ และธุรกิจก่อสร้าง ถือเป็นกลุ่มที่มีการปรับใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมากที่สุดของประเทศ

- ในปี 2562 พบว่าประเทศไทยมีการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารคิดเป็นมูลค่า 258,311 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.53 ต่อจีดีพี โดยมีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ 1) อุปกรณ์และชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ฮาร์ดแวร์มีมูลค่า 23,329 ล้านบาท หรือคิดเป็น ร้อยละ 0.14 ต่อจีดีพี 2) การลงทุนในกิจการ

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 คุณสมปิติ เปรมประภา รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้เข้าร่วมงานสัมมนา “การสำรวจและจัดทำดัชนีชี้วัดด้านดิจิทัลของประเทศไทย ปี 2563 Thailand Digital Outlook 2020” ณ ห้องออดิทอเรียม ชั้น 2 โรงแรมเซ็นทารา บาย เซ็นทารา ศูนย์ราชการและคอนเวนชันเซ็นเตอร์ แจ้งวัฒนะ กรุงเทพฯ โดยมีคุณวรรณพร เทพพิสดิน ณ ออยุธยา เลขาธิการคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) เป็นประธาน ทั้งนี้ สดช.ได้นำเสนอผลการดำเนินโครงการ Thailand Digital Outlook ระยะที่ 2 ที่มีเป้าหมายสำคัญเพื่อสำรวจและศึกษาสถานภาพปัจจุบันด้านการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลของประเทศไทย หรือ Thailand Digital Outlook อันจะนำไปสู่การจัดเตรียมการและข้อเสนอแนะเพื่อปฏิรูประบบดิจิทัลและการดำเนินนโยบายและมาตรการการพัฒนา ด้านดิจิทัลเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่อไป ซึ่งเป็นการต่อยอดจากโครงการระยะแรก ซึ่งได้ขยายขอบเขตการรวบรวมผลสำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลตัวชี้วัดตามกรอบ OECD โดยมีบริษัท ใหม้ คอนซัลติ้ง จำกัด เป็นที่ปรึกษาโครงการ มีสาระสำคัญ ดังนี้

- 1) กรอบแนวทางการประเมินผลจากการดำเนินนโยบายด้านดิจิทัลตามองค์การ OECD เช่น กรอบ OECD Measuring the Digital Transformation และกรอบ OECD Going Digital Toolkit ที่ครอบคลุมมิติการประเมินออกเป็น 8 มิติ ได้แก่ 1) การเข้าถึง (Access) 2) การใช้งาน (Use) 3) นวัตกรรม (Innovation) 4) อาชีพ (Jobs) 5) สังคม (Society) 6) ความน่าเชื่อถือ (Trust) 7) การเปิดเสรีของตลาด (Market Openness) และ 8) การเติบโตและสภาพความเป็นอยู่ (Growth & Well-being)
- 2) ที่ปรึกษาโครงการฯ ได้ทำการสำรวจกับกลุ่มตัวอย่างบุคคลทั่วไปและบริษัท ทั้งวิธีการออนไลน์และออฟไลน์ แบ่งเป็น แบบสำรวจที่เป็นบุคคลทั่วไป มีทั้งสิ้น 32,967 คน และผู้ตอบแบบสำรวจที่เป็นบริษัท 3,178 ตัวอย่าง

- **แบบสำรวจที่เป็นบุคคลทั่วไป** พบว่า 1) ผู้ตอบแบบสำรวจกว่า 37.7% มีการสั่งซื้อสินค้าและบริการผ่านช่องทางออนไลน์ โดยสินค้าและบริการที่เป็นที่นิยมมากที่สุด ได้แก่ อุปกรณ์สวมใส่ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องสำอาง บริการส่งอาหาร และบริการรับ-ส่งพัสดุ 2) 10 จังหวัดที่มีสัดส่วนผู้ใช้ E-commerce สูงสุด ได้แก่ ชลบุรี กทม. นครราชสีมา นนทบุรี และสงขลา ตามลำดับ 3) วิธีการชำระเงินในการซื้อสินค้า/บริการออนไลน์ ที่นิยมมากที่สุด ได้แก่ การโอนเงินผ่านแอปพลิเคชันธนาคารและเก็บเงินปลายทาง
- **แบบสำรวจที่เป็นบริษัท** พบว่า 1) ร้อยละ 29.9 ของบริษัทที่ผู้ตอบแบบสำรวจมีการจัดจำหน่ายสินค้า/บริการผ่านออนไลน์ ซึ่งโควิดส่งผลให้หลายบริษัทต้องปรับตัวสู่การค้าออนไลน์มากขึ้น และใช้สื่อสังคมออนไลน์ เว็บไซต์ของบริษัท เป็นช่องทางหลักในการขายสินค้าออนไลน์ 2) ภาคธุรกิจมีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อรักษาความปลอดภัยด้านข้อมูลเป็นสัดส่วนสูงสุด

โทรคมนาคมมีมูลค่า 180,324 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.07 ต่อจีดีพี 3) การลงทุนในซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์และฐานข้อมูลมีมูลค่า 54,640 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.32 ต่อจีดีพี

- **มูลค่าการลงทุนต่อจีดีพี และการใช้จ่ายด้าน R&D ต่อจีดีพีในอุตสาหกรรม ICT ไทยยังมีสัดส่วนที่ต่ำหากเทียบกับประเทศในกลุ่ม OECD (ไทย 0.08% / OECD 0.39%)**
- **ร้อยละของแรงงานที่ทำงานในตำแหน่งด้าน ICT ของไทยนั้นอยู่ในระดับต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศ OECD (ไทย 3.5% / OECD 48.8%)**

### แนวทางและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายจากที่ปรึกษาโครงการฯ

1. การยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมโครงข่ายอินเทอร์เน็ตให้เข้าถึงและราคาบริการอินเทอร์เน็ตที่เหมาะสม
2. การลงทุนที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศควรได้รับการสนับสนุนเพื่อพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมมากขึ้น เช่น พัฒนาโปรแกรมและให้ทุนสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของ SME
3. สนับสนุนโครงการที่ช่วยเพิ่มจำนวนแรงงานด้าน ICT ที่เป็นส่วนสำคัญให้กลุ่มธุรกิจสามารถจ้างแรงงานกลุ่มนี้ได้มากขึ้น
4. สร้างความเชื่อมโยงระหว่างภาคธุรกิจภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มความสามารถในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก



ท่านสมาชิกสามารถดาวน์โหลดเอกสารฉบับเต็มได้ตาม QR CODE



## มาตรการห้ามรถยนต์บรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปวิ่งเข้าพื้นที่ กทม.

ในช่วงเวลา 6.00 - 21.00 น. ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 - สิ้นเดือน กุมภาพันธ์ 2564

สืบเนื่องจาก การประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ครั้งที่ 7/2563 วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งมี พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ เป็นประธานการประชุม ได้มีมติเห็นชอบการทบทวนแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติการแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละอองเพื่อยกระดับความเข้มงวดของมาตรการตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี โดยเพิ่มเติมแผนเฉพาะกิจเพื่อแก้ไขปัญหาช่วงวิกฤต และกองบังคับการตำรวจจราจร กำลังพิจารณาออกประกาศ การห้ามรถบรรทุกขนาดตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปวิ่งเข้าพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00 - 21.00 น. ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 - สิ้นเดือน กุมภาพันธ์ 2564 นั้น

จากมติดังกล่าว สมาชิกผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ร่วมกับผู้ประกอบการส่งออกและนำเข้า และกลุ่มผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง ได้ประเมินผลกระทบจากมาตรการต่อการขนส่งตู้สินค้าส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นท่าเรือหลักสำหรับผู้ประกอบการส่งออกและนำเข้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยเฉพาะสินค้าประเภท อาหาร เสื้อผ้า เครื่องจักร เนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งแปรรูปวัตถุดิบและแหล่งจัดจำหน่ายทั้งค่าส่งและค่าปลีก ซึ่งสะดวกต่อการนำสินค้าออกจากท่าเรือเพื่อจัดส่งให้กับผู้ค้าส่ง/ค้าปลีกในเขตกรุงเทพฯ นอกจากนี้ มาตรการการจำกัดเวลาเดินรถดังกล่าว ยังส่งผลกระทบต่อการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการส่งออก ประกอบด้วย **1) ด้านต้นทุน** อาทิ 1.1 ต้นทุนการขนส่งทางรถบรรทุกเพิ่มขึ้น ประมาณ 1,000 - 5,000 บาทต่อเที่ยวขนส่ง 1.2 ค่าใช้จ่ายการทำงานล่วงเวลาของผู้ประกอบการในการทำงานช่วงเวลากลางคืน **2) ด้านการปฏิบัติงานขนส่งและความแออัดในประตูการค้าหลักจากปริมาณรถสะสมจำนวนมาก** เนื่องจากรถขนส่งจะเดินทางไปถึงสถานที่ปลายทางทั้งในพื้นที่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และสถานีบรรจุและคัดแยกสินค้าคลังลาดกระบัง ในเวลาใกล้เคียงกัน ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติการขนถ่ายสินค้าได้ทันและเกิดแถวคอยขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ส่งออกนำเข้าไม่สามารถรับและส่งมอบตู้สินค้าได้ทันตามกำหนดของสายเรือ เป็นเหตุให้สินค้าตกเรือ **3) ด้านผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรม** ซึ่งประเมินว่า 22,686 โรงงาน ในพื้นที่จะได้รับผลกระทบ โดยต้องวางแผนการผลิตและการขนส่งของตนเองและซัพพลายเออร์ให้สอดคล้องกับนโยบาย เพื่อมิให้กระบวนการผลิตหยุดชะงัก เนื่องจากวัตถุดิบไม่สามารถส่งมาได้ทัน เป็นต้น โดยข้อมูลในปี 2562-2563 ที่ผ่านมามีปริมาณ

ตู้สินค้าทั้งขาเข้า และขาออกที่ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบังในช่วงเดือน ธ.ค. 62 - ก.พ. 63 รวม 2,030,530 TEUs ดังนั้น หากมีการดำเนินมาตรการดังกล่าว จะทำให้ผู้ส่งออกและนำเข้า ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เป็นมูลค่า 2,031 - 10,152 ล้านบาท

โดยการดำเนินการ สรท. ได้หารือร่วมกับ ผู้ส่งออก สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย และมีมติจัดทำหนังสือ ลงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2563 เรื่อง ขอให้พิจารณาชะลอการออกมาตรการห้ามรถยนต์บรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปวิ่งเข้าพื้นที่ กทม. ในเฉพาะช่วงเวลา 21.00-06.00 น. ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 - 28 กุมภาพันธ์ 2564 ออกไปก่อน ไปยังหน่วยงาน 4 หน่วยงาน ประกอบด้วย พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี และประธานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เพื่อลดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ และขอเสนอแนะเพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาในระยะยาวดังต่อไปนี้

1. ปรับปรุงเวลาการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก-นำเข้าในท่าเรือและประตูการค้าสำคัญของประเทศ โดยกำหนดเวลาการทำงานเป็นกะ 24 ชม. 7 วัน เอกชนไม่ต้องเสียค่าล่วงเวลาให้กับหน่วยงานภาครัฐ
2. ผ่อนผันให้รถบรรทุกที่ใช้พลังงานสะอาด อาทิ NGV และ B10 ซึ่งลดการปล่อยมลพิษสู่อากาศสามารถเดินรถได้ตามปกติ
3. ควรเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟเข้า-ออกท่าเรือหลักของประเทศ เป็นอย่างน้อย 25% จากจำนวนตู้สินค้าทั้งหมด โดยกระทรวงคมนาคมต้องเร่งรัด 1) การก่อสร้างเส้นทางรถไฟ 2) จัดหาหัวรถจักรและแคร่รถไฟ 3) จัดหาอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการ 4) การบำรุงรักษาและซ่อมบำรุงหัวรถจักร แคร่รถไฟ และอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า ที่มีให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ 5) เร่งรัดการดำเนินงานของกรมราง และเปิดเสรีให้เอกชนเข้าลงทุนให้บริการ เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งให้เพียงพอและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการมากยิ่งขึ้น 6) ควรพัฒนาสถานีบรรจุและคัดแยกสินค้าคลัง (ไอซีดี) แห่งใหม่ รอบพื้นที่กรุงเทพฯ และไอซีดีภูมิภาค
4. ควรเร่งรัดการทาสัญญาสัมปทานสถานีบรรจุและคัดแยกสินค้าคลัง (ไอซีดี)



ลาดกระบัง) เพื่อให้สามารถปรับปรุงบริหารจัดการทั้งการบำรุงรักษาพื้นที่ และการจราจรภายในไอซีดี ให้พร้อมรองรับปริมาณความต้องการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้น

5. ควรเร่งรัดดำเนินโครงการ Bangkok Port Warehouse Development ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับปริมาณสินค้าในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและลดระยะเวลาการปฏิบัติงานของรถบรรทุกในพื้นที่ท่าเรือให้สั้นลง เป็นต้น

6. ขอให้ภาครัฐศึกษาผลกระทบให้ครอบคลุมในทุกด้าน รวมทั้งหารือกับหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบ โดยต้องมีการกำหนดมาตรการบรรเทาปัญหาที่เหมาะสมและเพียงพอกับผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อภาคธุรกิจ และภาคประชาชนในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล

ทั้งนี้เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ที่ผ่านมา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดย พล.ต.อ.ดำรงศักดิ์ กิตติประภัสร์ รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (รอง ผบ.ตร.) ได้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมควบคุมมลพิษ สมาคมการขนส่งทางทะเลแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1, 2 และ 7

เกี่ยวกับการออกข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจรฯ ห้ามไม่ให้รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไปวิ่งในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กหรือ PM2.5 ที่กำหนดห้ามวิ่ง ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 - 28 กุมภาพันธ์ 2564 ที่ประชุมมีมติให้ชะลอการออกข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจรออกไปก่อน เนื่องจากได้รับการร้องขอจากผู้ประกอบการด้านการขนส่ง และอุตสาหกรรมก่อสร้าง ตลอดจนภาคเศรษฐกิจต่างๆ ซึ่งไม่มีระยะเวลาในการเตรียมความพร้อม และจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศในวงกว้าง หากมีการห้ามรถบรรทุกวิ่งและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องศึกษาแนวทางระยะยาว เกี่ยวกับการดำเนินการลดมลพิษ ฝุ่น PM2.5 ระยะยาวต่อไปเพื่อแก้ปัญหา และที่ประชุมมีความเห็นร่วมกันว่า ในช่วงวันที่ 1 ธันวาคม เป็นต้นไป จะเพิ่มความเข้มงวดมาตรการบังคับใช้กฎหมายกับรถที่มีมลพิษ รถที่มีควันดำต่าง ๆ โดยตำรวจนครบาล และตำรวจภูธรภาคต่าง ๆ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะร่วมกันตั้งจุดตรวจร่วมในพื้นที่กรุงเทพมหานครให้เข้มข้นและมีมาตรการเชิงรุกในการที่จะเข้าไปตรวจสถานที่จอดรถโดยสารและรถบรรทุก รวมถึงให้บริการจุดจอดสถานที่ต่างๆ ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวต่อไป ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรอประกาศกฎกระทรวง

**ปฏิทินกิจกรรมและการฝึกอบรม ประจำปี 2564** (กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

**JANUARY**

**20** **อบรม “เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก”**  
 โดย ดร.ศรีสลา ภวมัยกุล  
 กรรมการบริหาร บมจ.สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร  
 ณ สส.ไอบิส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)  
**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**26** **อบรม “รู้จักกลไก จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP600” (รวมหนังสือ UCP600 1 เล่ม)**  
 โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาผา  
 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและชำระเงินระหว่างประเทศ  
 ณ สส.ไอบิส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)  
**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 5,136 บาท บุคคลทั่วไป 6,206 บาท

**28** **อบรม “Global Logistics and Digital Supply Chain after COVID-19”**  
 - Global Logistics Management  
 - How to survive??? อยู่รอดได้อย่างไรในตลาดยุคดิจิทัล  
 - e-Commerce and Logistics Disruption  
 - Blockchain-based platform for global trade  
 โดย - คุณนพพร เทพสิทธา คุณบดีกิตติคุณ  
 วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ม.ศรีปทุม  
 ที่ปรึกษาและอดีตประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
 - ผู้แทนจาก certified trainer Alibaba  
 - คุณพิเศษ ฤทธากิรณีย์ Country Manager – Thailand Cluster,  
 Sealand – A Maersk Company  
 ณ สส.ไอบิส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)  
**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 5,136 บาท บุคคลทั่วไป 6,206 บาท

**FEBRUARY**

**24** **อบรม “ส่งออกมันฝรั่ง เตรียมเอกสารได้อย่างมือโปร” (Export Document and e-Export)**  
 โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าระหว่างประเทศ  
 ณ สส.ไอบิส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)  
**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

