



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 01/2021 | มกราคม 2564

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



We understood and  
will always be by your side!!

WISH YOU SUCESS and A HAPPY

*new year*

# Economic Indicators : Nov. 2020

01

## Export Value

	18,932 MUSD (↓ -3.65%)		211,385 MUSD (↓ -6.92%)
Nov	585,911 M.Bht (↓ -0.65%)	Jan - Nov	6,575,690 M.Bht (↓ -6.78%)



02

## Partner Country (Nov)

				
US	China	Japan	Viet	Hongkong
Growth 15.4	-8.9	5.4	-3.3	-13.9
MUSD 2,957	2,411	2,125	1,036	850





03

## Oil price ( USD /Barrel ) & Gold

OPEC	Brent	WTI	
47-51	47-52	44-49	
<b>Export value</b>		<b>Price</b>	
161 MUSD (↓ -42.7%)		1,876 USD/kg	




04

## Thai Additional Statistic

GDP (Forecast 2020)	Inflation rate (Nov)
 -6.0% (YoY)	 --0.41% (YoY)
Current balance (Jan-Nov)	Interest rate policy
 -44,983 M.THB	 0.50%


05

## Positive & Negative + Risk

- Positive** 😊
-  การขยายตัวของกลุ่มสินค้าเกี่ยวกับ WFH
- Negative & risk** 😞
-  การกลับมาระบาดของครั้งใหม่ของโควิด -19 ที่มีแนวโน้มยืดเยื้อ
  -  ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน และค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นที่ยังไม่คลี่คลาย
  -  ค่าเงินบาทที่มีทิศทางแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง
  -  ราคาน้ำมันที่ทรงตัวในระดับต่ำกว่าปี 2562

06

## Baht / USD (Dec)

	29.99	Depreciate -0.001% YTD
THB/USD		Appreciate 0.55% YoY


07

## Marine Statistics (Dec)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU) 


Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
367	267	769	2,400	3,200

Bunker Prices


	VLSFO	386 - 422
	IFO380	316 - 341.5

## Suggestion by TNSC

การระบาดของ COVID-19 รอบใหม่

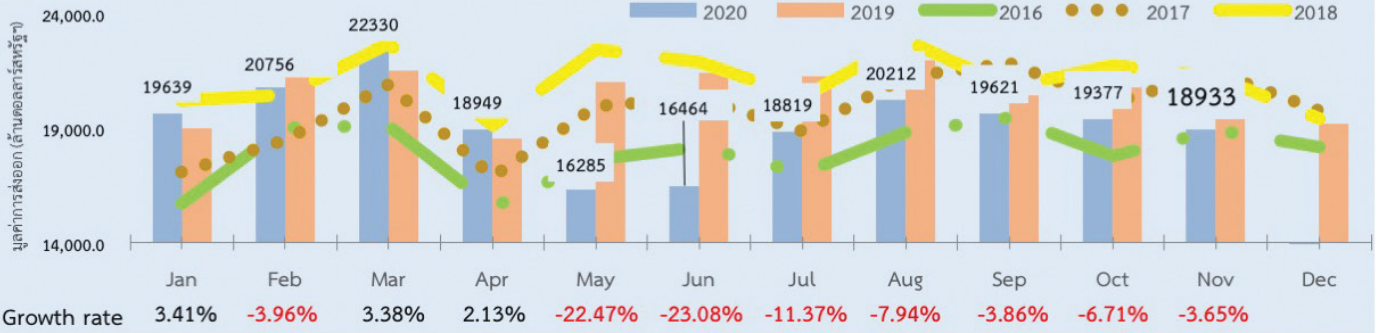
-  เฝ้าระวังมาตรการช่วยเหลือหรือต่ออายุมาตรการ ที่ออกมาในช่วงโควิด 19 ระบาดในรอบแรก อาทิ สินเชื่อ Soft loan เพิ่มบทบาทธนาคารรัฐเพื่ออนุมัติสินเชื่อให้กับผู้ประกอบการมากขึ้น (ระยะสั้น)
- พัฒนาประเทศไปสู่ Digital economy และปรับเปลี่ยนธุรกิจสู่การใช้เทคโนโลยีเพิ่มมากขึ้น (ระยะยาว)

ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน

-  เฝ้าระวังการนำเข้าตู้สินค้าที่อยู่ในอายุขัยของกรมศุลกากรกลับมาใช้ประโยชน์ (ระยะสั้น)
- ส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อ / ซ่อมตู้ในประเทศ (ระยะยาว)

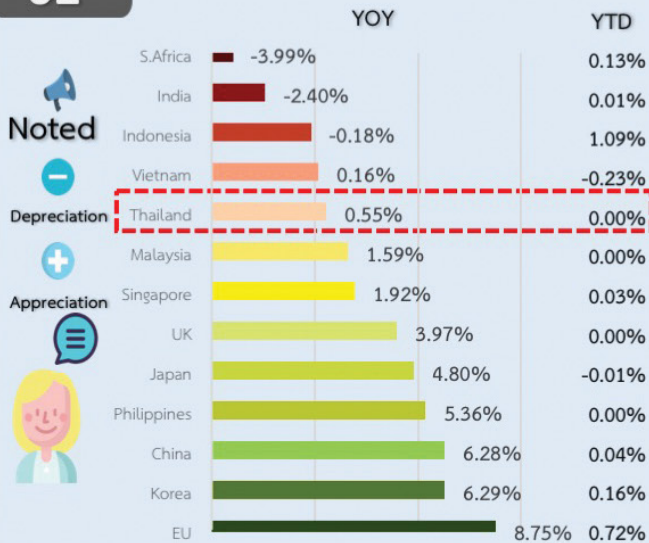
01

Thailand Export Situation



02

Baht Exchange rate



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

สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"				
ข้าว	422	16.7	-14	15
ยางพารา	400	32.5	-8	5
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	198	14.0	-5	5
น้ำตาลทราย	75	-74.1	-10 to -7	-11

สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"				
อาหารอื่นๆ	618	-4.1		
ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป	406	2.0		
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	461	-10.4	0-3	5
ไก่สดแช่แข็งแปรรูป	294	-6.6		
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	94	-21.7		

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"				
ยานพาหนะ	1,601	13.3	-35 to -30	5
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,213	-10.5		

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"				
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,520	-7.4		
Hard disk drive	773	-23.1		
แผงวงจรไฟฟ้า	620	-8.2	-5	2
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	427	17.0		
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	231	-6.4		

สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"				
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,126	13.3	-4 to -3.5	7
เคมีภัณฑ์	556	-4.1	-15	5
เม็ดพลาสติก	694	-4.4		
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	342	-1.5	-10	0

สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"				
อัญมณีและเครื่องประดับ	671	-32.4	-40 to -35	0 - 2
น้ำมันสำเร็จรูป	395	-19.6	-25.3	17
สิ่งทอ	468	-15.8	-18	18

03

Inflation rate (Nov-Dec)



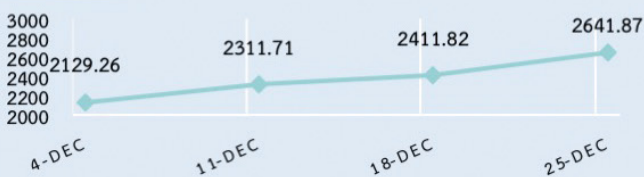
04

PMI index (Dec)



05

Shanghai Containerized Freight Index



# สรท. คาดส่งออกไตรมาส 1/2564 ยังไม่ฟื้น

## เสนอรัฐสนับสนุนผู้ประกอบการสู้ปัญหาขาดแคลนตู้สินค้า



นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับนายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธาน นางจินตนา ศิริสัมพันธ์ เลขาธิการ และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการ บริหาร ณ ห้องประชุม 1 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ชั้น 32 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ เมื่อวันอังคารที่ 5 มกราคม 2563 เวลา 10.30-12.00 น. การส่งออกเดือนพฤศจิกายน 2563 มีมูลค่า 18,932 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -3.65%** เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) การส่งออก ในรูปเงินบาทเท่ากับ 585,911 ล้านบาท **หดตัว -0.65%** เมื่อเทียบกับ เดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้าในเดือนพฤศจิกายน 2563 มีมูลค่า 18,880 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -0.99%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลา เดียวกันปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปของเงินบาทมีมูลค่า 592,369 ล้านบาท ขยายตัว 1.98% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ เดือนพฤศจิกายน 2563 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 52.59 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 6,458 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำ น้ำมันและ อารูธยุธรปัจจัย เดือนพฤศจิกายนการส่งออกหดตัว **-2.09%**)

ภาพรวมช่วงเดือนม.ค.- พ.ย. ปี 2563 ไทยส่งออกรวมมูลค่า 211,385 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -6.92%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกัน ของปีก่อน (YoY) คิดเป็นมูลค่าการส่งออกในรูปเงินบาทที่ 6,575,690 ล้านบาท **หดตัว -6.78%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 187,872 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -13.74%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) หรือคิดเป็นมูลค่า 5,920,305 ล้านบาท **หดตัว -13.76%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ช่วงเดือน ม.ค.- พ.ย. 2563 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 23,512 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 655,384 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำและน้ำมัน น้ำมันและอารูธยุธรปัจจัย เดือน ม.ค.-พ.ย. การส่งออกหดตัว **-7.84%**) การส่งออกในเดือนพฤศจิกายน **กลุ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร**

**หดตัว -2.4%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดยสินค้าที่ ขยายตัวได้ดี คือ ยางพารา อาหารสัตว์เลี้ยง ข้าว ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง สิ่งปรุงรสอาหาร ผัก ผลไม้ สดแช่แข็ง กระจกและแปรรูป สินค้ากลุ่มที่ หดตัว คือ น้ำตาลทราย อาหารทะเลแช่แข็ง กระจกและแปรรูป เครื่องดื่ม ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป **กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม หดตัว -2.9%** เมื่อเทียบ กับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย กลุ่มสินค้าที่มีการขยายตัว ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง เต่าอบไมโครเวฟและ เครื่องใช้ไฟฟ้าที่ให้ความร้อน โทรศัพท์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เครื่อง ชักผ้าและส่วนประกอบ เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ เฟอร์นิเจอร์ และชิ้นส่วน สินค้ากลุ่มที่หดตัว อาทิ ทองคำ สินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ อัญมณีและเครื่องประดับ ไม่รวมทองคำ เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว **ขณะที่การส่งออก 11 เดือน แรกของปี 2563 สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร หดตัว -4% สินค้าอุตสาหกรรม หดตัว -6.6%**

ทั้งนี้ สรท. คาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2563 หดตัวลดลง ระหว่าง **-7%** ถึง **-6%** และคาดการณ์ ปี 2564 เติบโตระหว่าง 3% ถึง 4% (ณ เดือน ม.ค. 2564) โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญในปี 2564 คือ 1) สินค้ากลุ่มอาหาร และกลุ่มเวชภัณฑ์ทางการแพทย์ อาทิ ถุงมือยาง และกลุ่มสินค้า work from home ยังมีมูลค่าการส่งออกที่ขยายตัวได้ อย่างต่อเนื่อง จากสถานการณ์การระบาดโควิด-19 ที่กลับมารุนแรงทั่วโลก อีกครั้ง

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) การ กลับมาระบาดครั้งใหม่ของโควิด-19 ในประเทศคู่ค้าและภายในประเทศ สถานการณ์ระบาดโควิด-19 ของประเทศคู่ค้าทั่วโลกกลับมามีแนวโน้มรุนแรง และยืดเยื้อโดยเฉพาะในสหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร รวมถึงเกาหลีใต้

ญี่ปุ่น และภายในประเทศไทย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการผลิต จากการประกาศใช้มาตรการล็อกดาวน์และการหดตัวของกำลังซื้อของประเทศคู่ค้าทั่วโลก 1.1) การผลิตและการเข้าถึงวัคซีนโควิด-19 ของประเทศต่างๆ ทั่วโลก อาจจะต้องใช้ระยะเวลาพอสมควรจนกว่าจะจัดสรรไปยังประเทศต่างๆ ในส่วนของไทยวัคซีนชุดแรกน่าจะมาถึงช่วงกลางปี 2564 หรือเร็วกว่านั้นเล็กน้อย ทั้งนี้จะมีการเริ่มวัคซีนให้ในกลุ่มที่จำเป็นก่อนและอาจต้องใช้เวลาในการให้วัคซีนครอบคลุมคนส่วนใหญ่ 1.2) แรงงานต่างด้าวขาดแคลน จากการระบอบในพื้นที่อุตสาหกรรมประมงแปรรูปขนาดใหญ่ในจังหวัดสมุทรสาคร ระยอง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมอาหารที่ต้องใช้แรงงานต่างด้าวในภาคการผลิต ค่อนข้างมาก รวมถึงแรงงานในอุตสาหกรรมอื่น ซึ่งไม่สามารถนำเข้าแรงงานต่างด้าวในช่วงเวลานี้ 2) ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน และค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งยังไม่คลี่คลายเท่าที่ควร เนื่องจาก 2.1) สายเรือมีนโยบายจัดสรรระวางตู้สินค้า (Space Allocation) และจัดสรรตู้เปล่าหมุนเวียน (Container Allocation) กลับไปยังจีน และเวียดนามมาก เนื่องจากให้อัตราค่าระวางที่สูงกว่าไทย 2.2) การระบาดของ Covid-19 รอบ 2 ในยุโรป และสหรัฐอเมริกา ทำให้ตู้สินค้าตกค้างที่ปลายทาง และทำให้ปริมาณตู้สินค้าที่ต่อหมวนเวียนกลับสู่ระบบหายไปเป็นจำนวนมาก และส่งผลกระทบต่อโดยตรงให้อัตราค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งสายเรือมีการเรียกเก็บค่า Container Imbalance Charge ในบางเส้นทาง 2.3) ตู้สินค้าประเภท Reefer จะต้องเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบตู้สินค้าจากผลกระทบ COVID-19 ดังนั้นอาจมีการเก็บค่า Congestion Surcharge (CGD) เพิ่มเติมสำหรับสินค้า Reefer ไปยังท่าเรือบางแห่งในประเทศจีน และรวมถึงการตรวจจ้องระวางในบางเส้นทาง เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนปลั๊กสำหรับตู้ควบคุมอุณหภูมิ เป็นต้น 3) ค่าเงินบาทที่มีทิศทางแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง เนื่องด้วยการที่ไทยถูกจัดอยู่ในกลุ่มจับตาใกล้ชิด (Monitoring List) โดยเฉพาะประเด็นการเป็นประเทศที่อาจแทรกแซงค่าเงินจากรายงานด้านเศรษฐกิจและการค้าที่เกินดุลกับสหรัฐฯ ขณะที่ เวียดนามและสวีเดนแลนด์ อยู่ในบัญชี Currency manipulator ทำให้มีเงินทุนจากต่างประเทศไหลเข้าสู่ประเทศไทยและการอ่อนค่าโดยเปรียบเทียบของเหรียญสหรัฐจากแนวโน้มการใช้นโยบายการเงินแบบผ่อนคลายเป็นระยะยาว และ 4) ราคาน้ำมันที่อาจมีแนวโน้มทรงตัวในระดับต่ำเมื่อเทียบกับปี 2562 จากสถานการณ์การระบาดโควิด-19 ทั่วโลกที่กลับมารุนแรงอีกครั้งทั่วโลก ส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ในการนำมันที่อาจชะลอตัวลงในการดำเนินกิจกรรมการผลิต การเดินทางระหว่างประเทศ และการชะลอตัวของส่งออกในกลุ่มสินค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน อาทิ พลาสติก เคมีภัณฑ์ น้ำมันสำเร็จรูป เป็นต้น

## สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังนี้

1. มาตรการเร่งด่วนภายใน 2 เดือน ได้แก่ 1.1) มาตรการรองรับสถานการณ์โควิดรอบใหม่ เร่งออกมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการหรือต่ออายุมาตรการที่ออกมาในช่วงโควิด-19 ระบาดในรอบแรก อาทิ ปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมในการติดต่อหน่วยงานราชการ ขยายระยะเวลาเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Soft loan) ขยายระยะเวลาการชำระภาษี ปรับลดเงินสมทบประกันสังคมทั้งนายจ้างและลูกจ้าง ปรับ

ลดค่าสาธารณูปโภค (ค่าน้ำ ค่าไฟ) เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการและประชาชน ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิดรอบใหม่ รวมถึงขอให้ ธปท. เร่งออกมาตรการเยียวยาเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการ อาทิ ขอให้ ธปท. เพิ่มบทบาทธนาคารรัฐในการอนุมัติสินเชื่อมาตรการ Soft loan ให้กับผู้ประกอบการมากขึ้น ทั้งนี้ ในส่วนพรก. softloan ธปท. ได้มีต่ออายุมาตรการไปอีก 6 เดือน ถึงวันที่ 18 เมษายน 2564 และการปรับปรุงกฎเกณฑ์บางส่วนในการเข้าถึงสินเชื่อของ SMEs มากขึ้น 1.2) เร่งแก้ไขปัญหาค่าขาดแคลน 1. เร่งรัดการนำเข้าตู้สินค้าที่อยู่ในอายุขัยของกรมศุลกากรกลับมาใช้ประโยชน์ 2. ขอให้ภาครัฐลดค่าภาระท่าเรือเพื่อจูงใจให้มีการนำเข้าตู้เปล่าเข้ามายังประเทศไทย 3. มีมาตรการช่วยเหลือ/อุดหนุนผู้ประกอบการส่งออกและนำเข้าทั้งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม กรณีที่ไม่สามารถส่งออกและนำเข้าได้จากปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า เพื่อเสริมสภาพคล่องแก่ผู้ประกอบการ และสามารถจ่ายค่าระวางได้มากขึ้น 4. อำนวยความสะดวกให้เรือใหญ่ที่มีขนาด 400 เมตรเข้าเทียบท่าแหลมฉบังเป็นการถาวร 5. ตรวจสอบปริมาณตู้เปล่าในประเทศไทยซึ่งจัดเก็บในลานกองตู้ เพื่อหมุนเวียนใช้งานให้รวดเร็วมากขึ้น

2. มาตรการระยะยาว ได้แก่ 2.1) มาตรการรองรับสถานการณ์โควิดรอบใหม่ 1. รัฐบาลจำเป็นต้องใช้มาตรการกระตุ้นทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภาคการส่งออก ภาคการท่องเที่ยว ซึ่งจะมีแรงงานว่างงานที่ได้รับผลกระทบรุนแรง 2. เร่งรัดการพัฒนาไปประเทศไปสู่ Digital economy เช่น เร่งรัดและส่งเสริมการพัฒนาโครงการ National Digital Trade Platform (NDTP), การพัฒนา National Single Window (NSW) ให้เป็น Single submission หรือระบบกลางการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว, การพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) เป็นต้น เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างสมบูรณ์สอดคล้องกับวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้น อีกทั้งเพื่อเป็นปรับลดขั้นตอนในการติดต่อกับทางราชการ เช่น การออกไปรับรอง/ ใบอนุญาต ให้ใช้ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ให้ได้มากที่สุด เพื่อรักษาระยะห่างทางสังคมระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชนที่รับบริการ (Social distancing) 3. ผู้ประกอบการต้องปรับเปลี่ยนธุรกิจไปสู่การใช้เทคโนโลยีเพิ่มมากขึ้น ถือเป็นโอกาสสำหรับการวางแผนธุรกิจและการลงทุนในรูปแบบใหม่ที่จะเกิดขึ้นกับคนทุกกลุ่มวัย รูปแบบการค้า การผลิต การขาย การบริการ ลงทุน จะเปลี่ยนไปตามบริบทที่เรียกว่า New normal และ 2.2) เร่งแก้ไขปัญหาค่าขาดแคลน โดยการส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อ/ซ่อมตู้คอนเทนเนอร์

## ข้อเสนอแนะอื่นๆ

1. เร่งรัดเจรจาความตกลงเขตการค้าเสรี อาทิ เร่งบังคับใช้ความตกลง RCEP ภายในปี 2564 รวมถึงเร่งเจรจาความตกลงที่อยู่ใน Pipeline อาทิ Thai-UK / Thai-EU / EFTA / Pakistan / Turkey เป็นต้น

# แนวโน้มการลงทุน Post-Covid19 ภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรี RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership)

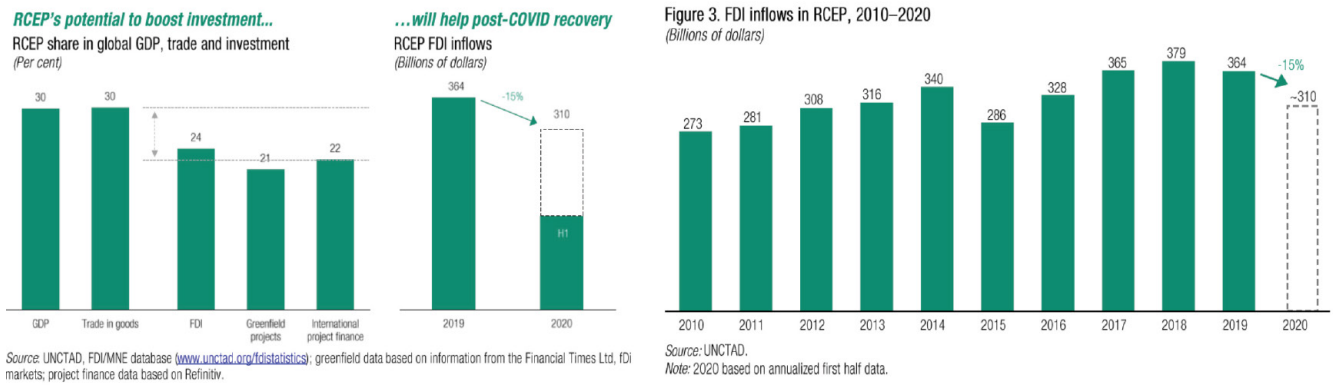
## เครื่องมือบ่งชี้ศักยภาพการลงทุนในภูมิภาค

ข้อตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจที่ครอบคลุมระดับภูมิภาค (RCEP) ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2020 ที่ผ่านมา เป็นข้อตกลงทางการค้าและการลงทุนที่ใหญ่ที่สุดในโลก สามารถกระตุ้นการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศได้อย่างมีนัยสำคัญ (FDI)

บทบัญญัติการลงทุนในข้อตกลง RCEP ส่วนใหญ่จะรวมการเข้าถึงตลาดของข้อตกลงระดับทวิภาคีที่มีอยู่ อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงตลาดทั้งในส่วนของการค้าสินค้า บริการและอีคอมเมิร์ซมีความเกี่ยวข้องอย่างมากกับห่วงโซ่มูลค่าในแสวงหาตลาดการลงทุนในภูมิภาค

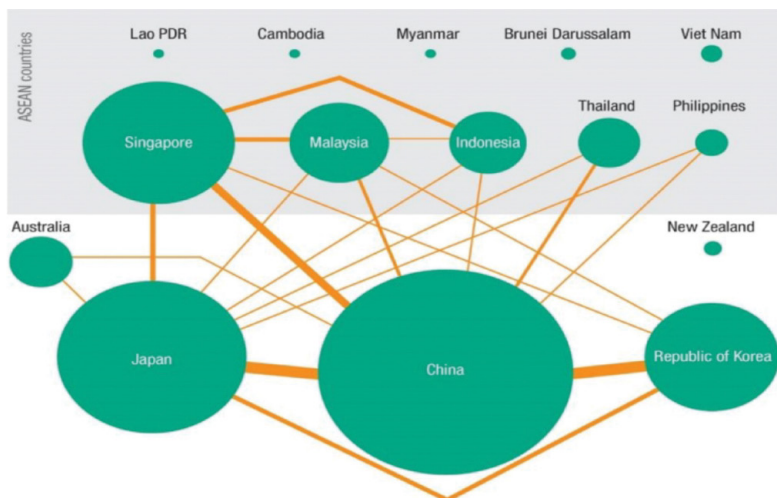
RCEP เป็นจุดหมายปลายทางนักลงทุนต่างชาติ หรือ Foreign Direct Investment (FDI) ที่สำคัญ คิดเป็น 16% ของ FDI ทั่วโลก และมากกว่า 24% ของทิศทางการลงทุนทั่วโลก ในขณะที่การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศทั่วโลกค่อนข้างที่จะชะลอตัวลงนับตั้งแต่ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา แต่กลุ่มภูมิภาค RCEP ได้แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเติบโตด้านการลงทุนที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปีที่ผ่านมา

ข้อตกลงดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ความวุ่นวายครั้งใหญ่ที่เกิดจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ทำให้ FDI ในภูมิภาคลดลงประมาณ 15% เปรียบเทียบกับการลดลงของ FDI ทั่วโลกกว่า 30-40% ซึ่งดูเหมือนว่าภูมิภาค RCEP จะนำไปสู่การฟื้นตัวของ FDI ได้ดีกว่ากลุ่มภูมิภาคอื่นๆ



RCEP ถือเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการลงทุนทั่วโลก ซึ่งคิดเป็นมูลค่าถึง 24% ของมูลค่า FDI ทั่วโลก มูลค่า FDI ในภูมิภาค RCEP เติบโตอย่างต่อเนื่องเป็นเท่าตัวตลอดระยะเวลา 10 ปีโดยเฉพะการลงทุนใน ASEAN และจีน สวนทางกับทิศทางการลงทุน FDI ในภูมิภาคอื่นที่เริ่มมีแนวโน้มทรุดตัวอย่างต่อเนื่อง แม้ในช่วงการระบาดโควิด-19 มูลค่า FDI ใน RCEP อาจหดตัวลงไปถึง 15% แต่ถือว่ามีมูลค่าการหดตัวที่ค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับภูมิภาคอื่นซึ่ง FDI หดตัวลงมากถึง 30-40% โดยในภาพรวมการลงทุนในกลุ่มประเทศสมาชิกกันเองยังค่อนข้างน้อย (ซึ่งคิดเป็น 30% ของมูลค่า FDI ทั้งหมดในภูมิภาค) เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มความตกลงอื่นๆ

## ห่วงโซ่มูลค่าโลกใน RCEP กุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนทิศทางการลงทุนในระดับภูมิภาค



Source: UNCTAD, based on the UNCTAD-Eora database, 2019.  
Note: The size of spheres represents the share of intra-RCEP value chain trade. The thickness of the lines depicts the volume of the value chain trade. Only trade volumes above \$10 billion are included.

- มูลค่าห่วงโซ่มูลค่าจากการบูรณาการภายในระหว่างประเทศสมาชิก RCEP คิดเป็นมูลค่าถึง 26% ของ Global Value Chain โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าชั้นกลาง (รวมสินค้าและบริการ) ที่มีการเติบโตของมูลค่าการค้าอย่างรวดเร็ว ทั้งในกลุ่มสมาชิก RCEP และนอกภาคสมาชิก ปริมาณของห่วงโซ่มูลค่าโลกทางการค้าในกลุ่มประเทศสมาชิก RCEP เพิ่มขึ้น 34% ระหว่างปี 2010-2018
- ขณะที่ห่วงโซ่มูลค่าภายในภูมิภาค RCEP เติบโตอย่างรวดเร็ว คิดเป็นมูลค่ากว่า 1.5 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเติบโต 50% นับตั้งแต่ปี 2010 แสดงให้เห็นถึงศักยภาพและนัยของความสำคัญของห่วงโซ่มูลค่าในระดับภูมิภาค ในแง่ของการเปลี่ยนบริบทการลงทุนมาเป็นระดับภูมิภาคและทุนส่วนการลงทุนที่สำคัญ สาเหตุส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนบริบทด้านการลงทุนเป็นผลมาจากแรงกดดันของสงครามการค้าระหว่าง จีน สหรัฐ ประกอบการแพร่ระบาดของโควิด19 ทั่วโลกสะท้อนให้เกิดการกระจายความเสี่ยงของห่วงโซ่อุปทานและการแสวงหาความยืดหยุ่นของทิศทางการลงทุนในอนาคตมากขึ้น
- 5 กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีอิทธิพลต่อ GVC ใน RCEP ได้แก่ ไฟฟ้า เครื่องจักร บีโตร์เลียม เคมีภัณฑ์ สิ่งทอและเครื่องแต่งกาย และอุปกรณ์การขนส่ง โดยอุตสาหกรรมเหล่านี้ คิดเป็นมูลค่ารวมกันถึง 60% ของมูลค่าห่วงโซ่มูลค่า (value chain) ทั้งหมดในภูมิภาค โดยเฉพาะกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องจักรกล มีสัดส่วนราว 35% ของมูลค่าที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดในการส่งออกรวมทั่วโลก หรือคิดเป็น 24% ของห่วงโซ่มูลค่าการค้าโลก (GVC) หรือ 37% ของห่วงโซ่มูลค่าการค้าโลก (GVC) ใน RCEP
- ห่วงโซ่มูลค่าทางการค้าภายในภูมิภาค RCEP ศูนย์กลางอยู่ที่ อาเซียน จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ถือเป็นจุดศูนย์กลาง Global Value Chain (GVC) ที่สำคัญใน RCEP อาจเป็นโอกาสในการเติบโตสำหรับประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดเล็กในกลุ่มภูมิภาค ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการต่อพ่วงไปยังเส้นรอบวงของห่วงโซ่มูลค่าโลกในปัจจุบัน
- RCEP เป็นศูนย์กลางในการแสวงหาการลงทุนที่สำคัญในกลุ่มอุตสาหกรรมข้างต้น ยกตัวอย่างเช่น ประมาณ 47% ของโรงงานซัมซุงหลายเออร์ของ Samsung Electronics หรือคิดเป็นปริมาณธุรกรรมกว่า 80% ตั้งอยู่ในกลุ่มภูมิภาค RCEP ขณะที่ซัมซุงหลายเออร์ของ Apple มีซัมซุงหลายเออร์ที่เกี่ยวข้องมากกว่า 200 รายและโรงงานประมาณ 800 แห่ง กว่า 80% ของโรงงานเหล่านี้ตั้งอยู่ในภูมิภาค RCEP (ส่วนใหญ่อยู่ในจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี) ประมาณ 40% ของโรงงานผลิตรถของ Nissan และ Toyota ตั้งอยู่ในภูมิภาค RCEP รวมถึงผู้ผลิตรถยนต์อย่าง Volkswagen ของเยอรมนี และ Ford ของสหรัฐฯ แต่ละแห่งมีโรงงานผลิตทั่วโลก ซึ่งมากกว่าหนึ่งในสี่ ตั้งอยู่ในภูมิภาค RCEP
- รูปแบบของ Global Value Chain ในภูมิภาคมีความเชื่อมโยงอย่างใกล้ชิดกันในรูปแบบการลงทุนโดยตรงของนักลงทุนต่างชาติ (FDI) โดยอุตสาหกรรม GVC 5 อันดับแรกใน RCEP หรือกว่า 50% ของมูลค่าการลงทุนเป็นโครงการลงทุนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมกรีนฟิลด์ หรือการลงทุนในลักษณะของพลังงานทดแทนหรือการลงทุนในพื้นที่สีเขียว อาทิ ผลิตภัณฑ์บีโตร์เลียม เคมีภัณฑ์ ไฟฟ้า เครื่องจักร และอุปกรณ์การขนส่ง ถึงแม้ว่ากลุ่มอุปกรณ์ขนส่งจะมีสัดส่วนใน GVC เพียงแค่ 10% ของกลุ่มโครงการลงทุนกรีนฟิลด์ แต่มีสัญญาณบ่งชี้ว่าอาจสามารถขยายตัวได้อีกไม่กี่ปีข้างหน้า

## กระแสการลงทุนโดยตรงของนักลงทุนต่างชาติ และกระแสการออกไปลงทุนภายนอกของประเทศสมาชิก RCEP (2010-2019)

- ประเทศที่มีมูลค่าเงินลงทุนโดยตรงจากนักลงทุนต่างชาติ เข้ามาในกลุ่มประเทศสมาชิก RCEP 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย เวียดนาม เป็นต้น
- ประเทศที่ออกไปลงทุนภายนอกภูมิภาคของประเทศสมาชิก RCEP 5 อันดับแรก ได้แก่ ญี่ปุ่น จีน สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ไทย เป็นต้น
- แนวโน้มมูลค่าการลงทุนของไทยในต่างประเทศมากกว่ามูลค่าการลงทุนของต่างประเทศในไทย

## โดยสรุปการลงทุนในภูมิภาค RCEP

RCEP จะช่วยกระตุ้นการลงทุนและการพัฒนา สมาชิก RCEP ที่อยู่ในกลุ่มประเทศด้อยพัฒนา ถูกคาดหวังว่าจะได้ประโยชน์จากการกลุ่มบริษัทลงทุนข้ามชาติ (Multinational Enterprises (MNEs)) ที่มีการย้ายฐานการลงทุนเข้าไปในภูมิภาค อาทิ ในกัมพูชา พม่า ลาว ที่มีอัตราการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญในระหว่างปี 2010-2019 หรือมากกว่าร้อยละ 70 ที่มีการแสวงหาการลงทุนโดยกลุ่มประเทศสมาชิก RCEP ด้วยกัน อาทิ จีน ญี่ปุ่น เกาหลี เป็นต้น

การลงทุนใน RCEP จะสามารถลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างประเทศด้อยพัฒนาและประเทศสมาชิก RCEP ที่พัฒนาแล้วผ่านรูปแบบการลงทุน การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมในห่วงโซ่การผลิต ก่อให้เกิดโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ภายใต้ความตกลง RCEP

สมาชิก RCEP ค่อนข้างประสบความสำเร็จในการดึงดูดการลงทุนในภาคส่วนที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับหลักการการพัฒนาอย่างยั่งยืน หรือ UN SDGs เกือบร้อยละ 70 ของข้อตกลงนับตั้งแต่ปี 2558 ที่อยู่ในหลักการของ SDG อาทิเช่น โครงสร้างพื้นฐานพลังงานหมุนเวียนน้ำและสุขภาพ การดูแลสุขภาพอาหารและการเกษตรและการศึกษา เป็นต้น เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 57 ในปี 2553-2557 ขณะเดียวกัน อัตราการเติบโตในกลุ่มสำคัญดังกล่าวยังมีช่องว่างที่จะขยายการลงทุนเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมต่อเนื่องในประเทศที่เข้าไปลงทุนได้พอสมควร โดยพิจารณาจากเม็ดเงินที่ใช้ในการลงทุนในภาพรวมยังต่ำกว่าสัดส่วนการลงทุนในภูมิภาค RCEP ที่มีการลงทุนโดยตรงทั่วโลก โดยเฉพาะในกลุ่มโครงการพลังงานหมุนเวียน เชื้อเพลิงสกัด และเชื้อเพลิงฟอสซิล เป็นต้น

ความตกลง RCEP จะช่วยสนับสนุนอัตราเร่งให้เกิดการลงทุนของอุตสาหกรรมและห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาคหลังการระบาดของโรคโควิด19 และส่งเสริมการมีพื้นที่ตัวอย่างยั่งยืน จึงเป็นโอกาสที่จะต้องจัดลำดับความสำคัญในภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการลงทุนในภูมิภาค RCEP สำหรับปีที่กำลังจะมาถึงนี้

# การดำเนินการสำหรับแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (pm2.5) ในภาคการขนส่ง

สืบเนื่องจาก การประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ก.ว.ล.) ครั้งที่ 7/2563 วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งมีพลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ เป็นประธานการประชุม ได้มีมติเห็นชอบการทบทวนแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติการแก้ไขปัญหาหมอกควันและฝุ่นละอองเพื่อยกระดับความเข้มงวดของมาตรการตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี โดยเพิ่มเติมแผนเฉพาะกิจเพื่อแก้ไขปัญหาช่วงวิกฤต และกอบังคับการตำรวจจราจร พิจารณาออกประกาศ การห้ามรถบรรทุกขนาดตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปวิ่งเข้าพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00-21.00 น. ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563-สิ้นเดือน กุมภาพันธ์ 2564

ในวันที่ 22 ธันวาคม 2563 สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เข้าร่วมประชุมแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (pm2.5) ในเขตกรุงเทพมหานครจากกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศไทย ที่กรมควบคุมมลพิษ โดยมี นายอรรถพล เจริญชันษา อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ เป็นประธานที่ประชุม ซึ่งปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก pm2.5 เป็นเรื่องที่รัฐบาลให้ความสำคัญ กรณีปัญหาฝุ่นละออง pm2.5 สำหรับปัญหาฝุ่นได้มีแนวทางให้ดำเนินการตามวาระแห่งชาติเดิมในปี 2562 “การแก้ไขปัญหาหมอกควันและฝุ่นละออง” แต่นำมาปรับปรุงเพิ่มเติมตามสถานะปัจจุบัน และมีการจัดตั้งคณะกรรมการช่วยเรื่องการสื่อสารแนวทางแก้ไขมลพิษทางอากาศ รวมถึงการจัดตั้งศูนย์แก้ไขมลพิษทางอากาศ ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรีขอให้ทุกหน่วยงานเข้ามาช่วยแก้ปัญหา รวมถึงภาคประชาชนในการป้องกันตัวเอง และ ช่วยลดปัจจัยที่ก่อให้เกิดฝุ่น แนวทางการพิจารณามาตรการที่จะใช้จะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อภาคประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศ โดยที่ประชุมมีข้อสรุปดังนี้

**• ไม่มี การห้ามรถบรรทุกขนาดตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปวิ่งเข้าพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ช่วงเวลา 6.00 – 21.00 น. ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2563 – สิ้นเดือน กุมภาพันธ์ 2564 โดยรถบรรทุกสามารถเดินรถได้ตามเวลาปกติในระหว่างช่วงเวลา 10.00 - 15.00 น. และ 21.00 – 6.00 น.**

## แนวทางการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาช่วงวิกฤตฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM.25)

### ระยะสั้น:

กองตรวจมลพิษ กรมควบคุมมลพิษ ร่วมกับ กรมการขนส่งทางบก กองบังคับการตำรวจจราจร และกรุงเทพมหานคร เข้มงวดการตรวจสอบตรวจจับรถยนต์ควันดำในกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งในการ

ป้องกันแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 จากยานพาหนะตามแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนวาระแห่งชาติ “การแก้ไขปัญหาหมอกควันและฝุ่นละออง”

1. การดำเนินการกรณีตรวจพบรถที่มีค่าควันดำเกินมาตรฐาน ในกรณีรถบรรทุกมีค่าควันดำเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (เกินกว่าร้อยละ 45) จะมีความผิดตามมาตรา 71 ฐานนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงมาใช้งาน โดยจะสั่งให้ “ห้ามใช้รถ” (พ่นห้ามใช้) และให้เวลา 60 วันในการปรับปรุงแก้ไข หากยังไม่มีการดำเนินการจะเปรียบเทียบปรับ 5,000 ทุกราย  
กรณี ค่าควันดำอยู่ระหว่างร้อยละ 30-45 จะมีใบเตือน ให้เจ้าของรถดูแลบำรุงรักษาหรือไม่ให้มีควันดำเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หากตรวจพบบนถนนจะลงโทษตามกฎหมายอย่างเด็ดขาด
2. การเตรียมความพร้อมในช่วงระหว่างวันที่ 24-29 ธันวาคม 2563 ซึ่งเป็นช่วงที่คาดว่าจะมีปัญหาฝุ่นละอองมากที่สุด ทาง กทม. จะระงับงานก่อสร้างที่มีโอกาสทำให้เกิดฝุ่น และจะมีมาตรการที่เข้มงวดเพิ่มขึ้นในทุกพื้นที่กรุงเทพมหานคร
3. ห้ามการเผาในที่โล่ง การเผาในที่โล่ง เช่น การเผากำจัดขยะมูลฝอย วัสดุทางการเกษตร เป็นสาเหตุสำคัญของปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ตามกฎหมายกำหนดให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นมีอำนาจสั่งห้ามเป็นหนังสือให้ผู้เผาในที่โล่งผู้เผาหยุดกระทำการดังกล่าวได้ เช่น ห้ามมิให้ทำการเผาอีกต่อไป และหากเจ้าพนักงานท้องถิ่นผู้เผายังฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงานท้องถิ่น ก็จะมีคำสั่งห้ามเผา โดยมิโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือนหรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ.2535 มาตรา 25, 26, 28, 74) การเผาหญ้า วัสดุทางการเกษตร ขยะ และสิ่งไม่มีพิษประสงค์ ในที่โล่งแจ้ง นอกจากจะเป็นหนึ่งในสาเหตุของปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก ต้องถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย

### ระยะยาว:

ทั้งนี้จะมีการนำเรื่องเข้าคณะรัฐมนตรี เพื่อเสนอให้มีการกำหนดคุณภาพน้ำมันที่ euro5 รวมถึงมาตรฐานรถยนต์ ได้มีการหารือกับบริษัทน้ำมันให้ความร่วมมือ ในการปรับปรุงมาตรฐานน้ำมันดีเซลที่มีกำมะถันไม่เกิน 10ppm ซึ่งหากค่ากำมะถันสูงการเผาไหม้จะไม่หมดจด และเกาะติดอยู่ตามเครื่องยนต์ ถ้าค่ากำมะถันลดลงปริมาณเขม่าควันจะลดลงถึง 20% และสำหรับราคาจำหน่ายขอให้เป็นราคาเท่ากันกับดีเซลปกติ ซึ่งปัจจุบันสูงกว่าราคาน้ำมันดีเซลปกติ ในส่วนของน้ำมันคาดว่าจะเริ่มจำหน่ายในปี 2564 โดยนำร่องในพื้นที่ กรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่แรก

โดยสมาชิกสามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม เรื่อง แนวทางการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาช่วงวิกฤตฝุ่นละอองขนาดเล็ก (pm2.5) ได้ที่ กองจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ หมายเลขโทรศัพท์ 02 904 7477-8

สรุปการห้ามรถบรรทุกควันดำในเขตกรุงเทพมหานคร ณ ปัจจุบัน

ลำดับที่	ถนน	จาก	ถึง
1	โกลเดิลีด	แยกวิภาวดี	แยกปทุมวัน
2	พชรพูนที่ 6	ทางหลวงพหลโยธิน	แยกปทุมวัน
3	ถนนกำแพงเพชร	คลองสาม	คลองสาม
4	ถนนกำแพงเพชร 2	คลองสาม	คลองสาม
5	วิภาวดี	พหลโยธิน	พหลโยธิน

4. รถบรรทุกควันดำ 10 ล้อขึ้นไป แลร์รพ่วง สามารถเดินรถได้ตลอดวันไม่จำกัดเวลา

ลำดับที่	ถนน	จาก	ถึง
1	สามพระ	ท่าวีคของอชช	ทางหลวงพหลโยธิน
2	ถนนพหลโยธิน	ท่าวีคของอชช	ทางหลวงพหลโยธิน
3	สุขุมวิท	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
4	วิภาวดี	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
5	ปิ่นเกล้า	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
6	ปิ่นเกล้า	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
7	ถนนพหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
8	วิภาวดี	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
9	พหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
10	พหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
11	พหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
12	พหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
13	พหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
14	พหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
15	พหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
16	พหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน
17	พหลโยธิน	ทางแยกถนนวิภาวดี	แยกปทุมวัน



# ความคืบหน้าการพัฒนาพัฒนาโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window (NSW)

## 1. ความคืบหน้าการพัฒนาระบบ NSW

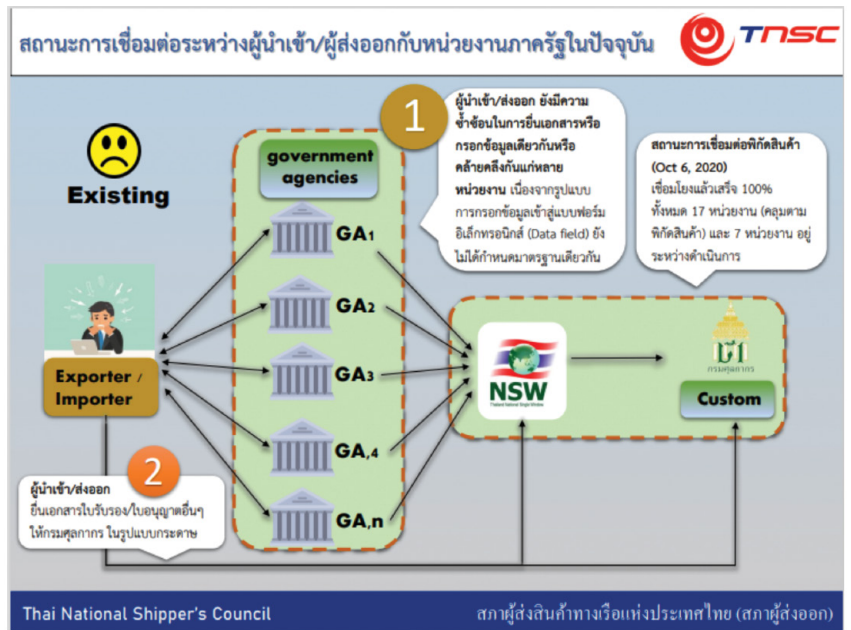
(ที่มา: กรมศุลกากร)

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2563 คุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ได้เข้าร่วมประชุมคณะอนุกรรมการพัฒนาพัฒนาโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window (NSW) ครั้งที่ 1/2563 โดยมีคุณพรอนันต์ศิลป์ อธิบดีกรมศุลกากร เป็นประธานฯ ทั้งนี้เพื่อเป็นการประชุมเตรียมการก่อนนำเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 2/2563 ต่อไป โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

- ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2561 เห็นชอบให้ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เป็นองค์กรผู้ให้บริการ NSW หรือ NSW Operator ของประเทศ โดยกรมศุลกากรได้มีการจัดพิธีลงนามสัญญาให้สิทธิบริการระบบ National Single Window (NSW Operator) เมื่อวันอังคารที่ 22 ธันวาคม 2563 ที่ผ่านมา
- การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลการอนุญาตที่ใช้ประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรระหว่างหน่วยงานรัฐ (G2G) พบว่า ธุรกรรมที่ให้บริการผ่านระบบ NSW แล้ว คิดเป็น 54.3%
- การเชื่อมโยงระบบ NSW ตามพิกัดศุลกากร (G2G) 24 หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องในการควบคุมสินค้าด้านการนำเข้า ส่งออก โดยมีกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติจำนวนทั้งหมด 11,276 รายการ ทั้งนี้ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ได้แล้วจำนวน 9,849 รายการ คิดเป็นร้อยละ 87.34 คงเหลือพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติที่ยังไม่ได้เชื่อมโยงจำนวน 1,427 รายการ คิดเป็นร้อยละ 12.66
- จำนวนหน่วยงานเชื่อมโยงพิกัดศุลกากรครบถ้วน 100% แล้วจำนวน 17 หน่วยงาน และจำนวนหน่วยงานเชื่อมโยงข้อมูลพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติไม่ครบถ้วนจำนวน 7 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) กรมวิชาการเกษตร กรมการค้าต่างประเทศ กรมประมง กรมอุตสาหกรรมทหาร กรมสรรพสามิต และกรมการปกครอง
- สถานะการพัฒนาธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน NSW 36 หน่วยงาน โดยมีธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ที่ต้องพัฒนาให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์จำนวน 807 รายการ เป็นธุรกรรมที่ให้บริการด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW แล้วจำนวน 379 รายการ คิดเป็นร้อยละ 47 (ณ วันที่ 5 ตุลาคม 2563 )

## 2. ความคืบหน้าการพัฒนาระบบ PCS

- การดำเนินงานเพื่อเชื่อมโยงข้อมูล Port Community System (PCS) การท่าเรือแห่งประเทศไทยในฐานะเจ้าภาพหลัก ได้จัดจ้างผู้เชี่ยวชาญจากประเทศเยอรมนีเป็นที่ปรึกษา ซึ่งมีประสบการณ์ด้านการพัฒนาระบบ PCS ของท่าเรือ Port of Hamburg เพื่อดำเนินโครงการศึกษาและออกแบบระบบ Port Community System (PCS) ของ



ประเทศไทย โดยปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างเตรียมการจัดทำโครงการพัฒนาระบบดังกล่าว

## 3. มติที่ประชุมคณะอนุกรรมการพัฒนาพัฒนาโยบายและกำกับดูแลระบบ National Single Window (NSW)

- เห็นชอบให้เสนอปรับปรุงระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 และเสนอปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำเข้าผ่าน และโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายใต้การขับเคลื่อนของระบบ National Single Window (NSW)
- ให้กรมศุลกากรดำเนินการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเด็นที่ให้หน่วยงานภาครัฐที่ควบคุมการนำเข้า - ส่งออก นำผ่าน พิจารณาการออกกฎ ระเบียบ เพื่อกำหนดให้รายการสินค้าที่ควบคุมเป็นไปตามเฉพาะรายการที่ได้แจ้งไว้ในฐานข้อมูลสินค้าควบคุม (Permission Goods) ให้ได้ข้อสรุปและนำเสนอในที่ประชุมครั้งต่อไป

#### 4. การดำเนินงานที่ผ่านมาของ สรท. ในการศึกษาแนวทางความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อกับระบบ NSW

สรท. ได้จัดทำ Checklist ข้อมูลใบรับรอง/ใบอนุญาต ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการส่งออกทั้ง 37 หน่วยงาน รวมถึงดำเนินการจัดทำแบบสอบถาม “ปัญหาและอุปสรรคในขั้นตอนการยื่นเอกสารใบรับรอง/ใบอนุญาต ของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จากบริษัทสมาชิก สรท. ประกอบด้วย 1.กลุ่มไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ 2.กลุ่มเกษตรและเกษตรแปรรูป 3.กลุ่มวัสดุก่อสร้าง 4.กลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม 5.กลุ่มสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม 6.กลุ่มบรรจุภัณฑ์และการพิมพ์ และ 7.กลุ่มพลังงาน ทั้งนี้ เพื่อรวบรวมข้อมูลดังกล่าวจัดทำข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบ NSW ให้เป็นระบบ Single submission เพื่อหารือกับกรมศุลกากร และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต่อไป

#### 5. ข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) โดยสรท.

1. สรท. เห็นด้วยกับการผลักดันการพัฒนาระบบเพื่อการขอและออกใบอนุญาตฯ อิเล็กทรอนิกส์บน NSW แบบเบ็ดเสร็จในทีเดียว โดยจะต้องมีการจัดทำ Data Harmonization ใหม่ และมีมาตรฐานกลางในการเชื่อมโยงข้อมูลในระดับเขตข้อมูลหรือฟิลด์ (field) ที่จะสามารถช่วยแก้ปัญหาความซ้ำซ้อนของการขอเอกสารของสินค้าบางรายการที่จะต้องมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน

2. สรท. เห็นด้วยกับการปรับแก้กฎระเบียบของหน่วยงานภาครัฐให้สอดคล้องกับการพัฒนาระบบ NSW รวมถึงการกำหนดตัวชี้วัดหลัก KPI กรอบการดำเนินงานและระยะเวลาที่ชัดเจน และขอให้กรมศุลกากรเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เป็น B2G ให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบ NSW ให้ไปในคราวเดียวกัน ซึ่งจะมีประโยชน์ในการรองรับ New Normal / Social Distancing
3. ขอให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเร่งรัดการพัฒนาโครงการ Port Community system (PCS) แล้วเสร็จ โดยเสนอให้ดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลกับภาคเอกชนที่มีความพร้อม เพื่อดำเนินการก่อน

#### 6. ความคืบหน้าล่าสุด

เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2563 คุณกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และคุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 2/2563 โดยนายสุพัฒน์พงษ์ พันธมีเขาว์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานฯ และมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ NSW ดังนี้ ที่ประชุมพิจารณาปรับปรุงระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ พ.ศ. 2557 จะเป็นการสร้างความเชื่อมโยงการดำเนินงานระดับปฏิบัติในการกำหนดแนวทางขั้นตอนการปฏิบัติของหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้า กับการดำเนินงานในระดับนโยบายของคณะกรรมการ กบส. อีกทั้งเพิ่มเติมองค์ประกอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในคณะกรรมการพัฒนานโยบายและกำกับดูแลระบบ NSW



TNSC

## โครงการ GoTogether

“ร่วมแรง ร่วมใจ ก้าวผ่านความยาก ลำบากไปพร้อมกัน”

เข้าร่วม  
อบรมฟรี!  
ตลอดปี  
2564



#### วัตถุประสงค์หลัก

1. เพื่อช่วยเหลือและลดค่าใช้จ่ายของสมาชิกจากสถานการณ์ COVID-19
2. เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการค้าระหว่างประเทศ และการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับสมาชิก



#### การดำเนินการ

จัดอบรมออนไลน์ในหัวข้อ/ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศและการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับสมาชิก ในปี 2564 จำนวน 50 ครั้ง



#### การเข้าร่วมโครงการ

	หลักสูตรอบรม	
	เดือน ม.ค. – มี.ค. 64	เดือน เม.ย. – ธ.ค. 64
สมาชิก สรท. ที่ไม่มียอดค้างชำระ	Free	Free
บุคคลทั่วไป	1,070 บาท	1,070 บาท
สมาชิก สรท. ที่มียอดค้างชำระ	Free	535



รายละเอียดเพิ่มเติม  
และหัวข้อการอบรม

# สรท. เข้าพบหน่วยงานพันธมิตรเพื่อสวัสดิ์ปีใหม่



เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2563 เวลา 9.00-12.00 น. คุณกัญญภักดิ์ ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธาน สรท. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข กรรมการ สรท. และคุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ได้เข้าพบมอบกระเช้าเพื่อสวัสดิ์ปีใหม่ 2564 ผู้บริหารกระทรวงพาณิชย์ ดังนี้

- ปลัดกระทรวงพาณิชย์ (นายบุญยฤทธิ กัลยาณมิตร)
- รองอธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (นายฉันทพงษ์ จิระเลิศพงษ์)
- อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ (นายเกียรติ รัชโน)

โดยมีประเด็นหารือที่สำคัญ ดังนี้

1. การขอให้หน่วยงานทุกภาคส่วนในกระทรวงพาณิชย์ ช่วยให้สนับสนุนมาตรการจูงใจในระยะสั้น เพื่ออำนวยความสะดวกในเรื่องการนำเข้าตู้ Container จากต่างประเทศ การบริหารจัดการ Local Charge ที่เป็นต้นทุนของทั้งผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออก รวมถึงในระยะยาวอาจจะต้องศึกษาความเป็นไปได้ หากประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางในการสนับสนุนอุตสาหกรรมขอมตู้
2. การเสนอให้นำเรือใหญ่ ที่มีขนาด 400 เมตร ที่สามารถรับปริมาณตู้ Container ได้ 24,000 ตู้ เข้ามาเพื่อรองรับปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน แต่ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในเชิงกายภาพของท่าเทียบเรือของไทยในการนำเรือขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่า รวมถึงเรื่องปัญหาความกว้าง/ลึกของเรือ
3. เสนอการเตรียมมาตรการในการช่วยเหลือ/อุดหนุนสำหรับผู้ประกอบการส่งออกทั้งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม กรณีที่ไม่สามารถส่งออกได้จากปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของผู้ประกอบการทั้งเล็กและรายใหญ่
4. เสนอให้มีการนำเอาตู้สินค้าที่อยู่ในอายุขัยของกรมศุลกากร และปริมาณตู้เปล่าที่อยู่ในการควบคุมของศุลกากร มาบริหารจัดการในระยะสั้นก่อน เพื่อทดแทนปัญหาตู้สินค้าส่งออกขาด
5. การแก้ปัญหาเรื่องค่าเงินบาทแข็งค่า เป็นผลกระทบซ้ำเติมผู้ประกอบการส่งออก
6. ความคืบหน้าการแก้ปัญหา AD Tin plate Tin Free แผ่นเหล็กเคลือบตีบุก/โครเมียม ของอุตสาหกรรมกระป๋อง
7. การติดตามความคืบหน้าของปัญหา High Cube และ Car Carrier จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่รับประสานและมีการตั้งคณะทำงานภายในเพื่อแก้ปัญหาในเรื่องนี้ ว่ามีการดำเนินการอย่างไร ต่อไป
8. การติดตามปัญหา Cargo due ค่าภาระท่าเทียบเรือ A0.5 โดยกรมฯ จะติดตามความคืบหน้ากับการท่าเรือถึงแนวทางแก้ปัญหา ตามที่ สรท. ได้มีหนังสือชี้แจงรายละเอียดเข้ามาก่อนหน้านี้ ให้โดยเร็ว



## พิธีมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง (Logistics Qualification System Program : LQSPX) รุ่นที่ 12A ประจำปี 2563

เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2563 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จัดพิธีมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง (Logistics Qualification System Program: LQSPX) รุ่น12A ซึ่งในปี 2563 มีผู้สำเร็จการอบรมทั้งสิ้นจำนวน 17 คน โดยภาพบรรยากาศในงานเต็มไปด้วยความอบอุ่นและความประทับใจ

LQSPX เป็นหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง (Non-Degree) ที่ได้รับการสนับสนุนจากกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.), Japan Institute of Logistics System (JILS) และ Japan External Trade Organization (JETRO) โดยมีระยะเวลาการอบรมตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน ถึงวันที่ 11 ธันวาคม 2563 แบ่งเป็น **Module 1 General Competencies** จำนวน 4 วัน วันที่ 20, 26 กันยายน, 18 ตุลาคม และ 29 พฤศจิกายน 2563 (เสาร์-อาทิตย์) ณ มหาวิทยาลัยศรีปทุม (บางเขน) และ **Module 2 Professional and Experiential Skill** จำนวน 18 วัน ตั้งแต่ 2 ตุลาคม – 11 ธันวาคม 2563 (ศุกร์-เสาร์) ณ โรงแรม ไอบิส สไตล์ กรุงเทพฯ รัชดา



ในโอกาสนี้ ได้รับเกียรติจาก ดร.ชัยชาญ เจริญสุข กรรมการ สรท. ให้เกียรติกล่าวต้อนรับและมีบรรดาวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิให้เกียรติเข้าร่วมงานเพื่อร่วมแสดงความยินดีและมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตร LQSPX ประจำปี 2563 นำโดย คุณณพพร เทพสิทธา คณบดีกิตติคุณวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม คุณเชี่ยวชาญ รัตนามัทธนะ ประธานกรรมการ สถาบันฝึกอบรมสัมมนาวิชาชีพจัดซื้อฯ บริษัท อัลฟา แมเนจเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด คุณพวงมา นภวิธน์ อดีตผู้อำนวยการบริหารด้าน Supply Chain Management บริษัท เนสท์เล่ (ประเทศไทย) จำกัด คุณวัลภา สติรชวล ประธานกรรมการบริหาร บริษัท Eagles Group ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธรินี มณีศรี คณบดี วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน และผู้อำนวยการหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน และ ดร.มยุรฉัตร วิชเรชโยธิน พนักงานวิเคราะห์และวางแผนฝ่ายบริหารระบบโลจิสติกส์ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

นอกจากนี้ สรท. ได้จัดให้มีการเสวนาพิเศษแบ่งปันประสบการณ์ (Show & Share) “จาก LQSP สู่การยกระดับมาตรฐานการจัดการโลจิสติกส์ในองค์กร” โดย ม.ล.สมรมาศ โพธิ์ศิริสุข รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท สามมิตรมอเตอร์ส์แมนูแฟคเจอร์ริง จำกัด (มหาชน) และ คุณภาสกร ตันติพงษ์ Supply Chain Manager บริษัท สันติภาพ (ฮั่วเพ็ง 1958) (ศิษย์เก่า LQSP รุ่นที่ 10) ร่วมการเสวนาพิเศษฯ

