



BLOCKCHAIN

Future of BLOCKCHAIN in Thailand: Beyond Cryptocurrencies

ใช้บริการ **e-Withholding Tax**

“สิทธิประโยชน์จัดเต็ม”

ผู้จ่ายเงิน **ได้ 2 ต่อ**

ข้อที่ 1 ฟรีค่าธรรมเนียมการทำรายการ*

ข้อที่ 2 สามารถหักรายจ่ายจากการลงทุนและใช้บริการได้ถึง 2 เท่า**

ผู้รับเงิน **ได้รับเงินเพิ่มขึ้น**

จากมาตรการลดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่าย

เหลือเพียง 2%***



* ตั้งแต่ 1 ธ.ค. 63 - 31 ธ.ค. 64 และเงื่อนไขเป็นไปตามที่ธนาคารกำหนด
** ตั้งแต่ 1 ม.ค. 63 - 31 ธ.ค. 65 และเงื่อนไขเป็นไปตามที่กรมสรรพากรกำหนด
*** ตั้งแต่ 1 ธ.ค. 63 - 31 ธ.ค. 65 และเงื่อนไขเป็นไปตามที่กรมสรรพากรกำหนด

Ins. 02 666 5000

ให้ธนาคารติดต่อกลับ **คลิก**



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

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

Economic Indicators : Jan. 2021






01

Export Value

 19,706 MUSD (↑ 0.35%)  231,468 MUSD (↓ -6.01%)
 Jan 21 587,373 M.Bht (↓ -0.09%) Jan - Dec 20 7,178,494 M.Bht (↓ -5.90%)



02

Partner Country (Jan 2021)

					
	US	China	Japan	Viet	Malaysia
Growth	12.4	9.9	7.4	20.1	18.7
MUSD	2,878	2,313	2,131	1,021	893





03

Oil price (USD /Barrel) & Gold

OPEC	Brent	WTI	
55-65	56-67	54-63	
Export value		Price	
117 MUSD (↓ -90.3%)		1,799 USD/kg	





04

Thai Additional Statistic




 GDP (2020)	 Inflation rate (Jan)
-6.1% (YoY)	-0.34% (YoY)
 Current balance (Jan 2021)	 Interest rate policy
-700 MUSD	0.50%

05




Positive & Negative + Risk

- Positive** 
-  เศรษฐกิจและการค้าโลกที่มีแนวโน้มฟื้นตัวในปี 2564
 -  ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกเริ่มกลับมาสูงขึ้น
 -  ความคืบหน้าในการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19

Negative & risk

-  ปัญหาผู้สินค้าขาดแคลน และค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นที่ยังไม่คลี่คลาย
-  ค่าเงินบาทที่มีทิศทางแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง
-  แนวโน้มการขาดแคลนแรงงานต่างด้าวของภาคอุตสาหกรรม

Suggestion by TNSC

-  ขยายมาตรการต่ออายุแรงงานต่างด้าวที่อยู่ในประเทศไทย
-  เร่งแก้ไขปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน
-  เร่งรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทและใช้มาตรการทางการเงินเพื่อลดความผันผวน


06

Baht / USD (Feb 2021)

 30.47 THB/USD Depreciate -1.59% YTD
 Appreciate 3.58% YoY


07

Marine Statistics (February 2021)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU) 

Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
467	367	1,030	4,573	3,200

Bunker Prices

	VLSFO	455.5 - 526
	IFO380	355.5 - 405

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

ขอเรียนเชิญท่านสมาชิกเข้าร่วม

การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 26

วันพุธที่ 31 มีนาคม 2564 เวลา 12.00 – 16.30 น.

ณ ห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น Lobby โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ ถ.ราชดำริ

- 12.00 – 13.30 น. ลงทะเบียนรับเอกสาร เยี่ยมชมนิทรรศการและรับประทานอาหาร (Lunch Set)
- 13.30 – 13.35 น. กล่าวต้อนรับ โดย นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- 13.35 – 13.40 น. Photo Session
- 13.40 – 14.45 น. ปาฐกถาพิเศษหัวข้อ “ก้าวต่อไปของการส่งออกไทยในบริบทใหม่ที่ไม่เหมือนเดิม”
ประเด็นนำเสนอ
- ประเทศไทยยังมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดโลกอยู่หรือไม่?
 - รัฐและเอกชนต้องร่วมกันเดินหน้าต่อไปอย่างไร?
- โดย ดร.สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
- 14.45 – 15.45 น. เริ่มการประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 26 ประธานที่ประชุมดำเนินการประชุมตามวาระประชุม
- วาระที่ 1 ประธานแจ้งเพื่อทราบ
- วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 25 วันพุธที่ 22 กรกฎาคม 2563
- วาระที่ 3 รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ประจำปี 2563
- วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา
- 4.1 พิจารณานุมัติตั้งบุคคล บัญชีรายได้ และรายจ่ายประจำปี สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2563
 - 4.2 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี
- วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)
- 15.45 – 16.30 น. เลือกตั้งคณะกรรมการ สรท. ชุดใหม่ วาระปี 2564-2565
- 16.30 น. ปิดการประชุม

** สิทธิพิเศษสำหรับสมาชิกที่เข้าร่วมประชุม **

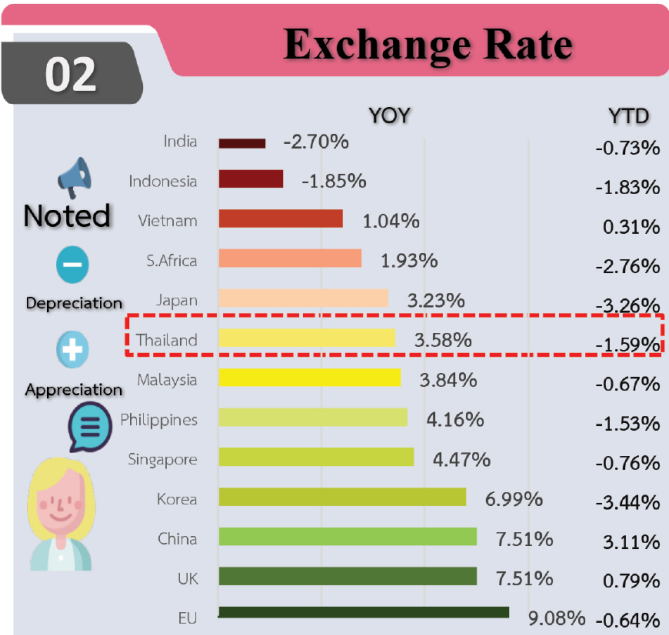
- รับบัตร Starbucks Card มูลค่า 200 บาท
- รับส่วนลดพิเศษเพิ่มอีก 300 บาท จากค่าลงทะเบียนอบรมหลักสูตร 1 วัน ในปี 2564
ไม่จำกัดจำนวนครั้งและจำนวนคน
- รับส่วนลดพิเศษเพิ่มอีก 3,000 บาท ค่าลงทะเบียนอบรมหลักสูตร LQSPX รุ่นที่ 14
เหลือเพียง 26,900 บาท เมื่อสมัครและชำระเงินภายในวันที่ 31 พ.ค. 64
- ส่วนลดพิเศษ/ส่วนลดค่าธรรมเนียมจากพันธมิตรของ สรท. ที่ร่วมออกบูธด้านหน้าห้องประชุม
อาทิ EXIM Bank, ธนาคารยูโอบี, ธนาคารกสิกรไทย และ Voxy Thailand

ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม

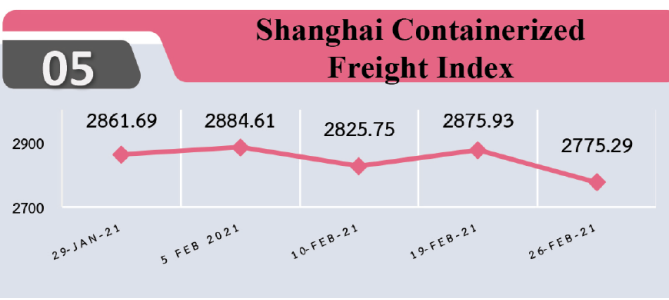
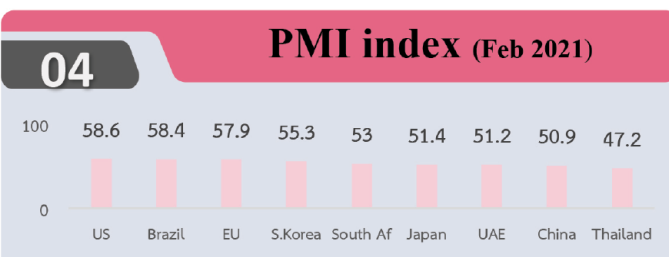
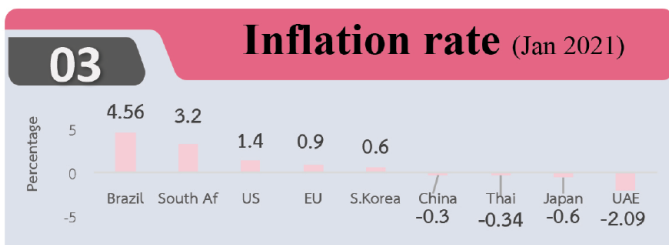


<https://bit.ly/tnscagm26>

หมายเหตุ : ทางผู้จัดงานและโรงแรมมีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 โดยจะมีการตรวจวัดอุณหภูมิของผู้เข้าร่วมประชุมก่อนลงทะเบียนเข้าร่วมงาน และจัดเตรียมเจลแอลกอฮอล์ล้างมือบริเวณโต๊ะลงทะเบียน และจุดต่างๆ ของโรงแรม



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	263	-15.9	5
ยางพารา	394	1.5	5-10
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	312	50.5	5
น้ำตาลทราย	98	-48.1	-13
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"			
อาหารอื่นๆ	638	4.7	
ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป	453	31.7	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป	381	-0.8	3-5
ไก่สดแช่แข็งแปรรูป	264	-7.9	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	63	0.9	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	2,025	26.7	5
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,281	8.2	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,587	9.2	
Hard disk drive	834	-3.1	6
แผงวงจรไฟฟ้า	621	12.6	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	525	-0.6	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	201	-8.2	



เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,587	9.2	
Hard disk drive	834	-3.1	6
แผงวงจรไฟฟ้า	621	12.6	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	525	-0.6	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	201	-8.2	
สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,143	21.9	7
เคมีภัณฑ์	626	8.1	5
เม็ดพลาสติก	693	4.1	4
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	345	5.0	
สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"			
อัญมณีและเครื่องประดับ	510	-70.6	2
น้ำมันสำเร็จรูป	495	-26.0	17
สิ่งทอ	479	-14.2	8 to 10



สรท. เสนอรัฐเร่งแก้ไขปัญหาแรงงานต่างด้าว เพื่อรองรับการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรม

นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับนายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธานฯ นางจินตนา ศิริสัมพันธ์ เลขานุการฯ และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ณ ห้องประชุมสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ชั้น 32 อาคารลุมพินี ทาวเวอร์ เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2564 เวลา 10.30-12.00 น. การส่งออกเดือนมกราคม 2564 มีมูลค่า 19,706 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 0.35% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) การส่งออกในรูปแบบบาทเท่ากับ 587,373 ล้านบาท หดตัว -0.09% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้าในเดือนมกราคม 2564 มีมูลค่า 19,908 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -5.24% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปแบบบาทมีมูลค่า 601,897 ล้านบาท หดตัว -5.70% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ เดือนมกราคม 2564 ประเทศไทยขาดดุลการค้า -202.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ -14,523.81 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำ น้ำมันและอาวุธยุทโธปกรณ์ เดือนมกราคม การส่งออกขยายตัวร้อยละ 7.57)

การส่งออกในเดือนมกราคม กลุ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรขยายตัวที่ 3.7% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย สินค้าที่ขยายตัวได้ดีคือ น้ำมันปาล์ม ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง กระจกและแปรรูป สุกรสแช่เย็นแช่แข็ง อาหารสัตว์เลี้ยง ยางพารา แต่สินค้ากลุ่มที่หดตัวคือ น้ำตาลทราย ข้าว ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป อาหารทะเลแช่แข็ง กระจกและแปรรูป ขณะที่ กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมขยายตัวที่ 0.9% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย กลุ่มสินค้าที่มีการขยายตัว ได้แก่ ถังมือยาง รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ยางรถยนต์ ขณะที่สินค้ากลุ่มที่หดตัว อาทิ ทองคำ เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์ และส่วนประกอบ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว สินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน

ทั้งนี้ สรท. ยังคงคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2564 เติบโตระหว่าง 3% ถึง 4% (ณ เดือนมีนาคม 2564) โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) เศรษฐกิจและการค้าโลกที่มีแนวโน้มฟื้นตัวในปี 2564 1.1) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ปรับเพิ่มตัวเลขคาดการณ์การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2564 เป็น 5.5% จาก 5.2% 1.2) การออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ทั้งจีน สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศในยุโรป 1.3) ดัชนีผู้จัดการฝ่ายซื้อ (PMI Index) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเกิน 50 ซึ่งหมายถึงกิจกรรมการผลิตกลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง และสอดคล้องกับการฟื้นตัวของการส่งออกสินค้าขึ้นกลาง อาทิ เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์ เป็นต้น 2) ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกกลับมาสู่ขาขึ้นอีกครั้ง ซึ่งจะส่งผลบวกต่อการส่งออกกลุ่มสินค้าที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมัน อาทิ เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์ น้ำมันสำเร็จรูป 3) ความคืบหน้าในการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 จากการเข้าถึงวัคซีนของประชาชนในหลายประเทศ อาทิ สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย เป็นต้น จะส่งผลต่อการฟื้นตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจการค้าและธุรกิจของประเทศคู่ค้าได้อย่างรวดเร็วมากขึ้น

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) ปัญหาโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ 1.1) ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน ต่อไปอย่างน้อยในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 จากปริมาณตู้สินค้าตกค้างที่ท่าเรือปลาย

ทางทั้งในยุโรป สหรัฐอเมริกา และเอเชีย สวนทางกับความต้องการนำเข้าสินค้าที่มากขึ้น เช่น การบริโภคของสหรัฐประจำเดือนมกราคมในส่วนการค้าปลีกเติบโตขึ้นถึง 5.3% 1.2) อัตราค่าระวางเรือปรับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนของผู้ประกอบการส่งออกที่สูงขึ้น 2) ค่าเงินบาทแข็งค่าต่อเนื่อง ตามทิศทางของสกุลเงินภูมิภาค เนื่องด้วยลงทุนในสินทรัพย์เสี่ยงในกลุ่มประเทศเกิดใหม่ (Emerging market) จากแรงหนุนของความหวังต่อมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของสหรัฐฯ มูลค่า 1.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ของประธานาธิบดีโจ ไบเดน ซึ่งคาดว่าจะบังคับใช้ก่อนวันที่ 15 มีนาคม 2564 ประกอบกับมีสัญญาณผ่อนคลายทางการเงินอย่างต่อเนื่องของประธานธนาคารกลางสหรัฐฯ ทำให้สกุลเงินเหรียญสหรัฐอ่อนค่าลงโดยเปรียบเทียบกับค่าเงินบาท และ 3) แนวโน้มการขาดแคลนแรงงานต่างด้าวของภาคอุตสาหกรรม สืบเนื่องจากการอพยพกลับประเทศของแรงงานต่างด้าวจำนวนมากในช่วงปลายปี 2563 เป็นต้นมา โดยเฉพาะแรงงานเมียนมาร์ ส่งผลโดยตรงกับภาคอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมากในภาคการผลิต ได้รับผลกระทบจากแนวโน้มขาดแคลนแรงงาน ซึ่งกระทบต่อมูลค่าการส่งออกได้ในอนาคต

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังนี้

1) ขอให้ผ่อนปรนมาตรการต่ออายุการแรงงานต่างด้าวที่อยู่ในประเทศไทย ให้สามารถทำงานต่อเนื่องในปี 2564 เพื่อให้มีแรงงานเพียงพอต่อการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจในครึ่งปีหลัง

2) เร่งแก้ไขปัญหาค่าเงินบาทแข็งค่า โดย

2.1) ภาครัฐต้องให้การสนับสนุนให้ผู้ส่งออกไทย โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเกษตรให้มีความสามารถในการชำระค่าระวางเรือในอัตราที่สูงขึ้น อันเป็นผลมาจาก Demand ผู้สินค้ามากกว่า Supply ทำให้ราคาค่าระวางในแต่ละเส้นทางเดินเรือปรับตัวสูงต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อเสริมสภาพคล่องแก่ผู้ประกอบการ และสามารถจ่ายค่าระวางได้มากขึ้น

2.2) ขอให้ภาครัฐเข้าเรือและสนับสนุนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่ตกค้างในต่างประเทศกลับมาให้ผู้ส่งออกไทย

2.3) ภาครัฐต้องให้การสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมบริการซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ จะช่วยเพิ่มปริมาณตู้หมุนเวียนเข้ามาในประเทศไทยให้เพิ่มขึ้น

3) แก้ไขทิศทางค่าเงินบาทแข็งมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นจากค่าเงินเหรียญสหรัฐเริ่มส่งสัญญาณอ่อนค่า ธพท. ต้องเร่งรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทและใช้มาตรการทางการเงินเพื่อลดความผันผวนอัตราแลกเปลี่ยนเพื่อไม่เป็นการซ้ำเติมการส่งออกซึ่งเป็นเครื่องจักรหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทย รวมถึงเร่งประชาสัมพันธ์ส่งเสริมให้ผู้ส่งออกทั่วไปใช้เครื่องมือทางการเงินในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความร่วมมือระหว่าง สรท. สมาคม BSAA สมาคม TSA และสายเรือต่างๆ ในการพัฒนาพาณิชย์นาวีของประเทศ



ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา สรท. ได้เข้าพบหารือกับสมาคม BSAA สมาคม TSA และสายเรือต่างๆ เพื่อหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านสินค้าขาดแคลน และการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกันในการส่งเสริมพาณิชย์นาวีของประเทศ ซึ่งมีประเด็นที่หารือร่วมกัน เพื่อเป้าหมายการเพิ่มขึ้นของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ และระวางที่เข้ามายังประเทศไทย ตลอดจนการส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางให้เรือต่างชาติเข้ามาเพิ่มขึ้น โดยมีประเด็นสรุปสำคัญ ดังนี้

• การอำนวยความสะดวกให้เรือขนาดความยาวมากกว่า 300 เมตรแต่ไม่เกิน 400 เมตร เข้ามาเทียบท่าที่ประเทศไทย ข้อเท็จจริง

ประเด็นเรื่องการอนุญาตให้เรือขนาดความยาวมากกว่า 300 เมตร แต่ไม่เกิน 400 เมตรเข้ามาเทียบท่าที่ประเทศไทย ล่าสุดได้มีประกาศกรมเจ้าท่าที่ 25/2564 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 “เรื่องกำหนดให้เรือที่มีความยาวมากกว่า 300 เมตร ไม่เกิน 400 เมตรเข้าเทียบท่า” โดยให้ มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม 2564 ซึ่งเรือดังกล่าวที่เข้ามายังประเทศไทยครั้งแรก ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จะต้องดำเนินการขออนุญาตจากกรมเจ้าท่าในการพิจารณาคุณลักษณะ และสมรรถนะของเรือ และกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัย ก่อนนำเรือเข้าเทียบท่า และเมื่อผ่านการพิจารณาอนุญาตแล้ว เรือดังกล่าวไม่ต้องดำเนินการขออนุญาตอีกภายในระยะเวลา 2 ปี โดยมีเงื่อนไขที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัย (Safety Measurements) ซึ่งประเด็นการผ่อนคลายนโยบายระเบียบนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้มีเรือขนาดใหญ่เข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น ไม่ต้องขออนุญาตเป็นรายเที่ยวเหมือนที่ผ่านมา ซึ่งมุ่งหวังให้มีตู้เปล่าหมุนเวียนเข้ามา รวมถึงระวางเรือที่จะเพิ่มขึ้น และจะส่งผลต่อค่าระวางที่ลดลง โดยเป็นไปตามกลไกตลาดที่ควรจะเป็น

มุมมองของสายเรือ

เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีเรือที่เป็น Direct Call ที่เข้ามายังท่าเรือแหลมฉบังน้อยมาก เมื่อเทียบกับการถ่ายถ้ำ หรือ Transshipment ดังนั้น การประกาศที่ชัดเจนของภาครัฐในการอนุญาตให้เรือใหญ่สามารถเข้าเทียบท่าจะเป็นการจูงใจให้สายเรือวางแผนระยะยาวในการเพิ่ม Direct Service เข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้มีปริมาณตู้เปล่าเข้ามาเพิ่มขึ้น รวมถึงระวางเรือที่เพิ่มขึ้น และค่าระวางจะลดลงตามมา ซึ่งในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา มีเรือขนาดใหญ่มากกว่า 300 เมตรเข้าเทียบท่าที่ประเทศไทยมาแล้วมากกว่า 1,000 เที่ยว โดยเฉลี่ยสัปดาห์ละ 8 เที่ยว ประกอบกับเรือรุ่น

ใหม่ที่สามารถกลับลำในที่แคบได้ จึงคาดว่าจะไม่เป็นอุปสรรคต่อเรือขนาดใหญ่ที่จะเข้ามา

อย่างไรก็ตาม การอนุญาตให้เรือขนาดใหญ่เข้าเทียบท่า อาจมีประเด็นเรื่องของปัญหาอัตราการกินน้ำลึกโดยเฉพาะบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง B4 ในขณะที่ท่า D และท่า C สามารถรองรับเรือที่กินน้ำลึกได้เพียงพอ โดยเรือขนาดใหญ่ต้องการความลึกประมาณ 16 เมตร ในขณะที่ปัจจุบันสามารถรองรับได้ประมาณ 13 เมตร ทำให้แม้เป็นเรือขนาดใหญ่ที่เข้ามา แต่อาจไม่สามารถบรรทุกเต็ม Capacity ที่เรือสามารถรับบรรทุก ดังนั้น ปริมาณตู้ที่คาดว่าจะเข้ามาพร้อมเรือใหญ่อาจไม่เต็มประสิทธิภาพที่ต้องการ สายเรืออาจพิจารณาว่าไม่คุ้มค่า Berth Window ซึ่งนอกจากมาตรการจูงใจให้สายเรือนำเรือใหญ่เข้ามาในประเทศไทยได้ ภาครัฐต้องปรับปรุง และแก้ไขกฎระเบียบของประเทศที่เป็นอุปสรรค เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น Transshipment Port ร่วมกับ

• การส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบ และซ่อมตู้ในประเทศไทย มุมมองของสายเรือ

ประเทศไทยมีคุณภาพในการซ่อมตู้ที่ได้มาตรฐาน หากภาครัฐต้องการส่งเสริมเรื่องการซ่อมตู้ในประเทศไทย อาจดำเนินการโดยนำอุตสาหกรรมซ่อมตู้เข้าไปไว้ในเขต Free Zone และมีข้อเสนอแนะให้ทาง BOI ให้สิทธิประโยชน์ประเภท Free Zone เพื่อลดต้นทุนด้านภาษี สำหรับ Raw Material ที่นำเข้า รวมถึงการยกระดับแรงงาน ซึ่งอาจช่วยส่งเสริมให้สายเรือส่งตู้มาซ่อมเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตาม โดยปกตินโยบายการซ่อมตู้ของสายเรืออาจไม่ได้กำหนดว่าต้องไปซ่อมที่ใด แต่ขึ้นอยู่กับว่าต้องการนำตู้ไปที่ใดเป็นสำคัญ ดังนั้น เรื่อง Cost Competitiveness ของการซ่อมตู้ อาจไม่ได้มีผลต่อการตัดสินใจนำตู้มาซ่อมมากนัก รวมถึงประเด็นเรื่องค่าแรง ซึ่งสำหรับประเทศไทยต้นทุนไม่ถูกนัก อาจแข่งขันไม่ได้ ตลอดจนประเด็นเรื่องกฎระเบียบของศุลกากร (Customs Convention) ที่อาจยังมีอุปสรรคในทางปฏิบัติ เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์ คืออุปกรณ์ขนส่งที่ปลอดจากภาษีหรือการควบคุม ซึ่งชิ้นส่วนของตู้ อาทิ เครื่องทำความเย็น ก็ได้รับสิทธิ์เช่นเดียวกัน เมื่อมีการนำมาซ่อม ชิ้นส่วนแต่ละชิ้นต้องระบุว่าเป็นของตู้เบอร์อะไร ซึ่งค่อนข้างยุ่งยากในทางปฏิบัติ

สำหรับการส่งเสริมอุตสาหกรรมประกอบตู้ในประเทศไทย แนวทางที่ภาครัฐจะช่วยเหลือสนับสนุนอาจต้องพิจารณาหลายประเด็น เนื่องจากต้นทุนวัตถุดิบ โดยเฉพาะเหล็กที่ใช้ในการประกอบ และผลิตตู้ที่ประเทศไทยต้องนำเข้าจากต่างประเทศ จะทำให้ต้นทุนการผลิตตู้ของประเทศไทยสูงกว่าประเทศอื่น และปัจจุบันประเทศหลักในอุตสาหกรรมประกอบและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ คือ จีน และบราซิลบางส่วน โดยที่ประเทศอื่นๆ มีการซื้อตู้จากประเทศจีนกว่า 90% ในลักษณะการซื้อขาด หรือเช่า

• การ Charter เรือเพื่อเข้าไปรับตู้เปล่าในประเทศต่างๆ เข้ามายังประเทศไทย

ข้อกังวล

การ Charter เรือเพื่อเข้าไปรับตู้เปล่าสามารถดำเนินการได้ แต่ทั้งนี้ มีค่าใช้จ่ายสูง และสายเรือแต่ละสายจะมีการดูแลตู้เป็นของตัวเอง โดยปัจจัยที่ต้องพิจารณามีปัจจัยประกอบหลายประการ ทั้งเรื่องเจ้าภาพที่จะรับดำเนินการ ทำเรือที่มีตู้พร้อมจะเข้าไปรับ ค่าใช้จ่าย อาทิ THC ใครเป็นผู้รับผิดชอบ เป็นต้น นอกจากนี้ ปัจจุบันพบว่า มีตู้สินค้าตกค้าง 3

อันดับแรกอยู่ในท่าเรือสหรัฐอเมริกา ยุโรป และออสเตรเลีย และยังมีเรือที่ต้องไปจอดรอคอยเพื่อเข้าท่าเรือที่ Long Beach ของสหรัฐฯ กว่า 40 ลำ โดยต้องรอคอยเป็นสัปดาห์ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ตู้สินค้าถูก Block ทำให้ไม่สามารถหมุนเวียนกลับมาใช้งานได้ และทำให้เรือขาดแคลนตามมา เพราะต้องไปรอคอยในแต่ละท่า ดังนั้น แม้จะมีการเช่าเรือเพื่อไปรับตู้เปล่า แต่จะพบปัญหาว่าเรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ เนื่องจาก Port Congestion แต่ทั้งนี้ อาจพิจารณาประเทศอื่นที่มีตู้ตักค้างจำนวนมาก เพื่อขนตู้เปล่ากลับมา อาทิ อินเดีย ปากีสถาน เป็นต้น เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการจัดหาตู้เปล่าจากท่าเรือในเอเชียที่มีตู้ตักค้าง

• ความคืบหน้าสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล และข้อเสนอแนะของสายเรือ

คาดการณ์สถานการณ์ตู้สินค้าขาดแคลนอาจต่อเนื่องทั้งปี 2564 แต่อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อาจคงที่จากนี้ แต่ไม่รุนแรงเท่าช่วงปลายปี 2563 โดยการขาดแคลนตู้ 20' อาจไม่เป็นปัญหามากนัก ในขณะที่ตู้ 40'HQ จะยังคงเป็นปัญหาต่อไป โดยท่าเรือที่เป็น Transshipment Port อาทิ สิงคโปร์ จะยังคงพบปัญหาการรอคอยเข้าเทียบท่าประมาณ 3-5 วัน เนื่องจากพบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ในขณะที่สหรัฐอเมริกา ก็พบปัญหาการขาดแคลนแรงงานเช่นเดียวกัน โดยพบว่าแรงงานทำงานเพียง 88 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 ซึ่งทำให้คนขับรถหัวลาก หรือรถไฟเปลี่ยนไปทำอาชีพอื่นแทน จึงพบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน

ข้อเสนอแนะ

- ให้ข้อเสนอแนะต่อผู้ส่งออกในการรวมตัวกันเพื่อทำ Service Contract กับสายเรือ ซึ่งจะสามารถช่วยการันตีในเรื่องค่าระวาง และการมีตู้สินค้าเพื่อการขนส่งได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ ขอให้ผู้ส่งออกมีการปรับตัวเรื่องการใช้บริการรูปแบบออนไลน์ เนื่องจากสายเรือหลายสายมีแนวโน้มการจัดการในรูปแบบออนไลน์ในอนาคต ทั้งเรื่องการ Booking และการทำ e-payment และ e-receipt เป็นต้น
- ขอให้ภาครัฐของไทยให้การสนับสนุนช่วยเหลือกองเรือไทยเพิ่มขึ้น ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือบริษัทเรือ อาทิ ในไต้หวัน ภาครัฐมีการสนับสนุนเงินกู้ให้กับสายเรือในการดำเนินการ เป็นต้น รวมถึงการส่งเสริมให้ท่าเรือของไทยเป็น Hub ของการขนส่งในภูมิภาค โดยภาครัฐควรมีกฎระเบียบที่ไม่ซับซ้อน และเป็นกฎระเบียบที่ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกในการขนส่งของประเทศ นอกจากนี้ อาจมีการศึกษาเรื่อง Cost Structure ของท่าเรือคู่แข่งไปพร้อมกัน
- ควรมีการปรับปรุงกฎหมาย และพัฒนากฎระเบียบของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ทั้งกฎระเบียบบุคลากร และการปฏิบัติ ขั้นตอนการตรวจปล่อยตู้สินค้า ให้อำนวยความสะดวกในการปล่อยตู้เปล่าที่บรรทุกเข้ามาได้เร็วขึ้น รวมถึงการผ่อนปรนกฎระเบียบ และอำนวยความสะดวกสำหรับสินค้าที่เป็น Transshipment เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็น Transshipment Port เป็นต้น
- ภาครัฐควรมีหน่วยงานกลางในการเก็บข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อประโยชน์ในการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ และคาดการณ์ปริมาณตู้ในประเทศไทย

สรุปสาระสำคัญ ประชุมระดมสมองหัวข้อ Future of Blockchain in Thailand: Beyond Cryptocurrencies นโยบายและมาตรฐาน Blockchain ของประเทศไทยเพื่อรองรับการพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือ ETDA ได้จัดการประชุมระดมสมอง *Future of Blockchain in Thailand: Beyond Cryptocurrencies* นโยบายและมาตรฐาน Blockchain ของประเทศไทย เพื่อรองรับการพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนานโยบาย มาตรฐาน หลักเกณฑ์ การบริหารจัดการการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีบล็อกเชน (Blockchain) Distributed Ledger Technology (DLT) ตลอดจนสอบถามปัญหาอุปสรรคในการใช้บล็อกเชนของภาคเอกชน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. ทิศทางเทคโนโลยีบล็อกเชนในต่างประเทศ (Cryptocurrencies)

USA

- รัฐบาลสหรัฐได้เห็นนิยามว่าอะไรก็ตามที่เป็นผลกำไรจาก Cryptocurrency สามารถเก็บภาษีได้
- มีการควบคุมและคุ้มครองสินทรัพย์ Cryptocurrency และการทำให้ Cryptocurrency ไม่เป็นช่องทางในการฟอกเงิน เอกชนจึงมีการรวมตัวกัน เพื่อทำให้เกิด Code of conduct

EU

- ปีที่ผ่านมา EU ได้มีการรื้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ Cryptocurrency และมีการเตรียมในส่วนของ Infrastructure มาตรฐาน และกฎหมายที่จะมารองรับ เช่น GDPR โดย EU มีแผนเริ่มต้น digital EURO project กลางปี 64

Australia

- ออสเตรเลียเริ่มทำบล็อกเชนปี 2020 ซึ่งรัฐบาลได้มีการเขียนกฎระเบียบในการใช้ Cryptocurrency แทนเงินสด
- Australia Roadmap เช่น Digital identity framework / การเก็บภาษี / Blockchain standard ISO/TC 307

Japan

- ญี่ปุ่น ได้เริ่มนำเทคโนโลยีบล็อกเชนมาใช้ตั้งแต่ปี 2015 ความท้าทายการพัฒนา Blockchain ได้แก่ Blocktime / services agreement / standardization / Transaction cost / Identity ที่ต้องมีการ Verify ตัวบุคคล
- นอกจากนี้ญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญเรื่อง การพัฒนาบุคลากรด้านไอที การพัฒนาการใช้บล็อกเชนในการจัดการเอกสารของรัฐบาล และการปรับใช้กฎหมาย e-signature
- การทดลองใช้ระบบ เช่น 1.Digital bond 2.Trading platform ex. NTT DATA 3. EU-Japan Project stella wholesale -CBDC

Singapore

- Digital payment token ถ้าเป็นการใช้ในกลุ่ม Payment ไม่เก็บภาษี แต่จะเก็บในลักษณะ income tax
- Singapore Blockchain Innovation program รัฐบาลสนับสนุน 12 mSG\$

Thailand

- เก็บภาษี 15% จากการซื้อขาย Cryptocurrencies



BLOCKCHAIN



Block



Ledger



Distribution



Transaction



Confirmation



Proof of work



Block Reward

2. Standard

- มาตรฐานที่นิยมใช้ในปัจจุบัน เช่น 1) ISO/TC 307 Blockchain IEEE P2413 2) Cryptocurrency Payment 3) IEEE P2418 Blockchain 4) International Telecommunication Union (ITU) เป็นต้น

3. ความคิดเห็นในการประชุมระดมสมอง

- การพัฒนาบล็อกเชนของไทยประกอบด้วย การพัฒนา Infrastructure กฎหมาย และมาตรฐาน
- ทุกประเทศมีการเตรียมกฎหมายเรื่อง Cryptocurrency เป็นการ ทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐกับเอกชนให้อุตสาหกรรมสามารถ ไปต่อได้ และเน้นเรื่องการพัฒนาบุคลากรเป็นหลัก
- ต้องการให้แพลตฟอร์มให้สถาบันการเงินเป็นส่วนกลางเพื่อความ ปลอดภัยของข้อมูล
- โมเดลของบล็อกเชน จะต้องมีการดูรายละเอียด ราคา และผลกำไร
- หน่วยงานภาครัฐและสถาบันการศึกษา ต้องมีการศึกษาข้อมูล
- ควรมีมาตรฐานเรื่องวิชาชีพ ของเทคโนโลยีของบล็อกเชน หรือไม่
- Pain point การนำ Data เข้าไปในบล็อกเชน ยังไม่มีมาตรฐาน เข้ามารองรับ
- ประเด็นเรื่อง Services น่าจะต้องมี Quick win ในการขยายผล ที่เป็นประโยชน์ต่อภาครัฐ เช่น decentralized identifier
- เนื่องจากหลายประเทศมีการเริ่ม Digital ID ซึ่งบางประเทศนำ Blockchain มาใช้ บางประเทศใช้ Technology อื่น เรามีแนวทาง Interoperable สำหรับ Blockchain หรือ เทคโนโลยีอื่น เช่น PKI อย่างไร ทั้งนี้ ไทยควรมี Common standard ที่สามารถเชื่อมโยงกับเทคโนโลยีที่แตกต่างกันได้

4. Identity Management

Self-Sovereign Identity by FINEMA

- Decentralized Identity คือ การพิสูจน์ยืนยันตัวตนโดยผู้ใช้งาน เป็นคนดูแล Digital identity ของตนเองโดยให้ความน่าเชื่อถืออยู่บน Identity trust fabric ผ่านเทคโนโลยีบล็อกเชน
- Self-Sovereign Identity คือการนำ Decentralized Identity มาใช้ในทางปฏิบัติ ในเรื่องการดูแลตัวตน เช่น เมื่อองค์กรทำการ ออกเอกสารดิจิทัลให้กับ USER แล้ว USER สามารถนำเอกสาร ดังกล่าวไปใช้ยืนยันตัวตนได้ เช่น การทำธุรกรรมกับธนาคาร เป็นต้น

- FINEMA ใช้เทคโนโลยี Verifiable Credentials ตามมาตรฐานของ W3C โดยในส่วนของประเทศไทยมาตรฐานดังกล่าวได้ผ่านการรับรอง จาก ETDA (ไทยเป็นประเทศที่ 2 ต่อจากแคนาดา) โดยมาตรฐาน ดังกล่าวจะถูกนำมาใช้ในองค์กร IATA ซึ่งจะใช้ Verifiable Credentials ในการรับรอง COVID Passport
- การยืนยันตัวตนโดยใช้ Zero Knowledge proof สามารถแชร์ข้อมูล โดยปกปิดข้อมูลบางส่วนได้ มีการเข้ารหัส

NDID

- การพิสูจน์ยืนยันตัวตน เช่น ข้อมูลเครดิตบูโรผ่านการขอความยินยอม (Consent) โดยใช้ e-signature มีการเข้ารหัสสองชั้น ตามมาตรฐาน ของธนาคาร
- กรณีข้อมูล e-mail นักศึกษา จะมีกุญแจในการเข้ารหัสลับ โดยผู้ใช้ บริการ สร้าง Private keys อยู่ในเครื่องของผู้ใช้บริการ และจะถูก ล็อกโดย biometric scanner เช่น ลายนิ้วมือ หรือใบหน้า อีกหนึ่งชั้น

Blockchain for e-Document by BCI

- E-letter of guarantee - LG การนำหนังสือค้ำประกันมาใช้ใน Blockchain เริ่มต้นเกิดจากการร่วมทุนของธนาคาร 6 ธนาคาร รวม ถึงหน่วยงานอื่นๆ เช่น กรมบัญชีกลาง เป็นต้น โดยได้รับการสนับสนุน จากธนาคารแห่งประเทศไทยหรือ ธพท.
- Traditional ธนาคารทำหน้าที่เป็นหน่วยงานที่ออกหนังสือค้ำประกัน โดยติดต่อธนาคารที่ผู้ยื่นมีวงเงินอยู่ ใช้เวลาประมาณ 15 วัน ปัญหา คือผู้รับกลัวการใช้เอกสารปลอม โดยจะต้องนำหนังสือค้ำประกันมา ให้ธนาคารยืนยันอีกครั้ง
- ปัจจุบัน BCI มีการนำ E-letter of guarantee (LG On Blockchain) การใช้เทคโนโลยีบล็อกเชนรับส่งเอกสาร ภายใน 1 วัน โดยในยุคแรก ของการทดลองใช้ มีการใช้ Direct Node ปัจจุบันมีการนำ Web portal มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกให้ลูกค้าขนาดกลาง และขนาด ย่อม อาจจะไม่ได้ใช้ Blockchain ทั้งหมด แต่ได้มีการใช้ web based และ User management ร่วมด้วย
- เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 63 บริษัท BCI ได้ร่วมกับกรมบัญชีกลางเรื่อง การทำ E-letter of guarantee
- ความท้าทายเรื่องการทำหนังสือค้ำประกันผ่านบล็อกเชนคือการทำให้ ฟอร์มของแต่ละธนาคารอยู่ในมาตรฐานเดียวกัน

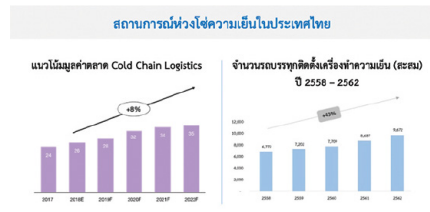
ส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการด้วยมาตรฐานคุณภาพ การขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยระบบห่วงโซ่ความเย็น (Q Cold Chain)



ปัจจุบันการสูญเสียสินค้าเกษตรและอาหาร (Food Loss) ถือเป็นปัญหาสำคัญที่ทั่วโลกให้ความสนใจ ซึ่งปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก ดังนั้น ระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) จึงถือเป็นปัจจัยสำคัญในการจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรและอาหารที่จำหน่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ จากรายงานของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พบว่า ประมาณร้อยละ 30 ของการสูญเสียสินค้าเกษตรและอาหาร (Food Loss) ในประเทศไทยนั้น มีสาเหตุสำคัญมาจากการขนส่งและการจัดเก็บที่ไม่ได้มาตรฐาน เช่นการจัดเก็บสินค้าในอุณหภูมิที่ไม่เหมาะสมและไม่ถูกสุขลักษณะ ซึ่งนอกจากจะทำให้เกิดความเสียหายต่อตัวสินค้าแล้ว ยังสามารถก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้บริโภคได้ Cold Chain กับสินค้าเกษตรและอาหาร อุตสาหกรรมเกษตรได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลมาจากการบริโภคในประเทศที่เพิ่มขึ้น รวมถึงแนวโน้มการส่งออกที่มีการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้บริโภคหน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้ความสนใจต่อมาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าและอาหาร (Food Safety) รวมถึงปัญหาด้านสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับการบริโภค การตระหนักถึงต้นทุนหรือความสูญเสียของสินค้าจากการขนส่งสินค้าเกษตร และอาหาร (Food loss, Food Waste) เนื่องจากสินค้าเกษตรเป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย และมีต้นทุนหรือความสูญเสียที่มากจากการขนส่งในอัตราที่สูง เป็นต้น ด้วยเหตุนี้คุณภาพในการขนส่งสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ ในกลุ่มสินค้าเกษตรและอาหาร เช่น ผัก ผลไม้ และอาหารแปรรูปแช่เย็นและแช่แข็ง จึงถือเป็นปัจจัยที่สำคัญของความสำเร็จในอุตสาหกรรม

กรมการขนส่งทางบก เล็งเห็นถึงความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและส่งเสริมการค้าด้านการค้าโลจิสติกส์ในระบบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารให้มีประสิทธิภาพ ลดการสูญเสียและเพิ่มโอกาสทางการตลาดให้กับสินค้าเกษตรของประเทศ และมีนโยบายการทำงานให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการร่วมกันขับเคลื่อนประเทศไทยเป็น “ครัวของโลก” และ “มหานครผลไม้โลก” โดยกรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการศึกษาระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกเพื่อเป็นเครื่องมือในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าของประเทศ พัฒนาและส่งเสริมศักยภาพให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ โดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการศึกษา ภายใต้โครงการศึกษาระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก เพื่อยกระดับและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารของไทยให้มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานมีคุณภาพและความปลอดภัยในระดับสากล สามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก พร้อมรับการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการที่ให้ความสำคัญในด้านคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า และจากผลการศึกษาโครงการดังกล่าว ได้จัดทำข้อกำหนดมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q Cold Chain) ขึ้นเพื่อเป็นการยกระดับการให้การรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งฯ ซึ่งมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกนี้ เป็นมาตรฐานที่ต่อยอดเพิ่มเติมจากมาตรฐาน Q Mark ที่ใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการสนับสนุนและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้มีคุณภาพและความปลอดภัย โดยผู้ประกอบการที่ต้องการต่อยอดจากเดิมที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark ของกรมการขนส่งทางบก การเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจในหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด วิธีการตรวจประเมิน และกระบวนการให้การรับรอง ตามมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ (Q cold chain) โดยมีแนวทางการตรวจประเมินรายข้อกำหนด 4 ด้าน ได้แก่ ด้านปฏิบัติการขนส่ง ด้านความสะอาด ด้านมาตรฐานห้องเย็นและการบำรุงรักษา และด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคล การตรวจประเมินด้วย ข้อกำหนดมาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาศักยภาพและสร้างโอกาสทางการแข่งขันให้ระบบการบริหารจัดการในการดำเนินธุรกิจการขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิมิมีประสิทธิภาพและเกิดความยั่งยืน โดยผู้ประกอบการที่เข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าวจะได้รับการสนับสนุน ดังนี้ 1) การประเมินสถานประกอบการและการให้ความแนะนำ (Coaching) เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ระบบการรับรองมาตรฐาน (Q Cold Chain) 2) โอกาสในการได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Cold Chain จากกรมการขนส่งทางบก 3) โอกาสในการสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม Cold Chain Logistics ภายใต้การดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ และประโยชน์ในการสร้างโอกาสทางแข่งขัน พร้อมทั้งเพื่อให้ระบบการบริหารจัดการในการดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิมิมีประสิทธิภาพและความยั่งยืน

สมาชิก สรท. ที่สนใจ สามารถเข้าร่วมโครงการนำร่อง (ฟรีไม่มีค่าใช้จ่าย และรับจำนวนจำกัด) (โดยรถที่สามารถเข้ารับการตรวจประเมินได้ เป็นรถที่ติดตั้งเครื่องทำความเย็นหรือเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำหรับตู้เย็น โดยการรับสมัครผู้ประกอบการสามารถยื่นสมัครขอเข้ารับการตรวจประเมิน ทั้ง Q Cold Chain และ Q Mark พร้อมกัน) ผู้ประกอบการที่สนใจเข้าร่วมโครงการนำร่องการตรวจประเมินมาตรฐาน



ปีปัจจุบันการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกในภาคตะวันออกมีการเติบโตขึ้นร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับภาคกลางและภาคใต้ ซึ่งได้มีโครงการสนับสนุนด้านความรู้และข้อมูลแก่ผู้ประกอบการและผู้ที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่ความเย็นด้วยรถบรรทุก 2) ปริมาณรถบรรทุกติดเครื่องทำความเย็นในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 3) การขาดแคลนรถบรรทุกผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเกษตร



มาตรฐานคุณภาพการขนส่งทางบก
Q Mark

39 ข้อ 5 ด้าน (27 ข้อบังคับ 12 ข้อแนะนำ)

1. ด้านองค์กร
2. ด้านปฏิบัติการขนส่ง
3. ด้านพนักงาน
4. ด้านพาหนะ
5. ด้านลูกค้าและภายนอก

มาตรฐานคุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ
Q Cold Chain

10 ข้อ 4 ด้าน (10 ข้อบังคับ)

- ด้านปฏิบัติการขนส่ง
- ด้านความสะอาด
- ด้านมาตรฐานห้องเย็นและการบำรุงรักษา
- ด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคล

คุณภาพการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุก สามารถติดต่อสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก โทร. 0 2271 8490 อีเมล develop_dlt@hotmail.com และสามารถลงทะเบียนแจ้งข้อมูลเพื่อประสานติดต่อกลับได้ที่ <https://forms.gle/KbdKHyKfAtCsvyYd8> ข้อมูลประชาสัมพันธ์สมัครเข้าร่วมโครงการ Q Cold Chain ใน QR Code

กิจกรรมอบรมออนไลน์ฟรีสำหรับสมาชิก สรท. ภายใต้โครงการ GoTogether

MARCH 2021

พ. 17 09.00-12.00 น.
เจาะลึกสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรที่ผู้ส่งออกควรรู้

โดย : ดร.ศรีสลา ภวมิยกุล
กรรมการบริหาร
บมจ.สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร

พ. 25 09.00-12.00 น.

เทคนิคการปฏิบัติงานในคลังสินค้าอย่างมืออาชีพ
(สำหรับผู้เริ่มปฏิบัติงานในคลังสินค้า)

โดย : คุณภาสกร ตันตพงษ์
Supply Chain Manager บริษัท สันติภาพ (อ่าวพัง 1958)

ส. 27 09.00-16.00 น.

Digital Transformation Strategy

โดย : อ.คณิศร รัตนธรรมจารี
ผู้เชี่ยวชาญด้านสถาปัตยกรรมองค์กร

16 มี.ค. 09.00-12.00 น. *** LIVE ***

พ.ร.บ. ข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562

กับประเด็นที่ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญ

โดย : ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
สำนักงานปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

ลงทะเบียน
CLICK

APRIL 2021

ส. 2 09.00-12.00 น.

เส้นทางสู่นักจัดซื้อจัดหามืออาชีพ

โดย : อ.เชียวชาญ รัตนามหัทธนะ
ประธานกรรมการ สถาบันฝึกอบรมสมาชิชาชีพจัดซื้อโลจิสติกส์
และซัพพลายเชน
บริษัท อัลฟ่า แมเนจเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

พ. 8 09.00-12.00 น.

การตรวจสอบและการควบคุมทางศุลกากร

โดย : อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข
ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายศุลกากร

จ. 19 09.00-12.00 น.

New!!! กลยุทธ์ e - Commerce เข็งลึกเพื่อการค้าระหว่างประเทศ

โดย : คุณชกัญญา บุพทักษิน
Head of Service (e-commerce)
Feyverly Co., Ltd.

พ. 22 09.00-12.00 น.

ข้อควรระวังในการจัดทำเอกสารใบขนสินค้าขาเข้าและขาออก

โดย : คุณสุวิทย์ วีระเฝ้า
ผู้อำนวยการศุลกากร รุ่นที่ 15
วิทยากรและอาจารย์พิเศษด้านการค้าระหว่างประเทศและโลจิสติกส์

พ. 29 10.00-12.00 น.

การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ด้วย Activity Based Costing Concept

โดย : อ.ราชันทร์ ชัยวัฒนานนท์
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสด้านซัพพลายเชนและโลจิสติกส์



โครงการ GoTogether

“ร่วมแรง ร่วมใจ ก้าวผ่านความยากลำบากไปพร้อมกัน”

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	หลักสูตรอบรม 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