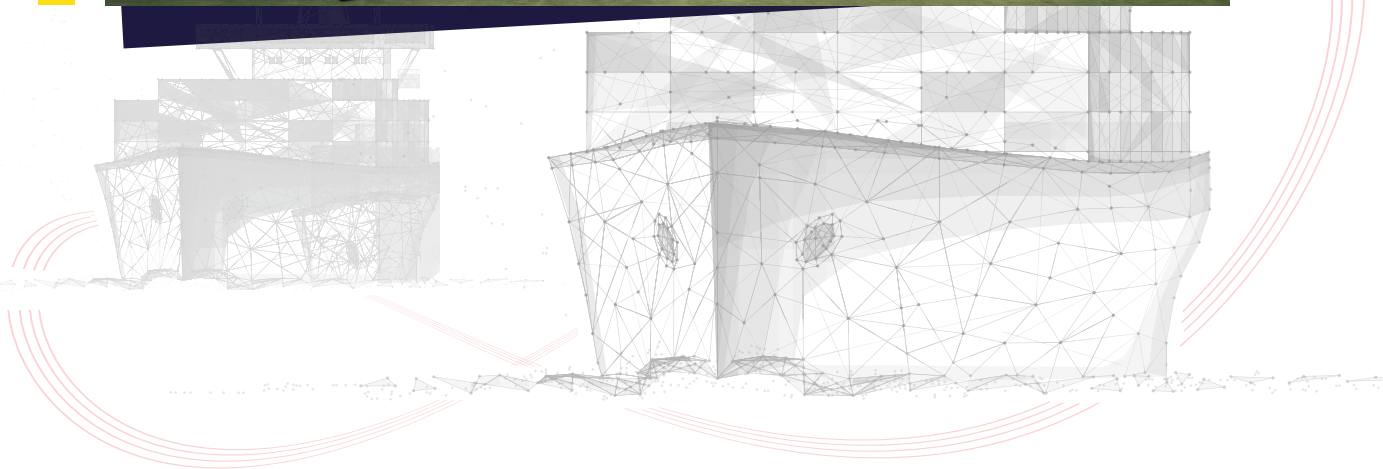




การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 26

คณะกรรมการ สรท. วาระปี 2564-2565



Logistics • Trade Facilitation • Innovation • Sustainability

Economic Indicators : Feb 2021

01

Export Value

 20,219 MUSD (↓ -2.59%)
  39,925 MUSD (↓ -1.16%)
 Feb 21 601,507 M.Bht (↓ -3.87%) Jan - Feb 21 1,188,881 M.Bht (↓ -2.04%)



02

Partner Country (Feb 2021)

				
US	China	Japan	Viet	Australia
Growth 19.7	15.7	6.5	6.2	17.2
MUSD 3,064	2,592	2,043	1,009	910





03

Oil price (USD /Barrel) & Gold

OPEC	Brent	WTI	
62-68	60-70	58-66	
Export value		Price	
99 MUSD (↓ -93.0%)		1,716 USD/kg	


04

Thai Additional Statistic

GDP (2020)	Inflation rate (Mar)
 -6.1% (YoY)	 +0.08% (YoY)
Current balance (Feb 2021)	Interest rate policy
 -32,123 M.TH.B	 0.50%

06

Baht / USD (Mar 2021)

 31.27 Depreciate -4.26% YTD
 THB/USD Appreciate 5.06% YoY

07

Marine Statistics (Mar 2021)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU) 












Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
476	376	1,030	3,971	3,200

Bunker Prices





	VLSFO	495 - 536.5
	IFO380	389.5 - 423

05

Positive & Negative + Risk

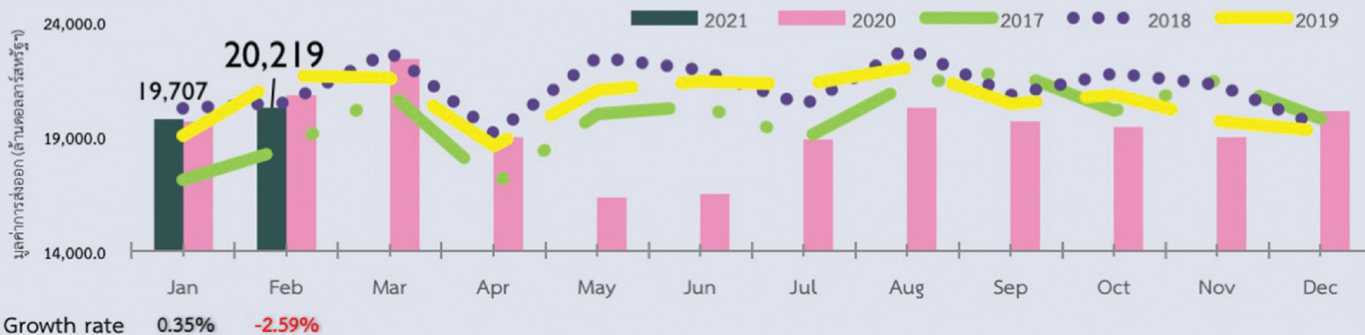
- Positive** 
-  การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจมีทิศทางดีขึ้นทั่วโลก
 -  มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจสหรัฐ มูลค่า 1.9 ล้านล้าน
 - ราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
 -  ค่าเงินบาทที่มีแนวโน้มกลับมาอ่อนค่า
- Negative & risk** 
-  ปัญหา Logistics อาทิ ค่าระวางที่ทรงตัวระดับสูง / คลองสุเอซ / congestion หล่มฉาบ
 -  การระบาดโควิด-19 รอบใหม่ในสหภาพยุโรป
 -  ปัญหาชิปขาดแคลน
 -  ปัญหาภัยแล้ง
 -  การขาดแคลนแรงงานกลุ่ม Unskilled labor

Suggestion by TNSC

-  แก้ไขปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน
-  ไม่มีการปรับเพิ่มค่าระวางเรือโดยเฉพาะในเส้นทางยุโรป จากเหตุการณ์เรือ EVERGIVEN
-  การนำเข้าแรงงานต่างด้าว โดยเฉพาะในระดับ Unskilled labour
-  เฝ้าระวังเสถียรภาพค่าเงินบาทที่ 32 บาท

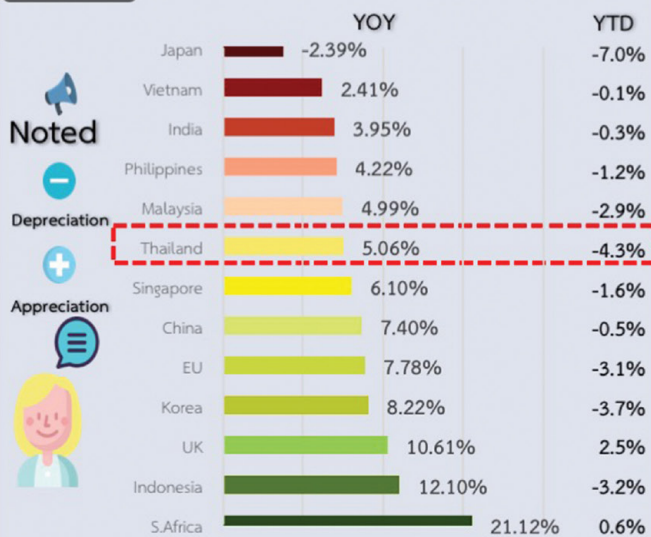
01

Thailand Export Situation



02

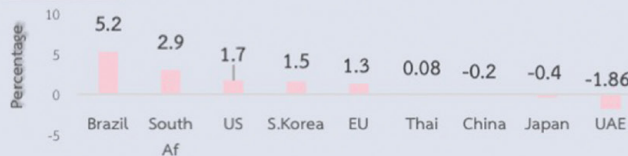
Baht Exchange rate



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	259	-4.9	5
ยางพารา	459	22.9	5
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	373	46.6	5
น้ำตาลทราย	138	-35.5	-13
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"			
อาหารอื่นๆ	611	-3.1	
ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป	453	42.9	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป	373	-10.9	5
ไก่สดแช่แข็งแปรรูป	254	-7.6	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	63	-8.5	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	1,720	-0.5	5
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,379	-7.0	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			

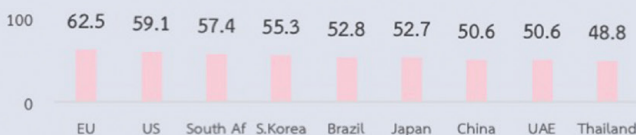
03

Inflation rate (Feb 2021)



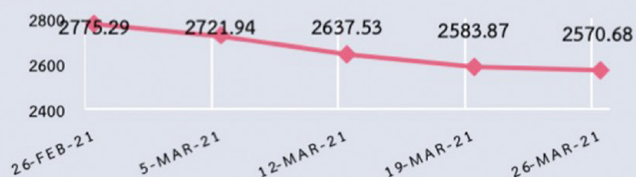
04

PMI index (Mar 2021)



05

Shanghai Containerized Freight Index



เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,601	12.7	
Hard disk drive	825	-7.2	6-7
แผงวงจรไฟฟ้า	598	9.5	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	613	6.5	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	218	4.5	
สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,287	24.8	7
เคมีภัณฑ์	665	14.9	5
เม็ดพลาสติก	836	39.2	4
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	355	1.6	
สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"			
อัญมณีและเครื่องประดับ	524	-73.9	2
น้ำมันสำเร็จรูป	572	-5.4	17
สิ่งทอ	502	-12.5	8 to 10



สรท. วิกฤตสถานการณ์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ **ดุร้าย** การส่งออกและการลงทุนไทย

นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับนางจินตนา ศิริสันธนะ เลขานุการ สรท. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข กรรมการ สรท. และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ณ ห้องประชุมสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ชั้น 32 อาคาร ลุมพินีทาวเวอร์ เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2564 เวลา 10.30-12.00 น. การส่งออกเดือนกุมภาพันธ์ 2564 มีมูลค่า 20,219 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว 2.59%** เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) การส่งออกในรูปเงินบาทเท่ากับ 601,507 ล้านบาท **หดตัว -3.87%** เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้าในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 มีมูลค่า 20,211 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 21.99% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปของเงินบาทมีมูลค่า 610,035 ล้านบาท ขยายตัว 20.39% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ **เดือนกุมภาพันธ์ 2564 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 7.25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ -8,528.15 ล้านบาท** (การส่งออกเมื่อหักทองคำ น้ำมันและอาวุธยุทธปัจจัย เดือนกุมภาพันธ์ การส่งออกขยายตัวร้อยละ 2.87)

ภาพรวมช่วงเดือนม.ค.- ก.พ. ปี 2564 ไทยส่งออกรวมมูลค่า 39,925 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -1.16%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) คิดเป็นมูลค่าการส่งออกในรูปเงินบาทที่ 1,188,881 ล้านบาท **หดตัว -2.04%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 40,120 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 6.77% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) หรือคิดเป็นมูลค่า 1,211,933 ล้านบาทขยายตัว 5.58% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ช่วงเดือน **ม.ค.- ก.พ. 2564 ประเทศไทยขาดดุลการค้า -195.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ -23,051.96 ล้านบาท** (การส่งออกเมื่อหักทองคำและน้ำมันน้ำมันและอาวุธยุทธปัจจัย เดือนม.ค. - ก.พ. การส่งออกขยายตัว 5.15%) การส่งออกในเดือนกุมภาพันธ์ **กลุ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร ขยายตัวที่ 7.0%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย สินค้าที่ขยายตัวได้คือ ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ผัก ผลไม้สด แซ่เย็น แซ่แข็ง กระป๋องและแปรรูป ยางพารา อาหารสัตว์เลี้ยง สิ่งปรุงรสอาหาร แต่สินค้ากลุ่มที่หดตัวคือ น้ำตาลทราย อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป ข้าว ขณะที่ **กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม หดตัวที่ -4.0%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย กลุ่มสินค้าที่มีการขยายตัว ได้แก่ เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน สินค้าเกี่ยวกับน้ำมัน เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เครื่องใช้ไฟฟ้า แผงวงจรไฟฟ้า รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง ขณะที่สินค้ากลุ่มที่หดตัว อาทิ ทองคำ ฮาร์ดดิสก์ ไดรฟ์ สิ่งทอ อุปกรณ์กึ่งตัวนำ โทรานซิสเตอร์ และไดโอด

ทั้งนี้ สรท. ยังคงคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2564 เติบโตร้อยละ 3-4 (ณ เดือนเมษายน 2564) โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) สัญญาณการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจมีทิศทางดีขึ้นทั่วโลก อาทิ 1.1) การเข้าถึงวัคซีนป้องกันโรคโควิด-19 มีมากขึ้น ส่งผลบวกต่อทิศทางฟื้นตัวของระดับเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศ ดีขึ้นต่อเนื่อง โดยที่ทั่วโลกมีการฉีดวัคซีนไปแล้วกว่า 500 ล้านโดส กว่า 140 ประเทศทั่วโลก ประเทศไทยฉีดวัคซีนไปแล้วกว่า 1.36 แสนโดส 1.2) ดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อการผลิต (PMI Index) ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมากกว่า 50 ประเทศทั่วโลก ส่งผลให้การส่งออกทั่วโลกเริ่มฟื้นตัวตั้งแต่ช่วงปลายปี 2563 2) มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของสหรัฐ มูลค่า 1.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ส่งผลดีต่อกำลังซื้อของประชาชนกลุ่มกลาง-ล่าง จากการได้รับเงินช่วยเหลือ 1,400 เหรียญสหรัฐ/คน อีกทั้งนโยบายปรับขึ้นค่าแรงงานขั้นต่ำเป็นเท่าตัวจาก 7.5 เป็น 14 เหรียญสหรัฐ/ชั่วโมง จะส่งผลดีต่อความต้องการสินค้าจากทั่วโลก รวมถึงสินค้าไทย โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 และ Work from Home เช่น ถุงมือยาง หน้ากากอนามัย ผลไม้แปรรูป อาหารสำเร็จรูปและเครื่องปรุงอาหาร รวมถึงเครื่องดื่ม อุปกรณ์และชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์และของตกแต่งบ้าน เป็นต้น 3) **ราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง** จากแนวโน้มการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ดังจะเห็นได้จากการปรับคาดการณ์ทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้นขึ้นในหลายหน่วยงานและตัวเลขทางเศรษฐกิจซึ่งเป็นการสนับสนุนอุปสงค์การใช้น้ำมันทั่วโลกที่เพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อราคาส่งออกกลุ่มสินค้าที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมัน อาทิ เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์ น้ำมันสำเร็จรูป เป็นต้น

และ 4) **ค่าเงินบาทที่กลับมาอ่อนค่า** ในรอบ 4 เดือน จากอานิสงส์การปรับขึ้นของอัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐฯ (บอนด์ยีลด์) ซึ่งมีแรงหนุนมาจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจสหรัฐมูลค่า 1.9 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ และการขยายสุทธิในตลาดพันธบัตรและตลาดทุน

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) ปัญหา International Logistics อาทิ 1.1) ปัญหาเรือ Ever Given บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์กว่า 20,000 TEUs ประสบอุบัติเหตุในคลองสุเอซ ประเทศอียิปต์ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งจากเอเชียไปยุโรป ส่งผลกระทบต่อเรือบรรทุกสินค้า น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ หลายร้อยลำไม่สามารถผ่านเส้นทางนี้ได้ และส่งผลทำให้การส่งมอบสินค้าล่าช้ากว่ากำหนดกระทบภาคการผลิต รวมทั้งอาจจะส่งผลกระทบต่อเนื่อง ทำให้เกิดปัญหาความแออัดในบริเวณท่าเรือ Said Port และ Suez Port รวมทั้ง Transshipment Port ที่สำคัญ รวมทั้งปัญหาการส่งมอบสินค้าล่าช้า และสายเรืออาจจะมีการปรับค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น (Spot Rate) รวมถึงค่า Surchage ในบางรายการ อาทิ Bunker Adjustment Factor (BAF), Low Sulphur Surchage (LSS) เป็นต้น 1.2) **ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลนและอัตราค่าระวางที่ทรงตัวในระดับสูง** ผงกกับจำนวนตู้ที่กลับเข้าสู่ระบบก็ยังไม่เพียงพอต่ออุปสงค์ในการส่งออกของทุกประเทศทั่วโลก ประกอบกับอัตราค่าระวางยังคงทรงตัวในระดับสูงหลายเส้นทางสำคัญ อาทิ EU / US East-West coast ซึ่งมีแนวโน้มที่ค่าระวางเรืออาจทรงตัวในระดับสูงไปจนถึงปลายปี 2564 1.3) **ปัญหาความแออัดภายในท่าเรือแหลมฉบัง** โดยเฉพาะในช่วงปลายสัปดาห์ที่มีการขนถ่ายสินค้าจำนวนมาก ทำให้รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ต้องเสียเวลารอขนถ่ายสินค้านำเข้าและส่งออกนานกว่า 7-15 ชั่วโมง โดยเฉพาะบริเวณท่าเรือ C3 และ B5 ทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนเพิ่มขึ้น 2) **การระบาดโควิด-19 รอบใหม่ในสหภาพยุโรป** โดยเฉพาะในประเทศอิตาลี ฝรั่งเศส เยอรมนี โปแลนด์ ซึ่งมีจำนวนผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ส่งผลให้หลายประเทศเริ่มกลับมาใช้มาตรการล็อกดาวน์ในบางพื้นที่ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่อาจกลับมาชะลอได้อีกครั้ง 3) **ปัญหาชิปขาดแคลน** ก่อนหน้านี้อหลายโรงงานผลิตชิปต้องปิดตัวหรือลดกำลังการผลิตลงชั่วคราว จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ตั้งแต่ปี 2020 ที่ผ่านมา ประกอบกับโรงงานผลิตชิปที่ใหญ่เป็นอันดับสองของโลกสัญชาติญี่ปุ่นเกิดเหตุเพลิงไหม้เครื่องสำหรับผลิตชิป ทำให้กำลังการผลิตเพื่อป้อนเข้าสู่ตลาดโลกหายไปพอสมควร ประกอบกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป (New Normal) การทำงานที่บ้าน การสื่อสารหรือซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น ทำให้อุปสงค์ในการซื้ออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ Smartphone และเครื่องเล่นเกมได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก และถึงแม้ในปัจจุบันโรงงานผลิตชิปจะสามารถเริ่มการผลิตได้อย่างปกติอีกครั้ง แต่ก็ยังไม่เพียงพอกับอุปสงค์ และ 4) **การขาดแคลนแรงงานกลุ่ม Unskilled labor** เนื่องจากผลกระทบของโควิด-19 ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้าออกของแรงงาน ทั้งนี้ปัญหาอาจมีความรุนแรงมากขึ้นเนื่องด้วยกิจกรรมการผลิตและการส่งออกเริ่มฟื้นตัวจากแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้า

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังนี้ 1) **เร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาค่าขาดแคลน** รวมถึงมีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการส่งออกที่ชัดเจนเนื่องจากต้องแบกรับต้นทุนค่าขนส่งที่สูงมากขึ้น อาทิ กำกับดูแลไม่ให้สายเรือและผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศปรับเพิ่มค่าระวางและค่าบริการเสริม (Surchage) 2) **เร่งรัดการแก้ไขปัญหาความแออัดและการจราจรติดขัดภายในท่าเรือแหลมฉบัง** เนื่องจากทำให้ผู้ประกอบการส่งออกมีต้นทุนและระยะเวลาในการปฏิบัติงานขนส่งเพิ่มขึ้นและทำให้การนำเข้าวัตถุดิบสู่กระบวนการผลิตมีความล่าช้า 3) **ขอให้ ธปท. ใช้มาตรการหรือเครื่องมือทางการเงินเพื่อกำหนดทิศทาง รักษาเสถียรภาพของค่าเงินบาทไว้ที่ 32 บาท/เหรียญสหรัฐ** 4) **เร่งดำเนินการความตกลงเขตการค้าเสรีที่สำคัญ** อาทิ CPTPP, RCEP, Thai-EU, Thai - UK, Thai-Turkey เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลง อีกทั้งเป็นเครื่องมือที่ช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจให้กลับคือสู่สภาวะปกติโดยเร็ว และ 5) เนื่องจากแรงงานในระดับ Unskilled labor ขาดแคลนอย่างหนักโดยเฉพาะในภาคการผลิต **ขอรัฐบาลพิจารณาแนวทางการนำเข้าแรงงานต่างด้าวเพิ่มเติมโดยเร็ว** แต่อาจต้องมีมาตรการรับมือการแพร่ระบาดโควิดที่เข้มงวด ในขณะเดียวกันผู้ประกอบการไทยควรสนับสนุนต้นทุนค่าวัคซีนสำหรับแรงงานต่างด้าวที่ต้องการนำเข้าเพิ่มเติม

การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 26

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จัดงานประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 26 ในวันที่ 31 มีนาคม 2564 เวลา 12.00 – 16.30 น. เพื่อรายงานผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมาและนำเสนอแผนงานโครงการในปี 2565 โดยคุณกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธาน สรท. กล่าวต้อนรับและเป็นประธานการประชุมดังกล่าว

โดยก่อนเริ่มการประชุมได้มีการปาฐกถาพิเศษ โดย ดร. สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ในหัวข้อ “ก้าวต่อไปของการส่งออกไทยในบริษัทใหม่ที่ไม่เหมือนเดิม” ซึ่งจะมีการสรุปเนื้อหาให้ท่านสมาชิกได้รับทราบ ผ่าน TNSC e-Newsletter ฉบับเดือนพฤษภาคม 2564

ภายหลังเสร็จสิ้นการรายงานผลการดำเนินงานของ สรท. ในปี 2563 และดำเนินการตามระเบียบวาระประชุมสามัญประจำปีเรียบร้อยแล้ว ได้มีการเลือกตั้งคณะกรรมการ สรท. ชุดใหม่ วาระปี 2564-2565 โดยจะมีการประชุมคณะกรรมการชุดใหม่ ภายใน 30 วันเพื่อเลือกประธาน สรท. และตำแหน่งอื่นๆ รวมทั้งกำหนดนโยบาย แนวทางการดำเนินงาน และโครงสร้างคณะกรรมการในการประชุมดังกล่าวด้วย



บทความผลกระทบจากเหตุการณ์เรือสินค้า Ever Given ขวางคลองสุเอซ ผู้ส่งออกไทยควรเตรียมการอย่างไร

ลำดับเหตุการณ์

จากเหตุการณ์ที่เรือ Ever Given ซึ่งเป็นเรือของบริษัท Evergreen โดยเป็นเรือบรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ เป็นลำดับต้นๆ ของโลก และมีระวางบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์กว่า 20,000 TEUs ได้บรรทุกตู้สินค้าออกเดินทางมาจากท่าเรือเมืองหนิงโป ทางภาคตะวันออกของจีนเมื่อ 4 มีนาคม และกำหนดถึงปลายทาง ท่าเรือเมือง Rotterdam ของเนเธอร์แลนด์ ในวันที่ 31 มีนาคม และเมื่อวันที่ 23 มีนาคม ขณะที่เรือ Ever Given ได้แล่นผ่านคลองสุเอซในบริเวณปลายทางใต้ของคลอง พบว่าเรือประสบปัญหาเรื่องพายุ และลมกรรโชกทำให้ตัวเรือสูญเสียการควบคุม และเกยตื้นขวางเส้นทางการเดินเรือในคลองสุเอซ และเนื่องจากเรือดังกล่าวมีความยาว 400 เมตร และกว้าง 59 เมตร ในขณะที่คลองสุเอซในบริเวณที่ประสบเหตุมีความกว้างของคลอง 200 เมตรซึ่งน้อยกว่าความยาวของตัวเรือ ดังนั้นจึงทำให้เรือ Ever Given จอดเกยตื้นขวางเส้นทางการจราจรของเรือต่างๆ ในบริเวณดังกล่าว

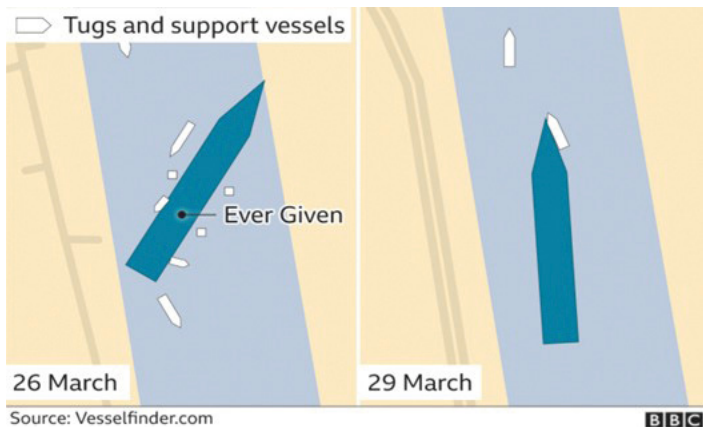


โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้เชี่ยวชาญจากประเทศต่างๆ ต่างถูกส่งเข้ามาช่วยเหลือภารกิจเรือ Ever Given ให้กลับมอลอยลำ และเคลื่อนย้ายได้อีกครั้ง ซึ่งภารกิจในการกู้เรือได้ดำเนินการขุดดินและทรายบริเวณหัวเรือรวม 27,000 ลูกบาศก์เมตร ความลึก 18 เมตร จากนั้นจึงใช้เรือลากจูงพลังสูงเพื่อลากและดันจำนวนกว่า 14 ลำ เพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่หลุดพ้นจากการเกยตื้น นอกจากนี้ ยังมีการระบายน้ำอับเฉาออกจากเรือเพื่อลดน้ำหนักอีกด้วย และยังมีปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จในการปลดปล่อยเรืออีกประการหนึ่ง คือระดับน้ำที่หนุนสูงในช่วงวันจันทร์ที่ 29 มีนาคม ที่ผ่านมา ซึ่งรวมระยะเวลาในการกู้เรือทั้งสิ้น 6 วัน เรือ Ever Given ก็สามารถช่วยให้เรือลอยขึ้นได้อีกครั้ง จากนั้นเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 จึงได้มีการเคลื่อนย้ายเรือ Ever Given ออกจากตำแหน่งที่ขวางบริเวณคลองสุเอซเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยเรือได้ถูกลากไปยัง Great Bitter Lake เพื่อตรวจสอบความปลอดภัย

ผู้เชี่ยวชาญเชื่อว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นกับการขนส่งทางทะเลทั่วโลก อาจต้องใช้เวลาหลายสัปดาห์ เนื่องจากปกติแล้วการเดินทางเรือในคลองสุเอซเป็นการเดินเรือเพียงทางเดียว ดังนั้น เรือที่จะผ่านคลองสุเอซ จึงต้องเดินเรือเป็นขบวนในช่วงเวลาที่กำหนดไว้ ซึ่งมี 3 ขบวนต่อวัน ประกอบด้วยการเดินเรือขึ้นเหนือจากท่าเรือสุเอซไปยังท่าเรือซาอิด 1 ขบวน ใช้เวลาประมาณ 11 ชั่วโมง และการเดินเรือลงใต้จากท่าเรือซาอิดไปยังท่าเรือสุเอซ 2 ขบวนใช้เวลาประมาณ 16 ชั่วโมง ดังนั้น ประเด็นท้าทายของทางการอียิปต์ต่อจากนี้คือ การเร่งดำเนินการเพื่อเคลียร์เรือที่จอดรอในบริเวณดังกล่าว ให้สามารถเคลื่อนผ่านไปโดยเร็ว เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ส่งออก และผู้นำเข้า

จากเหตุการณ์ดังกล่าว พบว่าในระหว่างภารกิจเรือ Ever Given มีเรือบางลำได้เปลี่ยนเส้นทางเพื่อไปอ้อมทางแหลมกู๊ดโฮปของแอฟริกาแทน เนื่องจาก ณ ขณะนั้น ยังไม่มีความชัดเจนว่าภารกิจจะสำเร็จหรือไม่ และจะใช้เวลานานเท่าใด ดังนั้น สายเรือบางสายจึงมีเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ และจัดตารางเรือใหม่ ส่งผลให้ระยะเวลา Transit time นานขึ้น และแม้ว่าขณะนี้จะสามารถกู้เรือได้แล้ว แต่จะยังพบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือบริเวณที่เกิดเหตุ เช่น Said Port ทางฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และทาง Suez Port ทางฝั่งทะเลแดง รวมทั้งอาจจะส่งผลกระทบต่อเนื่องมายังท่าเรือที่เป็น Transshipment Port ที่สำคัญเช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย ซึ่งเดิมก็ประสบปัญหาเรื่องความหนาแน่นเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว ทำให้ปัญหานี้ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ดังนั้น อาจเป็นสิ่งที่ผู้ส่งออก-นำเข้าต้องประสบปัญหาเรื่องความล่าช้าในการขนส่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้



อย่างไรก็ตาม แม้ว่าเรือ Ever Given จะกลับมอลอยได้อีกครั้ง แต่ยังคงใช้เวลาเพื่อให้เส้นทางเดินเรือจะกลับมาเป็นปกติ เนื่องจากมีเรือมากกว่า 450 ลำยังติดอยู่ในเส้นทางดังกล่าว และปกติแล้วคลองสุเอซจะมีเรือเพียง 50 ลำเท่านั้นที่วิ่งผ่านคลองต่อวัน ดังนั้น อาจต้องใช้เวลามากกว่าจะให้การขนส่งผ่านคลองสุเอซกลับมาเป็นปกติ ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ทางการอียิปต์คาดว่า เรือที่ติดค้างจำนวนกว่า สี่ร้อยลำที่ติดค้างอยู่ทั้ง 2 ฝั่งของคลองสุเอซ น่าจะสามารถเคลียร์ได้ภายใน 3 วัน ซึ่งการเคลียร์เรือที่ติดค้างให้ผ่านเส้นทางในครั้งนี้ จะเป็นไปในลักษณะมาก่อนได้ไปก่อน ยกเว้นเรือที่บรรทุกสินค้าบางประเภทที่อาจได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ แต่ในขณะเดียวกัน

นอกจากนี้ การที่เรือที่ผ่านไปใช้คลองสุเอซ ในช่วงดังกล่าวจะต้องจอดรอเวลาเพื่อเคลื่อนย้ายเรือ Ever Given ให้พ้นแนวคลองใช้เวลากว่า 6 วันและยังไม่รวมระยะเวลาในการเคลียร์ลำดับเรือต่างๆ ดังนั้น จึงทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ที่ติดค้างในเรือ มีระยะเวลานานขึ้น ซึ่งเป็นการซ้ำเติมปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน ที่ผู้ส่งออกไทยประสบอยู่ ณ ขณะนี้ โดยทำให้วงรอบของการหมุนตู้เพื่อใช้สำหรับการส่งออกนำเข้ายาวนานขึ้นไป ซึ่งยังไม่รวมถึงในกรณีที่เรือจะต้องวิ่งลงไปทางแอฟริกา จะมี Transit time เพิ่มขึ้น ทำให้การหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์กลับเข้ามาในระบบใช้เวลายาวนานขึ้น ซึ่งสรุบทราบว่าขณะนี้ผู้ส่งออกหลายราย เริ่มประสบปัญหาการ Booking ตู้สินค้าไปยุโรป โดยสายเรือบางสายยังไม่รับ Booking อาจจะเนื่องมาจาก

ปัญหาขาดแคลนระวาง และตู้คอนเทนเนอร์ และอยู่ระหว่างรอตรวจสอบสถานการณ์การวิ่งของเรือ ที่จะผ่านคลองสุเอซ เพื่อพิจารณาการวิ่งอีกครั้ง

สำหรับสถานการณ์อัตราค่าระวางเรือ ในประเทศไทย พบว่าจากผลจากการแพร่ระบาดของโควิด19 ที่ผ่านมา ทำให้ค่าระวางเรือของประเทศไทยมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทางอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสสุดท้ายของปี 2563 และขณะนี้ก็ทรงตัวอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะในเส้นทาง ยุโรป และสหรัฐฯ ซึ่งมีอัตราเพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่า โดยถือเป็นโชคดีที่การกู้เรือ Ever Given ดำเนินการได้ค่อนข้างเร็ว ดังนั้น จึงไม่มีเหตุผลที่เป็นนัยสำคัญในการปรับขึ้นอัตราค่าระวางเรือ โดยเฉพาะเส้นทางจากเอเชีย ไปยุโรป หรือแม้แต่การปรับเพิ่มค่าบริการเสริม (Surcharge) ในรายการต่างๆ เป็นต้น

ประเด็นด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1. ขณะนี้ ยังไม่ทราบแน่ชัดว่า เหตุการณ์เรือ Ever Given ดังกล่าว จะครอบคลุมประกอบของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือ General Average (GA) หรือไม่ ซึ่งคงต้องรอความชัดเจนจากสายเรืออีกครั้ง ทั้งนี้ หากสายเรือได้ประกาศให้เป็น GA แล้ว ผู้ส่งออก-นำเข้า จะวางหลักประกันก่อนที่จะมีการนำผู้สินค้าออกไป

2. การรับผิดชอบต่อความเสียหายของสินค้าที่อยู่บนเรือ Ever Given จะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการค้ำ โดยต้องพิจารณาจุดโอนความเสี่ยงภัยตามเงื่อนไขการค้ำเป็นสำคัญ จะแบ่งได้ดังนี้

- ผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) เป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น: ได้แก่เงื่อนไขการค้ำ EXW (Ex-Works), FCA (Free Carrier), FAS (Free Alongside Ship), CPT (Carriage Paid to), CIP (Carriage and Insurance Paid to), CIF (Cost Insurance and Freight), FOB (Free on Board) และเงื่อนไข CFR (Cost and Freight)
- ผู้ส่งออก (ผู้ขาย) เป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น: ได้แก่เงื่อนไขการค้ำ DAP (Delivered at Place), DPU (Delivered At Place Unloaded) และ DDP (Delivered Duty Paid)

3. ผู้ส่งออก และผู้นำเข้าที่ได้มีการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลไว้ ซึ่งจะแบ่งเป็น Clause A, B และ C ซึ่งมีขอบเขตความคุ้มครองที่แคบที่สุด โดยทั้ง 3 Clause จะครอบคลุมเรื่อง GA ทั้งสิ้น ดังนั้น หากสายเรือมีการประกาศ GA แล้วผู้ส่งออก-นำเข้า สามารถให้บริษัทประกันเป็นผู้วางหลักประกัน GA แทนผู้ส่งออก-นำเข้าได้

4. สำหรับปัญหาเรื่องความล่าช้าในการส่งมอบ ปกติแล้วเงื่อนไขการประกันภัยใน Clause A,B และ C จะไม่ครอบคลุมเรื่องความล่าช้า ดังนั้น

ผู้ส่งออก - ผู้นำเข้าจะไม่สามารถเคลมบริษัทประกันในประเด็นเรื่องความล่าช้าได้ แต่ทั้งนี้ หากได้รับผลกระทบ และมีความเสียหายเกิดขึ้นจากความล่าช้า ผู้ส่งออก-นำเข้าจะต้องเคลมโดยตรงกับสายเรือ แต่จะต้องมีหลักฐานเพื่อยืนยันว่า ได้มีการแจ้งล่วงหน้าให้สายเรือรับทราบ ในประเด็นเรื่องความเสียหายหากมีการส่งมอบสินค้าล่าช้า เป็นลายลักษณ์อักษร

5. ในประเทศไทยมีพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งสามารถนำมาใช้เพื่อเรียกร้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายได้ โดยหากผู้กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็สามารถชี้ พ.ร.บ.นี้บังคับได้ ดังนั้น หากพบว่าสินค้าที่ขนส่งบนเรือ Ever Given มีความเสียหายเกิดขึ้น หรือมีการส่งมอบสินค้าล่าช้าโดยไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควร (อ้างอิง มาตรา 39, 41 และ 42 ของ พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534) ในกรณีเช่นนี้ บริษัทผู้ส่งออก/ผู้นำเข้า สามารถทำหนังสือเพื่อแจ้งรายละเอียดของความเสียหายที่เกิดขึ้น ไปยังสายเรือ เพื่อเรียกร้องให้สายเรือรับผิดชอบอันเกิดจากการส่งมอบล่าช้า ทั้งนี้ สายเรือมีหน้าที่ในการชี้แจง สาเหตุ และรายละเอียดที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ตาม หากเหตุผลที่สายเรือชี้แจงมา เข้าข่ายเป็นความประมาทเลินเล่อของสายเรือ ซึ่งไม่เข้าข่ายในข้อยกเว้น ตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล ปี พ.ศ. 2534 มาตรา 52 ผู้ส่งออก/ผู้นำเข้าสามารถเรียกร้องความเสียหายจากสายเรือได้ แต่ทั้งนี้ ในมาตรา 58 ของ พ.ร.บ.รับขนของทางทะเล ระบุถึงข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และการคิดค่าเสียหายโดยจำกัดความรับผิดของกรณีสินค้าเสียหาย ไม่เกิน 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิ (แล้วแต่อันใดมากกว่า) และกรณีที่มีการส่งมอบของล่าช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบล่าช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญาประกันของทางทะเล

อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางการเดินเรือหลักของโลก ไม่ว่าจะเป็นคลองสุเอซ คลองปานามา หรือคลองคิลของเยอรมัน ฯลฯ ซึ่งถือว่าเป็นเส้นทางการขนส่งทางทะเลที่สำคัญของโลก ดังนั้น ในอนาคตหากเกิดปัญหาในลักษณะนี้อีก และหากไม่ได้รับการแก้ไขโดยเร็วเช่นกรณีของเรือ Ever Given ของคลองสุเอซแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะมีมูลค่ามหาศาล อีกทั้งจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางเรือ เศรษฐกิจการค้า เส้นทางการขนส่งสินค้าต่างๆ ในเรื่องนี้ IMO ในฐานะหน่วยงานระหว่างประเทศที่ดูแลเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ควรเข้ามามีบทบาทในการกำกับดูแล หรือพิจารณากำหนดมาตรการเพื่อควบคุมมาตรฐานของการเดินเรือ และมาตรฐานของการนำร่อง เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาในลักษณะดังกล่าวขึ้นอีกในอนาคต



มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก Q Mark ยกระดับประสิทธิภาพการขนส่งไทย

ปัจจุบันการใช้รถบรรทุกสำหรับขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศมีอัตราที่สูงขึ้น การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อส่งเสริมการให้บริการขนส่งของไทยให้มีคุณภาพและมีความเป็นมืออาชีพ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพื่อก้าวสู่ความเป็นผู้นำและเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของ ASEAN ทั้งในด้านประสิทธิภาพ คุณภาพ และความมั่นคงปลอดภัยจึงเป็นสิ่งจำเป็น โดยกรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินโครงการยกระดับมาตรฐานระบบการบริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกด้วยระบบรับรองมาตรฐาน Q Mark ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่จะได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark ต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการบริหารจัดการองค์กร การบริหารจัดการระบบการขนส่ง

อย่างมีแบบแผน มีระบบบริหารจัดการบุคลากร ด้านยานพาหนะอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและมีความปลอดภัยอยู่เสมอ และการให้บริการของผู้ประกอบการต้องสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark ต้องรักษาคุณภาพและความสามารถในการประกอบกิจการ โดยจะมีการตรวจประเมินเพื่อรักษาคุณภาพอย่างต่อเนื่อง ในข้อกำหนดทั้งหมด 5 ด้าน 39 ข้อ แบ่งเป็นข้อกำหนดหรือข้อบังคับต้องปฏิบัติ จำนวน 27 ข้อ และข้อไม่บังคับหรือเป็นข้อเสนอแนะ 12 ข้อ ดังนี้

มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก Q Mark ข้อกำหนดหรือข้อบังคับที่ต้องปฏิบัติ 5 ด้าน จำนวน 27 ข้อ

1. ด้านองค์กร

- 1.1 ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้
- 1.2 มีการกำหนดนโยบายและวิสัยทัศน์เฉพาะเรื่องอย่างชัดเจน เช่น นโยบายสารเสพติดนโยบายแอลกอฮอล์ นโยบายความปลอดภัย เป็นต้น
- 1.3 ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น
- 1.4 ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการความเสี่ยงจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบทเตอรี ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง
- 1.5 ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง

2. ด้านปฏิบัติการขนส่ง

- 2.1 มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่งตั้งแต่การรับคำสั่งจนถึงการส่งมอบสินค้าลูกค้าแต่ละประเภท โดยแสดงถึงขั้นตอนการดำเนินงาน และความสัมพันธ์ของกระบวนการต่างๆ
- 2.2 ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง
- 2.3 ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถ ระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น
- 2.4 ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน
- 2.5 ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
- 2.6 ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมขับรถของพนักงานขับรถ
- 2.7 ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างการขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน
- 2.8 ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ

3. ด้านพนักงาน

- 3.1 ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง
- 3.2 ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ
- 3.3 ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับขี้อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพและการบำรุงรักษารถเบื้องต้น
- 3.4 ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี
- 3.5 ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน

- 3.6 ต้องมีการตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ
- 3.7 ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถทำให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ
- 3.8 ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปลผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม
- 3.9 ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปลผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม

4. ด้านยานพาหนะ

- 4.1 ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง
- 4.2 ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง
- 4.3 มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษาตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทาง และดำเนินการอย่างเหมาะสม

5. ด้านลูกค้าและภายนอก

- 5.1 ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการเพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า
- 5.2 ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark ทั้งรถบรรทุกขนส่งสาธารณะ (รถบรรทุกรับจ้าง) แผ่นป้ายทะเบียนขึ้นต้นด้วยเลข 60-69, 70-79 และรถบรรทุกส่วนบุคคล (รถโรงงาน/รถใช้ในกิจการ) แผ่นป้ายทะเบียนขึ้นต้นด้วยเลข 50-59, 80-99 จากกรมการขนส่งและหน่วยงานพันธมิตร อาทิ

- กรมการขนส่งทางบก 1) การได้รับพิจารณาคะแนนในการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ 2) การได้รับพิจารณาเป็นลำดับต้นในการคัดเลือกผู้เข้าใช้พื้นที่สถานีส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบก 3) การได้สิทธิในการเข้าร่วมการประชุมสัมมนาเพื่อสร้างพันธมิตรทางธุรกิจ 4) การได้รับการประชาสัมพันธ์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ผ่านเว็บไซต์ และเอกสารประชาสัมพันธ์อื่น
- วิริยะประกันภัย ให้ส่วนลด 10% ทั้งในส่วนของตัวรถ (Motor) และการประกันสินค้า (Non Motor) อีกทั้งสนับสนุนค่าธรรมเนียมการตรวจประเมิน ประเภท 1 และ ประเภท 3
- ปรับลดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ โดยกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ยกกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกของประเทศ ตามคำสั่งนายทะเบียน (คปภ.) ที่ ๑/๒๕๖๔ สั่งเมื่อวันที่ 8 มกราคม 2564 ตั้งแต่ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 กำหนดให้ผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัยให้ส่วนลดเบี้ยประกันภัยในการรับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ทุกประเภท สำหรับรถยนต์ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกตามประกาศกรมการขนส่งทางบกว่าด้วยการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก โดยให้เป็นส่วนลดอื่นในอัตราร้อยละ 10 ของเบี้ยประกันสุทธิ
- บริษัท บริดจิสโตน (ประเทศไทย) จำกัด ให้การสนับสนุนยางรถบรรทุกจำนวน 2 เส้น จำนวน 25 สิทธิ แก่ผู้ประกอบการที่สมัครหรือต่ออายุการรับรอง Q Mark และมีส่วนลดค่าบริการสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองและนำรถบรรทุกเข้ารับการบำรุงรักษาเบื้องต้น เช่น

ปะยาง ตั้งศูนย์ ถ่วงล้อ รวมถึงจัดกิจกรรมพาผู้ประกอบการเข้าเยี่ยมชมเทคโนโลยีการผลิตที่โรงงาน และสามารถเข้าฝึกอบรมและพัฒนาทักษะด้านการขนส่ง

- กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark เข้าร่วมรับการฝึกอบรมหลักสูตรทั้งเรื่องทักษะการขับรถอย่างปลอดภัย การบำรุงรักษา รวมถึงหลักสูตรด้านการพัฒนาให้กับบุคลากรสำนักงาน โดยได้จัดทำหลักสูตรนำร่องร่วมกัน สำหรับผู้ประกอบการในพื้นที่จังหวัดระยองและชลบุรี เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ รองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งที่สนใจขอเข้ารับการตรวจประเมินมาตรฐาน Q Mark สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โทรศัพท์ 02 679 7555 ต่อ 401, 501 โดยรายละเอียดเพิ่มเติมสิทธิประโยชน์และการติดต่อขอสมัครเข้ารับการตรวจใน QR Code



สิทธิประโยชน์ Q Mark



สมัครขอเข้ารับการตรวจประเมิน Q Mark

ประเมินสถานการณ์การค้าไทย-เมียนมา

จากการประชุมคณะทำงานรองรับสถานการณ์การค้า (War room)

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 (2021) เกิดเหตุการณ์รัฐประหารในประเทศเมียนมา นำโดยนายพลเอกอาวุโสมินอ่อง หล่าย นำทหารเข้ายึดอำนาจจากรัฐบาลที่เพิ่งได้รับคะแนนเสียงส่วนใหญ่จากประชาชนให้เข้ามาบริหารประเทศโดยชอบธรรม ภายใต้การนำของนางอองซาน ซูจี หัวหน้าพรรคสันนิบาตแห่งชาติเพื่อประชาธิปไตย (NLD: National League of Democracy) และในตำแหน่งที่ปรึกษาแห่งรัฐและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศที่เพิ่งเข้ามาบริหารประเทศไม่นาน โดยทหารได้มีการควบคุมตัวนักการเมืองหลายคน รวมถึงนางอองซาน ซูจี (Aung San Suu Kyi) ไปอยู่ในสถานที่เฉพาะ เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2563 (2020) ที่ผ่านมา

ขณะเดียวกันการออกมาประท้วงต่อต้านการรัฐประหาร โดยเฉพาะกลุ่ม CDM ย่อมาจาก Civilian Disobedience Movement หรือผู้ประท้วงกลุ่มประชาชน ส่วนใหญ่เป็นคนหนุ่มสาวหรือวัยทำงาน ได้ออกมาต่อต้านการทำรัฐประหารของนายพลเอกอาวุโสมินอ่อง หล่าย โดยการแสดงออกทางสัญลักษณ์ต่างๆ เช่น การประท้วงเจียบ การเคาะไม้หรือหม้อเพื่อส่งเสียงขับไล่ การเผาธงธรรมณูญและรูปนายพลเอกอาวุโสฯ อีกทั้งมีการเรียกร้องให้มีการปล่อยตัวนางอองซาน ซูจี และพรรคพวกที่ถูกจับกลุ่มไปก่อนหน้านี้ จากการออกมาแสดงจุดยืนต่อต้านรัฐประหารดังกล่าวทำให้ทหารเริ่มมีการใช้ความรุนแรงและมีสังหารประชาชนไปแล้วกว่า 540 ราย หนึ่งในจำนวนที่ถูกโจมตีจากทหารจนเสียชีวิตเป็นเด็กกว่าสี่สิบคน รวมไปถึงชนกลุ่มน้อยหรือกลุ่มชาติพันธุ์ที่มีหลายร้อยกลุ่มตามแนวตะเข็บชายแดน ซึ่งกลุ่มชาติพันธุ์มีจุดยืนเดียวกันกับผู้ประท้วงกลุ่มประชาชนในการต่อต้านรัฐประหารทำให้ถูกโจมตีจากกองกำลังทางทหารราบและจากโจมตีทางอากาศ (Air strike) และเริ่มมีการอพยพออกจากพื้นที่ข้ามมาทางฝั่งไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ล่าสุดการประชุมของคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ (UN Security Council) ก็ยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจนถึงมาตรการช่วยเหลือหรือมาตรการอื่นใด เนื่องจากยังคงมีจีนและรัสเซียที่ยังคงมีท่าทีไม่ชัดเจนต่อการดำเนินการตอบโต้เมียนมาเหมือนประเทศสมาชิกอื่น

ด้วยเหตุของสถานการณ์ในเมียนมาที่เกิดขึ้น ย่อมส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา โดยตรงในฐานะประเทศเพื่อนบ้านและประเทศคู่ค้าที่สำคัญมายาวนาน ทำให้ทางกระทรวงพาณิชย์ ได้มีการจัดประชุมหารือผ่านคณะทำงานรองรับสถานการณ์การค้า (War Room) ภายใต้คณะกรรมการร่วม ภาครัฐและเอกชนด้านการพาณิชย์ (กรอ.พาณิชย์) เพื่อประเมินสถานการณ์การค้าไทย-เมียนมา โดยมีปลัดกระทรวงพาณิชย์ นายบุญฤทธิ์ กัลยาณมิตร เป็นประธานการประชุม และทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง อาทิ สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าไทย สภาธุรกิจไทยเมียนมา ผู้ประกอบการที่ทำการค้ากับเมียนมา ทูตพาณิชย์ในเมียนมา กระทรวงการต่างประเทศ เข้าร่วมประชุมให้ข้อเท็จจริง ดังนี้

การส่งออก/นำเข้า รายประเทศของเมียนมา 3 ปีย้อนหลัง

NO.	ประเทศคู่ค้า	Export (MUSD)				Import (MUSD)				
		2561	2562	2563	สัดส่วน	ประเทศคู่ค้า	2561	2562	2563	สัดส่วน
1	Thai	30,568	32,288	28,077	21.01	China	62,229	64,451	51,215	33.21
2	China	55,596	57,126	24,578	18.39	Thai	25,950	21,714	37,568	24.36
3	Japan	13,876	14,286	13,022	9.74	Singapore	36,919	33,873	26,951	17.47
4	German	5,054	6,417	12,600	9.43	Malaysia	8,147	9,446	7,360	4.77
5	USA	4,922	8,287	10,739	8.03	S.Korea	4,399	4,505	6,096	3.95
6	Spain	3,215	5,503	6,376	4.77	Japan	6,960	5,015	6,033	3.91
7	France	1,728	1,319	4,767	3.57	USA	3,248	3,465	3,384	2.19
8	S.Korea	4,458	5,306	4,652	3.48	Russia	333	184	2,252	1.46
9	UK	4,229	5,358	3,809	2.85	Taiwan	1,845	1,518	1,638	1.06
10	Netherland	3,602	4,810	2,842	2.13	German	1,847	2,101	1,604	1.04
	รวม 10 ปท.	127,248	140,700	111,462	83.4	รวม 10 ปท.	151,877	146,272	144,101	93.43
	อื่นๆ	11,534	26,011	22,191	16.6	อื่นๆ	41,572	39,502	10,125	6.57
	รวมทั้งหมด	138,782	166,711	133,653	100	รวมทั้งหมด	193,449	185,774	154,226	100

เมียนมาเป็นคู่ค้าอันดับที่ 18 ของไทย โดยในปี 2563 (ม.ค.-ธ.ค.) ที่ผ่านมา มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับเมียนมาอยู่ที่ 6,593 ล้านดอลลาร์ โดยไทยส่งออกไปเมียนมา คิดเป็นมูลค่า 3,798 ล้านดอลลาร์ ขณะที่ไทยนำเข้าจากเมียนมา คิดเป็นมูลค่า 2,795 ล้านดอลลาร์ ไทยเกินดุลการค้ากับเมียนมา คิดเป็นมูลค่า 1,002 ล้านดอลลาร์

ในขณะที่เมียนมา เป็นคู่ค้าอันดับที่ 7 ของไทยในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เป็นรองมาเลเซีย สิงคโปร์ เวียดนาม อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และกัมพูชา เป็นต้น

มูลค่าการค้าชายแดนไทย-พม่า

การค้าชายแดนของไทยกับเพื่อนบ้าน มีมูลค่า 760,241 ล้านบาท ลดลง 8.01% โดยมาเลเซียยังคงเป็นคู่ค้าอันดับหนึ่ง มีมูลค่าการค้ารวม 249,499 ล้านบาท ลดลง 9.10% รองลงมา คือ สเปน.ลาว มูลค่า 189,836 ล้านบาท ลดลง 3.85% เมียนมา มูลค่า 164,779 ล้านบาท ลดลง 14.74% และกัมพูชา มูลค่า 156,127 ล้านบาท ลดลง 3.15%

ปัจจุบันเมียนมากับไทย มีด่านการค้ารวม 21 จุด เปิดให้บริการอยู่ 3 จุด คือ ที่แม่สาย แม่สอด และระนอง ซึ่งเป็นด่านการค้าที่สำคัญของไทย โดยในปี 2563 มีมูลค่าการค้าระหว่างกันในปี 2563 รวม 1.64 แสนล้านบาท เป็นการส่งออก 8.7 หมื่นล้านบาท นำเข้า 7.7 หมื่นล้านบาท มีสัดส่วน 21% ของการค้าชายแดน แบ่งเป็นมูลค่าการส่งออกกับประเทศพม่าผ่านการค้าชายแดนกว่า 8.7 หมื่นล้านบาท นำเข้ากว่า 7.7 หมื่นล้านบาท โดยแบ่งเป็นด่านการค้าที่สำคัญ ดังนี้

2563	ส่งออก			นำเข้า		
	(ล้านบาท/ปี)	(ล้านบาท/วัน)	สินค้าส่งออก	(ล้านบาท/ปี)	(ล้านบาท/วัน)	สินค้านำเข้า
ด่านแม่สาย (ท่าซี้เหล็ก)	12,000	35	เครื่องดื่ม (แอลกอฮอล์/ไม่มีแอลกอฮอล์) เครื่องสำอาง เหล็ก น้ำมันดีเซล วัสดุก่อสร้าง	1,400	0.2	ผลไม้ ัญพิช (สองแสน)
ด่านแม่สอด	63,000	200	เครื่องดื่ม (แอลกอฮอล์/ไม่มีแอลกอฮอล์) รถจักรยานยนต์และชิ้นส่วน รถยนต์และชิ้นส่วน	10,000	30	โค กระบือ ัญพิช พืชน้ำมัน
ด่านระนอง	11,000	31	ปูนซีเมนต์ สินค้าประมง น้ำมันดีเซล	50,000	16	สินค้าประมง ผลิตภัณฑ์จากไม้
รวม	86,000	266		61,400	46.2	

1. สถานการณ์ปัจจุบันและอุปสรรคด้านการค้า

1.1. สถานการณ์ปัจจุบัน

- นานาประเทศใช้มาตรการที่เรียกว่า Targeted sanction (การคว่ำบาตรรายบุคคล) จากหลายประเทศ อาทิ สหรัฐ สหราชอาณาจักร แคนาดา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ สวิสเซอร์แลนด์ เกาหลีใต้ โดยยังไม่ใช้ลักษณะการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ การsanction ยังอยู่ในวงจำกัดเนื่องด้วยความกังวลที่เมียนมาอาจไปพึ่งพาจีนในอนาคต
- ธนาคารพาณิชย์มีการปิดทำการมากกว่า 40 วันแล้ว ซึ่งกระทบกับภาคเศรษฐกิจเมียนมามากเพราะมีการพึ่งพาภาคการธนาคารมากโดยเฉพาะในส่วนของโครงการความช่วยเหลือ / เงินอุดหนุนที่อาจถูกระงับจาก IMF/WORLDBANK/ADB ในส่วนของโครงการในอนาคต ซึ่งกระทบต่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน (โครงการเดิมอาจให้เงินสนับสนุนอยู่แต่อาจกระทบกับโครงการในอนาคต) ทั้งนี้ถ้ากรณีสถานการณ์ยืดเยื้อเกิน 1 ปี อาจทำให้การลงทุนที่เข้ามาเริ่มลดลงอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะจากพันธมิตรตะวันตก ส่งผลให้เมียนมาอาจเน้นกลับมาการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ จีนและไทยซึ่งเป็นคู่ค้าอันดับ 1 และ 2 ตามลำดับ
- 3 เขตหลักในเมียนมา มีการประกาศกฏอัยการศึก จาก 37 เขต เนื่องด้วยสถานการณ์การเผาโรงงานจีนในเขตพื้นที่ดังกล่าว
- ส่งออกของไทยไปเมียนมาเดือนกุมภาพันธ์ หดตัวลงอย่างมีนัยสำคัญที่ร้อยละ 30 โดยหดตัวลงมากในกลุ่มสินค้า อาทิ น้ำมันสำเร็จรูป เครื่องดื่ม เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เป็นต้น ขณะที่ผู้ประกอบการไทยที่อยู่ในเมียนมายังคงไม่มีความมั่นใจในการดำเนินกิจการ
- ราคาสินค้าภายในประเทศเริ่มปรับตัวสูงขึ้นเนื่องด้วยการกักตุนสินค้าของประชาชน โดยไม่ได้มีการควบคุมราคาสินค้าโดยภาครัฐ ทำให้สินค้า อาทิ น้ำมันและอาหารมีราคาเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 15 และ 30 ตามลำดับ
- นักวิเคราะห์จากสถาบันระดับโลก มีการประเมินว่า เศรษฐกิจเมียนมาในปี 2564 น่าจะได้รับผลกระทบและหดตัวราวร้อยละ 10

1.2. อุปสรรคการค้าชายแดนปัจจุบัน

- การค้ายังสามารถดำเนินได้ตามปกติ ประกอบกับมีความต้องการสินค้าอุปโภค-บริโภคจากฝั่งไทยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการค้าตามแนวชายแดน แต่ระยะยาวค่าส่งซึ่งอาจจะชะลอตัว โอกาสที่จะมีการนำเข้าสินค้าอาจจะน้อยลง รวมไปถึงประชาชนอาจและผู้ประกอบการในเมียนมาน่าจะมีการสต็อกสินค้ามากขึ้น ในขณะที่การค้าชายแดนในเมืองใหญ่หยุดชะงัก ปัญหาหลัก คือ การทำธุรกรรมระหว่างกันมีการรับชำระเงินที่ยากขึ้น เนื่องจากคู่ค้ามีการขอเครดิตนานมากกว่าเดิม ขณะที่ผู้ประกอบการที่มีบัญชี FCD ที่ธนาคารในเมียนมาไม่สามารถถอนเงินออกจากบัญชีเนื่องจากธนาคารพาณิชย์หยุดทำการ
- อัตราแลกเปลี่ยน ค่าเงินจ๊าดที่มีความผันผวน (อ่อนค่าลงมากกว่าร้อยละ 10-20 เมื่อเปรียบเทียบกับเหรียญสหรัฐ) ส่งผลให้ต้นทุนสินค้าสูงขึ้นประมาณ 10-15% ประกอบกับการแลกเปลี่ยนเงินเป็นสกุลเหรียญสหรัฐทำได้ยาก
- ผู้ประกอบการเริ่มมีปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน เนื่องด้วยมีค่าใช้จ่ายในการจ้างงานพนักงานตามปกติ ปัจจุบันต้องให้บริษัทแม่ในไทยมารับชำระแทน ขณะที่ สปท. ปปง. เริ่มมีการตรวจสอบเข้มงวด กรณีที่มีการทำธุรกรรมมากกว่า 200 ธุรกรรม หรือการนำเงินออกผ่านโพยก๊วนจะถูกตรวจเข้มงวดและมีความผิดรุนแรง

- ปัญหาโลจิสติกส์ มีข้อจำกัดในการดำเนินการพอสมควรส่วนหนึ่งเป็นผลจากการตั้งด่านตรวจโควิด-19 และด้านความมั่นคงที่การตรวจสอบโดยละเอียดและหากพบข้อสงสัยสามารถยึดสินค้าได้ทันทีทำให้เกิดความล่าช้าในการส่งมอบสินค้าในพื้นที่ ขณะเดียวกัน การขนส่งบริเวณชายแดนปัจจุบันเริ่มพบปัญหาการขนส่งสินค้าติดขัด
- กระบวนการด้านเอกสารมีความล่าช้ามากขึ้น เนื่องจากเจ้าหน้าที่ภาครัฐบางส่วนเข้าร่วมกลุ่ม CDM (ผู้ประท้วงกลุ่มประชาชน)
- สรท. ให้ข้อสังเกตประเด็น Sanction จากกลุ่มประเทศตะวันตก ที่อาจจะสะท้อนมาถึงกลุ่มประเทศคู่ค้ากับเมียนมา เหมือนกรณีสหรัฐฯ Sanction อิหร่าน
- กระบวนการผลิตไม่สามารถดำเนินการได้ ต้องปิดกิจการชั่วคราวเนื่องด้วยการขาดแคลนแรงงานจากการที่แรงงานไปเข้าร่วมกลุ่ม CDM (ผู้ประท้วงกลุ่มประชาชน) ขณะที่กลุ่มกิจการก๊าซธรรมชาติสามารถดำเนินการผลิตได้ตาม obligation ของสัญญาตามปกติ
- มีการปิดช่องทางการสื่อสาร อาทิ อินเทอร์เน็ต ในช่วงเวลา 00.00 – 09.00 น. หรือขึ้นอยู่กับทหาร ทำให้เกิดอุปสรรคในการสื่อสารข้อมูลภายในประเทศและภายนอก มีปัญหาในการตรวจสอบและการเข้าถึงข้อมูลที่ต้องการ

2. ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐโดยภาคเอกชน

- ขอให้ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทย ออกมาตรการ Soft-loan เพื่อช่วยเหลือสภาพคล่องแก่ผู้ประกอบการไทย
- ขอให้มีการดเว้นมาตรการภาษีซ้อน จากสรรพากร เนื่องจากปัจจุบันไทยยังไม่มีความตกลงภาษีซ้อนกับเมียนมา
- ช่วยอำนวยความสะดวกการค้าชายแดน และการออกเอกสารต่างๆ ที่ประกอบการนำเข้าส่งออก ให้มีความรวดเร็วและง่ายต่อการดำเนินการกับด้านต่างๆ

3. 10 อันดับ รายการสินค้าส่งออกของไทยไปเมียนมา ปี 2563 – 2564 (ม.ค. - ก.พ.) เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

No	ชื่อสินค้า	มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ (YoY)				อัตราขยายตัว (%) (YoY)			
		2562	2563	2563	2564	2562	2563	2563	2564
				(ม.ค.-ก.พ.)	(ม.ค.-ก.พ.)			(ม.ค.-ก.พ.)	(ม.ค.-ก.พ.)
1	น้ำมันสำเร็จรูป	474.28	296.38	88.05	64.03	3.59	-37.51	8.65	-27.28
2	เครื่องตีม	359.34	343.52	61.16	52.83	4.54	-4.40	20.93	-13.62
3	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	143.69	149.77	19.44	32.39	4.65	4.23	-18.30	66.63
4	เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	208.97	175.90	41.35	32.01	-11.66	-15.83	-16.23	-22.59
5	เครื่องเทศและสมุนไพร	76.51	59.37	11.15	31.59	26.71	-22.40	-4.57	183.40
6	เคมีภัณฑ์	217.16	190.93	31.47	29.80	-13.03	-12.08	-27.81	-5.32
7	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	213.81	192.50	36.91	25.48	-18.33	-9.97	6.31	-30.96
8	ปูนซีเมนต์	82.65	97.33	20.28	25.34	18.76	17.76	46.42	24.97
9	ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่นๆ	152.50	144.79	23.06	25.19	-0.95	-5.05	8.13	9.20
10	เครื่องสำอาง สบู่และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	171.89	154.54	27.13	23.17	8.65	-10.10	15.37	-14.60
รวม 10 รายการ		2,100.80	1,805.02	360.00	341.82	-1.33	-14.08	1.85	-5.05
อื่น ๆ		2,262.14	1,992.83	405.80	307.87	-9.47	-11.91	11.36	-24.13
รวมทั้งสิ้น		4362.9387	3,797.85	765.80	649.69	-5.72	-12.95	6.68	-15.16

หมายเหตุ: รัฐประหารในประเทศเมียนมา เริ่มต้นขึ้นเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 (2021)

4. 10 อันดับ รายการสินค้าส่งออกของไทยไปเมียนมา ปี 2563 – 2564 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า

No.	ชื่อสินค้า	มูลค่า : ล้านเหรียญสหรัฐ (MoM)				อัตรายายตัว(%) (MoM)			
		พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.
		2563	2563	2564	2564	2563	2563	2564	2564
1	น้ำมันสำเร็จรูป	21.47	22.78	28.13	35.90	43.59	6.10	23.51	27.60
2	เครื่องดื่ม	36.18	34.38	27.87	24.96	-82.64	-4.95	-18.95	-10.44
3	เครื่องเทศและสมุนไพร	7.59	7.04	15.84	15.75	-328.23	-7.28	125.03	-0.56
4	เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	12.31	18.12	18.55	13.45	17.71	47.17	2.39	-27.49
5	ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่นๆ	13.98	12.48	13.67	11.52	-59.99	-10.78	9.56	-15.72
6	เคมีภัณฑ์	15.04	18.41	18.51	11.29	28.08	22.35	0.56	-39.00
7	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	22.05	16.66	21.44	10.95	-80.13	-24.46	28.69	-48.91
8	ปูนซีเมนต์	6.59	7.71	14.45	10.89	9.74	17.05	87.43	-24.60
9	เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว	14.35	16.55	13.23	9.94	23.91	-15.30	-20.04	-24.90
10	เครื่องจักรกล และส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	22.57	14.43	16.49	8.99	-16.70	-36.07	14.26	-45.47
รวม 10 รายการ		116.65	172.14	188.18	153.64	47.57	-2.08	11.64	-18.35
อื่น ๆ		117.8227	167.77	183.17	124.70	42.39	8.53	0.60	-31.92
รวมทั้งสิ้น		339.91	350.63	371.35	278.34	44.97	3.15	5.91	-25.05

หมายเหตุ: รัฐประหารในประเทศเมียนมา เริ่มต้นขึ้นเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 (2021)

จากข้อมูลตัวเลขการส่งออกไทยไปเมียนมาในช่วงที่มีการรัฐประหารเมื่อ 1 กุมภาพันธ์ 2564 ที่ผ่านมา เริ่มมีสัญญาณของการชะลอตัวคำสั่งซื้อจากตัวเลขเดือนกุมภาพันธ์ที่มีการหดตัวรายกลุ่มสินค้าสำคัญเกือบทุกรายการ ทั้งที่ก่อนหน้านี้เมียนมามีความต้องการสินค้าดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันสินค้าในกลุ่มอุปโภคบริโภค เริ่มมีการส่งออกผ่านทางชายแดนมากขึ้นเนื่องจากยังคงสามารถดำเนินการได้แทนการส่งออกแบบข้ามพรมแดนที่มีปัญหาในกระบวนการตรวจสอบต่างๆ ความเข้มงวดของสินค้า

ที่นำเข้าประเทศ ประกอบกับผู้ประกอบการในเมืองใหญ่ๆ เริ่มขาดสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจ

ตามกำหนดการที่รัฐบาลที่ปกครองโดยทหาร ได้ให้คำมั่นว่าจะกำหนดให้มีการเลือกตั้งและมีรัฐบาลใหม่ภายใน 1 ปี นั้น จากสถานการณ์ยังคงรุนแรงที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภายในระยะเวลาแค่ 2 เดือน ก็ส่งผลต่อฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศ ความเป็นอยู่ของประชาชน อีกทั้งยังมีความเสี่ยงสูงต่อการถูกมาตรการคว่ำบาตรที่อาจรุนแรงมากขึ้น หากยังคงมีอัตราการเสียชีวิตของประชาชนเพิ่มมากขึ้นรายวัน ประเทศไทยในฐานะที่เป็นคู่ค้าหลักต้องแสดงจุดยืนที่ชัดเจน เพราะ

สัญญาณจากนานาชาติต่อมาตรการคว่ำบาตรอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาขณะเดียวกันผู้ประกอบการไทยที่มำธุรกิจกับเมียนมาอาจต้องเริ่มวางแผนบริหารจัดการทั้งในด้านการผลิต การชำระเงิน การขนส่งข้ามแดน และชายแดนให้ชัดเจน หรือแม้กระทั่งอาจเริ่มมองหาพันธมิตรใหม่ทดแทนในระยะสั้นก็เป็นการช่วยลดความเสี่ยงในระดับหนึ่ง



กิจกรรมอบรมออนไลน์ฟรีสำหรับสมาชิก สรท. ภายใต้โครงการ GoTogether

MAY 2021

- ศ. 7 09.00-12.00 น.**
ขั้นตอนและเอกสารการขนส่งสินค้าทางอากาศ
 โดย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (TIFA)
- พ. 12 09.00-12.00 น.**
หลักการสำคัญในการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล
 โดย สมาคมประกันวินาศภัยไทย
- พ. 20 09.00-12.00 น.**
วิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำและผ่านแดน
 โดย สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
- พ. 27 13.30-16.30 น.**
LEAN Concept and Business Process Improvement
 โดย อ.สุวัฒน์ จรรยาพูน
 ผู้อำนวยการหลักสูตรปริญญาคุณวุฒิบัณฑิต
 วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม

หมายเหตุ: หัวข้ออบรมเดือน พ.ค.-มิ.ย. 64 อยู่ระหว่าง
 ประสานกับวิทยากรเพื่อยืนยันวันและเวลาในการจัดอบรม
 ท่านสามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติม และลงทะเบียนได้ที่
<https://www.tnsc.com/index.php/tnsc-events/training/>

JUNE 2021

- พ. 9 09.00-12.00 น.**
Logistics Standardization: Pallet Standard in Thailand
 โดย คุณสมศักดิ์ บัญชารัตนบุญวัฒน์
 General Manager, Loscam (Thailand) Limited
- พ. 17 09.00-12.00 น.**
บริการและสิทธิประโยชน์จาก Free Zone สำหรับผู้ส่งออก
 โดย คุณวัลภา สติธวาท
 ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
- พ. 23 09.00-12.00 น.**
เรียนรู้ ปรับใช้เทคโนโลยีเพื่อลดต้นทุนสำหรับผู้ส่งออก (e-Service and Blockchain)
 โดย Mr. Piset Rittapirom
 Country Manager – Thailand Cluster,
 Sealand – A Maersk Company
- จ. 29 09.00-12.00 น.**
เทคนิคการบริหารจัดการคลังสินค้าสมัยใหม่
 โดย คุณภาสกร ตันติพงษ์
 Managing Director
 บริษัท ดีดีซี สปอเอกเทค จำกัด



TNSC

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

LQSPX #BATCH 14

LOGISTICS QUALIFICATION SYSTEM PROGRAM

หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง

เป็นหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
เน้นการปฏิบัติจริง โดยการถ่ายทอดประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทชั้นนำ ส่งผู้เข้าร่วมอบรมอย่างต่อเนื่อง อาทิ



วิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิในหลักสูตร



คุณพจนาน ภาชวรินทร์

อดีตผู้อำนวยการบริการด้าน
Supply Chain Management
บริษัท เนสท์เล่ (ประเทศไทย) จำกัด



คุณนพพร อินพิศรา

คณบดีกิตติคุณ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยศรีปทุม



คุณราชนทร์ ชัยวัฒนานนท์

ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส
ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน



ดร. ชัยชาญ เจริญสุข

กรรมการ
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สมัครด่วน!!! รับจำนวนจำกัด
ตั้งแต่วันที่ - 31 พฤษภาคม 2564



ดูรายละเอียดเพิ่มเติม
และลงทะเบียนเข้าร่วมอบรมได้ที่
<https://bit.ly/tnsclqsp14>

ปรับลดราคาฟ้าวิกฤต COVID-19

TNSC Member

จากราคาปกติ 45,900 บาท เหลือเพียง 29,900 บาท

Non - Member

จากราคาปกติ 51,900 บาท เหลือเพียง 36,900 บาท

(ราคานี้รวมค่าอบรม, ค่าอาหาร, ค่า Site Visit และ ค่าเอกสาร ไม่รวม VAT)

Organized by



Supported by

