



TNSC
THAI NATIONAL SHIPPERS' COUNCIL
WhitePaper Series, 2021

...the way to find the right direction...

**Post COVID-19
Rehabilitation Plan** for Export Sector

Logistics • Trade Facilitation • Innovation • Sustainability

THAI NATIONAL SHIPPERS' COUNCIL
WhitePaper Series, 2021

Post COVID-19 Rehabilitation Plan for Export Sector



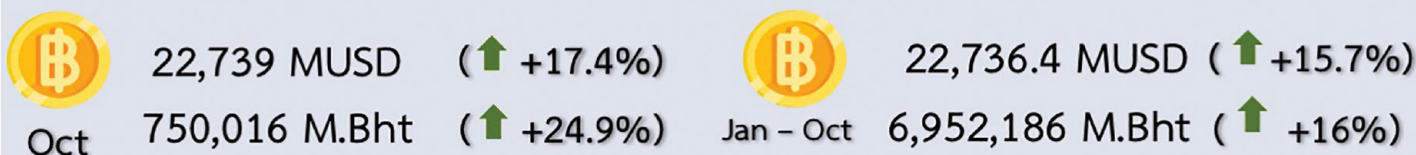
Please download full paper here

Economic Indicators : Oct 2021



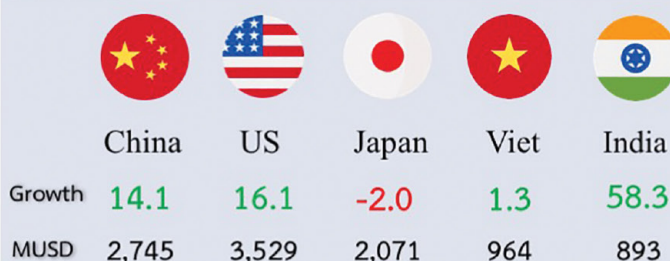
01

Export Value



02

Partner Country (Oct 2021)



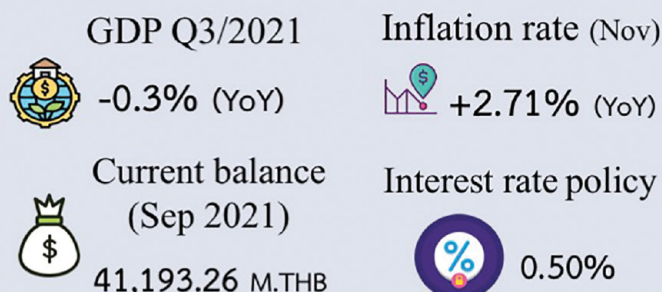
03

Oil price (USD/Barrel) & Gold (Nov 2021)



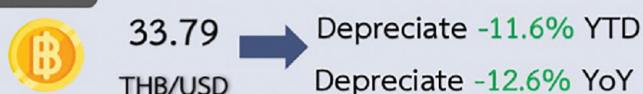
04

Thai Additional Statistic



06

Baht / USD (Nov 2021)



07

Marine Statistics (Nov 2021)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU)

Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
527	696	3,980	7,988	10,000

Bunker Prices

	VLSFO	585.5 - 639.0
	IFO380	455.5 - 513.5

05

Positive & Negative + Risk

Positive

- การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจคู่ค้าสำคัญ
- PMI ของประเทศคู่ค้าสำคัญที่ยังคงทรงตัวอยู่เหนือ 50
- เงินบาทยังคงมีแนวโน้มอ่อนค่าที่ 33 - 34 บาท

Negative & risk

- ความกังวลหลายประเทศทั่วโลกต่อสถานการณ์การระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่มีการกลายพันธุ์เป็นสายพันธุ์ "โอไมครอน"
- แรงงานในภาคการผลิตขาดแคลนต่อเนื่อง ประกอบกับต้นทุนการจ้างงานปรับตัวสูงขึ้น
- ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ และปัญหาSpace allocation ไม่เพียงพอ ค่าระวางเรือยังคงทรงตัวในระดับสูงต่อเนื่อง
- ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน
- ปัญหาคอขวดด้านอุปทานของโลก

Suggestion by TNSC

ปัญหาขาดแคลนแรงงานต่างด้าว

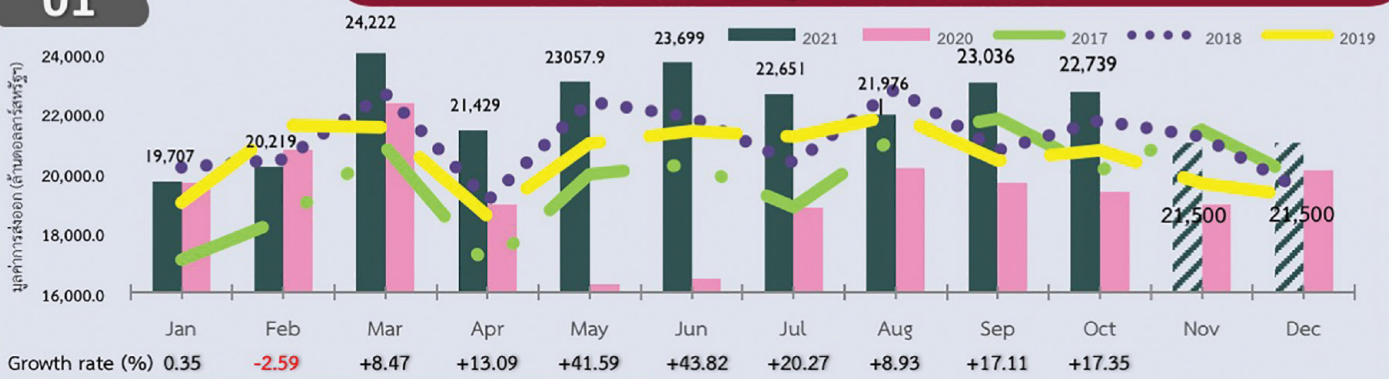
- กำหนดพื้นที่บริหารจัดการส่วนกลางสำหรับกักตัวแรงงานต่างด้าว รวมถึงให้มีการตั้งศูนย์ one stop service
- เชื่อมโยงข้อมูล digital data linkage ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าแรงงานต่างด้าวและนายจ้าง เพื่อให้สามารถตรวจสอบข้อมูลได้สะดวกรวดเร็วและแม่นยำมากขึ้นในทางปฏิบัติ

ปัญหาด้านทุนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าวัตถุดิบ

- ขอให้เร่งปรับลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าวัตถุดิบ อาทิ ภาษีสินค้าเหล็ก เหมคอนคักเตอร์ วัตถุดิบสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภค สำหรับนำเข้าผลิตเพื่อส่งออก ซึ่งอาจส่งต่ออัตราเงินเพื่อที่ปรับตัวสูงขึ้นกระทบราคาสินค้าที่ต้องปรับตัวตามกลไกราคา

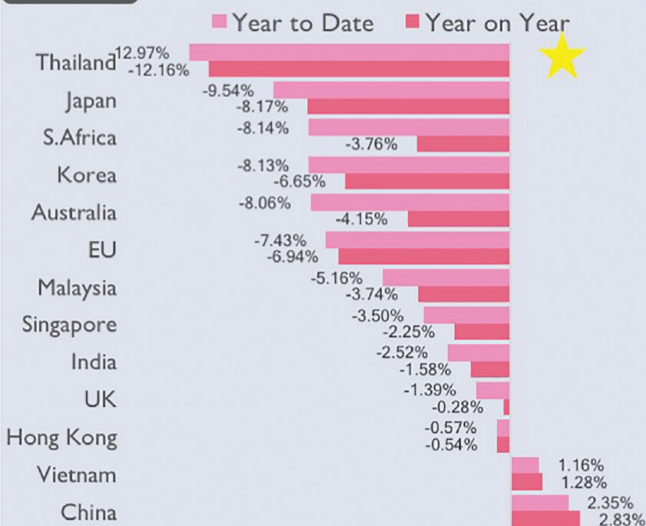
01

Thailand Export Situation



02

Exchange Rate (8 Dec 2021)



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
			64

สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"

ข้าว	370	33.7	0
ยางพารา	508	51.7	20
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	250	29.5	45
น้ำตาลทราย	185	111.6	-5

สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"

อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	482	-4.7	
กุ้งสดแช่แข็ง และกุ้งแปรรูป	120	12.9	3-5
ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง	500	23.4	
ไก่สด แช่แข็ง และแปรรูป	258	-13.7	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"

ยานพาหนะ	2,652	87.23	15
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,243	1.01	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"

เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	1,864	-1.7	
Hard Disk Drive	1,375	-2.7	
แผงวงจรไฟฟ้า	767	18.6	15
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,316	5.4	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	477	24.1	

สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"

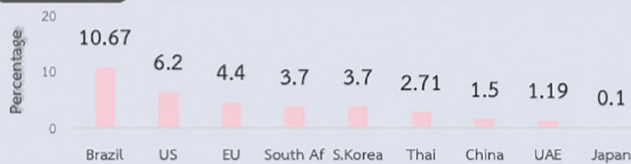
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,110	-4.6	20.0
เคมีภัณฑ์	861	52.3	15.0
เม็ดพลาสติก	963.40	32.54	25-30
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	370.10	3.79	

สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"

อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	771	-16.6	21-23
น้ำมันสำเร็จรูป	923	169.7	25.0
สิ่งทอ	360.73	19.20	10

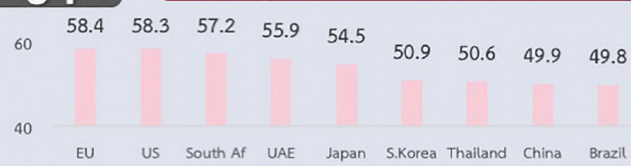
03

Inflation rate (Sep-Nov 2021)



04

PMI index (Nov 2021)



05

Shanghai Containerized Freight Index



สรท. ลุ้นส่งออกปี 64 โต 15% คาดปี 65 โต 5%

วันอังคารที่ 7 ธันวาคม 2564 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมพ์ รองประธาน สรท. และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ณ ห้องมณฑาทิพย์ 3 โรงแรมอนันตรา สยาม และออนไลน์ผ่านระบบ Google Hangout Meet ระบุว่า ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนตุลาคม 2564 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่าการส่งออกมีมูลค่า 22,738.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 17.35% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 750,015.8 ล้านบาท ขยายตัว 24.9% (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในเดือนตุลาคม ขยายตัว 25.38%) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 23,108.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 34.6% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 772,540 ล้านบาท ขยายตัว 43.3% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนตุลาคม 2564 ขาดดุลเท่ากับ 370.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเท่ากับ 22,524 ล้านบาท

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทย ในเดือนมกราคม - ตุลาคม 2564 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออกรวมมูลค่า 222,736.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 15.7% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 6,952,185.9 ล้านบาท ขยายตัว 16% (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในช่วง 10 เดือนนี้ขยายตัว 19.6%) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 222,736.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 15.7% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 6,999,330.7 ล้านบาท ขยายตัว 31.8% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยเดือนมกราคม - ตุลาคม 2564 เกินดุล 1,646.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ขาดดุลเท่ากับ 47,114.8 ล้านบาท

สรท.ปรับคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2564 ลุ้นเติบโตถึง 15% และคาดการณ์ปี 2565 โต 5-8% (ณ เดือนธันวาคม 2564) โดยมีปัจจัยปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) ความกังวลต่อสถานการณ์การระบาดของไวรัสโคโรนา-19 สายพันธุ์ “โอไมครอน” ซึ่ง WHO จัดให้อยู่ในกลุ่มสายพันธุ์ที่น่าห่วงกังวล และเริ่มมีการแพร่กระจายในหลายประเทศ อาทิ เบลเยียม เยอรมัน อิตาลี เซก ออสเตรเลีย ฮังการี สหรัฐฯ อังกฤษ ซึ่งยังคงมีตัวเลขผู้ติดเชื้อในระดับสูง ขณะที่หลายประเทศเริ่มกลับมาจำกัดการเดินทางเข้าออกประเทศโดยเฉพาะผู้ที่เดินทางมาจากแอฟริกา และมีความเป็นไปได้ที่หลายประเทศอาจจะล็อกดาวน์อีกครั้งซึ่งสวนทางกับช่วงเศรษฐกิจกำลังฟื้นตัว 2) แรงงานในภาคการผลิตขาดแคลนต่อเนื่อง ประกอบกับต้นทุนการจ้างงานปรับตัวสูงขึ้น กระทั่งการผลิตเพื่อส่งออกที่กำลังฟื้นตัวจากโควิด 3) ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ตักค้าง ณ ท่าเรือปลายทาง โดยเฉพาะท่าเรือ Los Angeles และ Long Beach ที่พบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้า รวมถึงปัญหา Space allocation ไม่เพียงพอทำให้ไม่สามารถจองระวางและส่งสินค้าได้ตามกำหนด ตลอดจนการระวางเรือยังคงสูงชันต่อเนื่อง โดยเฉพาะสหภาพยุโรป สหรัฐฯ รวมถึงจีนที่มีการเร่งนำเข้าสินค้าให้ทันช่วงเทศกาลคริสต์มาสและตรุษจีน ส่งผลให้บางสายการบินเรือต้องหยุดให้บริการจองระวางชั่วคราว ส่งผลต่อภาระต้นทุนการขนส่งสินค้าที่ผู้ส่งออกต้องจ่ายเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว และมีแนวโน้มที่จะทรงตัวสูงยาวจนถึงปี 2565 4) ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน อาทิ เซมิคอนดักเตอร์ เหล็ก น้ำมัน ส่งผลให้ภาคการผลิตเพื่อส่งออก ยังคงประสบปัญหาอย่างต่อเนื่อง 5) ปัญหาคอขวดด้านอุปทานของโลก เนื่องจากการผลิตทำได้ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ขณะที่ต้นทุนการผลิตโดยรวมปรับเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในเอเชียและไทยต้องแบกรับภาระจากต้นทุนที่สูงขึ้นจากราคาวัตถุดิบและสินค้านำเข้าที่เพิ่มสูงขึ้นตามต้นทุนค่าขนส่ง อัตราเงินเฟ้อในหลายประเทศปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลต่อเนื่องถึงกำลังซื้อผู้บริโภค และทำให้การนำเข้าของประเทศคู่ค้าสำคัญเริ่มชะลอตัวลง

ข้อเสนอแนะในภาพรวม สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

1. ปัญหาขาดแคลนแรงงานต่างด้าว ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งนำเข้าแรงงานต่างด้าวตาม MOU ในแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

1.1. กำหนดพื้นที่บริหารจัดการส่วนกลางสำหรับรวมถึงการตั้งศูนย์ One Stop Service สำหรับกักตัวและบริหารจัดการแรงงานต่างด้าว อาทิ สถานที่กักตัว จุดคัดกรองและอุปกรณ์เวชภัณฑ์ที่จำเป็นในการตรวจสอบ ดำเนินการด้านเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในจุดเดียว

1.2. เชื่อมโยงข้อมูล Digital Data Linkage ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าแรงงานต่างด้าวและนายจ้าง เพื่อให้สามารถตรวจสอบข้อมูลได้สะดวก รวดเร็วและแม่นยำมากขึ้นในทางปฏิบัติ

2. เร่งปรับลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าวัตถุดิบ อาทิ ภาษีสินค้า เหล็ก เซมิคอนดักเตอร์ วัตถุดิบสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภค สำหรับนำเข้าผลิตเพื่อส่งออก ซึ่งอาจส่งต่ออัตราเงินเฟ้อที่ปรับตัวสูงขึ้นกระทบราคาสินค้าที่ต้องปรับตัวตามกลไกราคา

ทั้งนี้ เพื่อให้มีแนวทางในการพัฒนาการส่งออกไทยให้สามารถเติบโตและแข่งขันได้ในระยะต่อไป สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้จัดทำ White Paper: Post Covid-19 Rehabilitation Plan for Export Sector เพื่อนำเสนอ 1) บทวิเคราะห์สภาพความเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอก 2) ความท้าทายระดับมหภาคต่อการส่งออกของไทย 3) ความท้าทายและข้อเสนอแนะในภาพรวมและรายอุตสาหกรรม ครอบคลุมกลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญประกอบด้วย อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมยางพารา อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมพลาสติกและผลิตภัณฑ์

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้วย PESTEL Model พบว่ามีปัจจัยภายนอกสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมส่งออกของประเทศในระยะต่อไป ประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านการเมือง อาทิ ความขัดแย้งทางการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ แนวคิดชาตินิยมและการปกป้องผลประโยชน์ของชาติและการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ประกอบการภายในประเทศในหลายประเทศและในหลายอุตสาหกรรม 2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ อาทิ การเจรจาการค้าเสรีและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ระดับทวิภาคี พหุภาคี และ Global FTA โดยเฉพาะประเด็นการสะสมแหล่งกำเนิดสินค้าภายในกลุ่ม การกำหนดนโยบายด้านงบประมาณเพื่อกระตุ้นให้เศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศพัฒนาแล้วอยู่ในระดับต่ำต่อเนื่องสวนทางกับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจประเทศกำลังพัฒนาซึ่งมีทิศทางเติบโตมากขึ้น บทบาทค่าเงินเหรียญสหรัฐต่อเศรษฐกิจโลก การเพิ่มขึ้นของราคาสินทรัพย์และทรัพยากรโดยไม่สะท้อนปัจจัยพื้นฐาน ทิศทางค่าระวางเรือในตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง 3) ปัจจัยด้านสังคม อาทิ สถานการณ์ขาดแคลนแรงงานในภาคอุตสาหกรรม การเรียกร้องด้านสิทธิมนุษยชนในสถานประกอบการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ความโปร่งใสและธรรมาภิบาลขององค์กรธุรกิจถูกจับตามากขึ้นจากลูกค้าและสังคม แรงกดดันจากสังคมในการป้องกันความเสี่ยงการแพร่ระบาดของโรคในสถานประกอบการ 4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี โดยเฉพาะการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและการพัฒนาด้าน Robotic 5) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะการตระหนักรู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศโลกของผู้บริโภค 6) ปัจจัยด้านกฎหมาย อาทิ การออกกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การบังคับกฎหมายทางด้านภาษีอย่างเคร่งครัดและครอบคลุมธุรกิจใหม่มากขึ้น เพื่อสร้างความเป็นธรรมในการแข่งขันและรายได้ของภาครัฐ การผ่อนปรนกฎระเบียบและมาตรการทางการเงิน และการออกกฎหมายภายในประเทศเพื่อควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เป็นต้น

มูลค่าการส่งออกของไทยที่กลับมาเติบโตในปี 2564 แสดงให้เห็นการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและศักยภาพของผู้ประกอบการไทย ภายใต้แรงกดดันจากความท้าทายระดับมหภาคต่อการส่งออกของไทย ได้แก่ 1) ความล่าช้าในการใช้ประโยชน์จากความตกลง อาทิ RCEP ความล่าช้าในการเจรจาการค้าเสรีกับประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ การแสดงเจตจำนงเข้าร่วมการเจรจา CPTPP การเจรจาการค้าเสรีระหว่างไทย-สหภาพยุโรป ไทย-สหราชอาณาจักร ไทย-ตุรกี และไทย-ปากีสถาน

รวมถึงการเจรจาเพื่อแก้ไขปัญหาคอขวดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี 2) ด้านโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบว่าผู้ส่งออกไทยเผชิญปัญหาสำคัญ ได้แก่ 2.1) ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล อาทิ ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์และระวางเรือขาดแคลนจากวิกฤตการณ์หมุนเวียนตู้สินค้าในตลาดขนส่งทางทะเล ค่าระวางเรือ (Freight) และค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มภายในประเทศ (Local Charges) ปรับเพิ่มสูงขึ้นโดยไม่เหมาะสมกับต้นทุนและไม่มีเหตุผลสมควร ปัญหาจากการล่าช้า (Delay) ของเรือ ส่งผลให้ตารางเรือเปลี่ยนแปลง สายเรือแจ้งเลื่อนการส่งมอบตู้สินค้าและเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากผู้ส่งออก ปัญหาความแออัดของท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ และความล่าช้าในการนำเข้าตู้สินค้า/ตู้เปล่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง การเรียกเก็บค่า Cargo Dues จากผู้นำเข้าอย่างเข้มงวด 2.2) ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ อาทิ การขาดแคลนระวางขนส่งสินค้า และการปรับเพิ่มสูงขึ้นของค่าระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมถึง นโยบาย ICAO's Air Cargo Security กำหนดให้ผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศจดทะเบียนกับหน่วยงานกำกับดูแล ภายใต้แนวคิด Known Consignor (KC) และ Regulated Agent (RA) ขณะที่สหภาพยุโรปกำหนดมาตรการความปลอดภัยสำหรับการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ จากประเทศนอกเครือสหภาพยุโรป หรือ Air Cargo and Mail Carrier Operating into the Union from a Third Country Airport (ACC3) ในการกำหนด KC3 (Known Consignor) และ RA3 (Regulated Agent) ซึ่งมีมาตรฐานสูงกว่า 2.3) การขนส่งสินค้าทางถนนและทางราง ซึ่งมีข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านจากมาตรการป้องกันการติดเชื้อโควิด-19 ความล่าช้าในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายเรื่องความสูงของรถบรรทุกเมื่อบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ประเภท High Cube และรถบรรทุกถยนต์ รวมถึงความล่าช้าในการทำสัญญาสัมปทานไอซีทีลาดกระบัง 2.4) ด้านพิธีการศุลกากรพบว่ายังมีปัญหาความล่าช้าในการยื่นเอกสารที่คล้ายคลึงกันแก่หลายหน่วยงาน และรูปแบบการกรอกข้อมูลเข้าสู่แบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ (Data field) ยังไม่ได้กำหนดมาตรฐานเดียวกัน และยังมีควมจำเป็นต้องใช้เอกสารตัวจริง ในการยื่นประกอบขอใบรับรอง/ใบอนุญาตกับหน่วยงานภาครัฐ ทำให้ไม่พร้อมรับมือกับการปฏิบัติตามมาตรการ Social Distancing เพื่อป้องกันการติดเชื้อในช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 3) ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลและระบบฐานข้อมูล พบว่าผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ยังไม่สามารถปรับตัวสำหรับการแข่งขันในโลกยุคดิจิทัล ประกอบกับความล่าช้าในการปรับปรุงการทำงานภาครัฐไปสู่ดิจิทัล โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนการ National Single Window (NSW) ให้เป็น Single Submission และระบบ Port Community System (PCS) 4) ด้านการเงินและอัตราแลกเปลี่ยน พบว่า ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมขาดสภาพคล่องทางการเงินจากยอดขายที่ลดลง และความผันผวนของค่าเงินบาท 5) ด้านแรงงานและการฝึกอบรม พบว่าในระยะแรกของการระบาดเกิดปัญหาการจ้างงานโดยรวมและชั่วโมงการทำงานลดลง อัตราการว่างงานอยู่ในระดับสูง แต่เมื่อสถานการณ์ส่งออกเริ่มฟื้นตัวกลับพบปัญหาที่แตกต่างกันคือสถานประกอบการไม่สามารถจัดหาแรงงานเพียงพอต่อกำลังการผลิต เงื่อนไขการจ้างงานไม่เอื้ออำนวยต่อปริมาณงาน พบข้อจำกัดในการจ้างแรงงานแบบ Part-time และมีความจำเป็นมากขึ้นในการพัฒนาแรงงานให้พร้อมต่อรูปแบบการทำงานแบบ New Normal ตลอดจนการ Upskill และ Re-skill เพื่อให้พร้อมทำงานร่วมกับเทคโนโลยีสารสนเทศ เครื่องจักรอัตโนมัติ และปัญญาประดิษฐ์ เป็นต้น

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาพร้อมกับสภาพการเปลี่ยนแปลงและสถานการณ์รายอุตสาหกรรม จึงมีข้อเสนอแนะการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่สำคัญประกอบไปด้วย

(1) ด้านการเจรจาการค้าเสรี และการยกเลิกข้อกีดกันทางการค้า อาทิ (1.1) จัดการประชุมร่วมกับภาคเอกชน สมาคมการค้า และทูตพาณิชย์ เพื่อพิจารณาสถานการณ์ส่งออกและปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อกลุ่มสินค้าเป็นประจำทุกเดือน (1.2) เร่งรัดการเจรจาการค้าเสรีกับคู่ค้าสำคัญ อาทิ กำหนดท่าทีเข้าร่วมเจรจา CPTPP เร่งรัดการเจรจา ไทย-สหภาพยุโรป ไทย-สหราชอาณาจักร ไทย-ปากีสถาน ไทย-ตุรกี ไทย-สหภาพเศรษฐกิจเอเชีย รวมถึงการเจรจาเพื่อเพิ่มสิทธิประโยชน์และลดข้อกีดกันทางการค้ากับชาติสมาชิกอาเซียน RCEP และอินเดีย (1.3) เจรจาทับประเทศจีนเพื่ออนุญาตให้สินค้าไทยสามารถผ่านแดนเพื่อขนส่งผ่านระบบรางต่อไปยังเอเชียกลางและสหภาพยุโรป

(2) ด้านโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อาทิ (2.1) เร่งแก้ไขปัญหาคอขวดในท่าเรือแหลมฉบัง เพิ่มทางเลือกของการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกจากภาคใต้ (2.2) ยกเว้นการเรียกเก็บค่า Cargo Dues สำหรับเรือ Barge

ในร่องน้ำเจ้าพระยา และจัดกลุ่มประเภทของสินค้าที่ต้องชำระค่า Cargo Dues และกำหนดอัตราเรียกเก็บให้สอดคล้องกับต้นทุนสินค้า (2.3) อนุญาตให้ผู้สินค้า/ตู้เปล่าเช่าเข้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง สามารถขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือระหว่างประเทศและท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ได้ตามความสมัครใจ (2.4) ส่งเสริมการเพิ่มบริการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบประจำเส้นทางโดยเครื่องบินขนส่งสินค้า (2.5) เร่งรัดดำเนินการมาตรการรับรองมาตรฐานผู้ประกอบการเป็น Known Consignor และ Regulated Agent เร่งรัดเจรจาเปิดเส้นทางทางการขนส่งใน GMS (2.6) เร่งปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดและอุปสรรค ให้สอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งทางถนน (2.7) เร่งรัดการพัฒนาท่าเรือบก สถานีบรรจุสินค้ากล่องและลานกองตู้สินค้าเพื่อยกระดับการขนส่งทางราง (2.8) กำกับดูแลให้มีการปรับเพิ่มค่าใช้จ่ายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ในอัตราที่สูงเกินต้นทุนจริง (2.9) กำกับดูแลการใช้อำนาจเหนือตลาดและอำนาจต่อรองที่เหนือกว่าของสายเรือต่อผู้ส่งออก (2.10) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น Transshipment Port (2.11) กำหนดมาตรฐานคุณภาพตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้า (2.12) สนับสนุนการลงทุนของผู้ให้บริการซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศ (2.13) ส่งเสริมการผลิตและการลงทุนเพื่อใช้บรรจุภัณฑ์หมุนเวียน (2.14) ขยายเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ณ ด้านศุลกากร เป็น 7 วัน 24 ชั่วโมง แบบกะและไม่คิดค่าล่วงเวลา (2.15) ขยายเงื่อนไขของถ่ายลำหรือผ่านแดนสามารถอยู่ในราชอาณาจักรได้เป็นเวลา 60 วัน แบบถาวร

(3) ด้านเศรษฐกิจดิจิทัลและพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ อาทิ (3.1) เร่งพัฒนาระบบ NSW ให้เป็น Single Submission (3.2) เร่งพัฒนาระบบ Port Community System และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (3.3) เร่งพัฒนาระบบ National Digital Trade Platform (3.4) ส่งเสริมให้เกิด E-Commerce Super Platform ของไทย (3.5) พัฒนาระบบการตลาดผ่านช่องทางออนไลน์

(4) ด้านการเงินและอัตราแลกเปลี่ยน อาทิ (4.1) รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทระหว่าง 33-34 บาท/เหรียญสหรัฐฯ (4.2) จัดสรรงบประมาณหรือกองทุนเพื่อช่วยเหลือและส่งเสริมภาคการผลิตและการส่งออก (4.3) เจรจาสหัชชีสัญญาภาษีซ้อนกับประเทศเป้าหมายการลงทุนและประเทศคู่เจรจาการค้าเสรี (4.4) ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่เกิดขึ้นจากการลงทุนนอกประเทศเป็นเวลาประมาณ 8-10 ปี (4.5) ลดต้นทุนการเงินของผู้ประกอบการ (4.6) ลดต้นทุนการนำเข้าวัตถุดิบ

(5) ด้านการพัฒนานวัตกรรม อาทิ (5.1) ลดเงื่อนไขวงเงินลงทุนขั้นต่ำสำหรับสนับสนุนการลงทุน (5.2) สนับสนุนงบประมาณวิจัยและพัฒนา การใช้ประโยชน์จากงานวิจัย จัดทำนักวิจัยเพื่อร่วมมือกับ SMEs (5.3) ส่งเสริมการลงทุน วิจัย และพัฒนาตามกรอบ BCG และ SDGs (5.4) ส่งเสริมให้มีศูนย์และออกแบบและพัฒนาสินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการ

(6) ด้านการส่งเสริมการลงทุนในระบบอัตโนมัติและปัญญาประดิษฐ์ อาทิ (6.1) ส่งเสริมการลงทุนในเครื่องจักร ระบบอัตโนมัติเพื่อทดแทนแรงงานคน (6.2) จัดหาแหล่งเงินทุนที่มีเงื่อนไขเหมาะสมกับสถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ (6.3) ปรับปรุงกฎระเบียบด้านผังเมืองให้สอดคล้องกับการลงทุนใหม่ของสถานประกอบการที่ตั้งโรงงานอยู่แต่เดิม

(7) ด้านแรงงานและการฝึกอบรม อาทิ (7.1) สนับสนุนด้านภาษีและงบประมาณฝึกอบรมให้กับแรงงานและสถานประกอบการเพื่อ re-skill และ up-skill (7.2) ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการเงินและการพัฒนามาตรฐานองค์กร (7.3) จัดและสนับสนุนงบประมาณ Training for Trainers (7.4) ส่งเสริมให้สามารถนำค่าใช้จ่ายในการสร้างและบริหารจัดการศูนย์ฝึกอบรมมาหักค่าใช้จ่ายได้ 300% (7.5) ปรับปรุงกฎหมายแรงงาน ให้รองรับ WFH และการจ้างงาน Part Time

(8) ด้านอื่น อาทิ (8.1) ส่งเสริมและยกระดับสินค้าเกษตร ปศุสัตว์ อุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร (8.2) สนับสนุนให้มีการรับรองมาตรฐาน FSC (Forest Stewardship Council) (8.3) สนับสนุนการลงทุนผลิตสินค้าเพื่อสุขอนามัยและป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ (8.4) จัดทำแผนฉุกเฉิน หรือแผนสำรอง ระดับประเทศ (8.5) เผยแพร่วัฒนธรรมความเป็นไทยในสินค้าที่มีจุดเด่น (8.6) ส่งเสริมการลงทุนในลักษณะคลัสเตอร์ เพื่อให้เกิดการพัฒนามูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าอย่างครบวงจร และกระจายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสู่ภูมิภาค (8.7) การลงทุนเพื่อลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม และ (8.8) การยกระดับหน่วยงานภายในประเทศในการออกใบรับรองเพื่อประโยชน์ทางการค้า

บทสรุปผู้บริหาร

White Paper: Post COVID-19 Rehabilitation Plan for Exporter Sector

วิกฤติโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อประชาคมโลกในหลากหลายมิติรวมถึงการส่งออกของไทยที่ต้องปรับตัวเพื่อก้าวเข้าสู่ความปกติใหม่ (New Normal) และเพื่อเป็นการระบุถึงแนวทางดำเนินการของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว สมาพันธ์ผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ด้วยการสนับสนุนจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน.) ได้ร่วมจัดทำ **White Paper: Post Covid-19 Rehabilitation Plan for Export Sector** เพื่อนำเสนอ 1) บทวิเคราะห์สภาพความเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอก 2) ความท้าทายระดับมหภาคต่อการส่งออกของไทย อาทิ สภาพความพร้อมและความสามารถในการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมส่งออกไทย การค้าระหว่างประเทศและการเจรจาการค้าเสรี โลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลและระบบฐานข้อมูล เพื่อก้าวสู่ Digital Trading Nation การเงินและอัตราแลกเปลี่ยนและแรงงานและการฝึกอบรม 3) ความท้าทายและข้อเสนอแนะในภาพรวมและรายอุตสาหกรรม ครอบคลุมกลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญประกอบด้วย อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมยางพารา อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และอุตสาหกรรมพลาสติกและผลิตภัณฑ์

ข้อมูลและบทวิเคราะห์ในรายงานได้รับการสนับสนุนข้อมูลจากการสัมภาษณ์และแบบสอบถามจากผู้ประกอบการส่งออกของไทย ทั้งขนาดใหญ่นขนาดกลาง และขนาดย่อม เพื่อให้ทราบถึงมุมมองที่แตกต่างและสามารถพัฒนาข้อเสนอที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการแต่ละกลุ่ม โดยการวิเคราะห์สถานการณ์ระดับมหภาคและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นตามหลัก PESTEL Model พบว่ามีปัจจัยภายนอกสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมส่งออกของประเทศในระยะต่อไป ประกอบด้วย

- 1) ปัจจัยด้านการเมือง** อาทิ ความขัดแย้งทางการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ แนวคิดชาตินิยมและการปกป้องผลประโยชน์ของชาติและการออกกฎหมายเพื่อคุ้มครองผู้ประกอบการภายในประเทศในหลายประเทศและในหลายอุตสาหกรรม
- 2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ** อาทิ การเจรจาการค้าเสรีและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ ระดับภูมิภาค พหุภาคีและ Global FTA โดยเฉพาะประเด็นการสะสมแหล่งกำเนิดสินค้าภายในกลุ่ม การกำหนดนโยบายด้านงบประมาณเพื่อกระตุ้นให้เศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศพัฒนาแล้วอยู่ในระดับต่ำต่อเนื่องสวนทางกับอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจประเทศกำลังพัฒนาซึ่งมีทิศทางเติบโตมากขึ้น บทบาทค่าเงินเหรียญสหรัฐต่อเศรษฐกิจโลก การเพิ่มขึ้นของราคาสินทรัพย์และทรัพยากรโดยไม่สะท้อนปัจจัยพื้นฐาน ทิศทางค่าระวางเรือในตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- 3) ปัจจัยด้านสังคม** อาทิ สถานการณ์ขาดแคลนแรงงานในภาคอุตสาหกรรม การเรียกร้องด้านสิทธิมนุษยชนในสถานประกอบการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ความโปร่งใสและธรรมาภิบาลขององค์กรธุรกิจถูกจับตามากขึ้นจากลูกค้าและสังคม แรงกดดันจากสังคมในการป้องกันความเสี่ยงการแพร่ระบาดของโรคในสถานประกอบการ
- 4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี** โดยเฉพาะการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและการพัฒนาด้าน Robotic
- 5) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม** โดยเฉพาะการตระหนักรู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศโลกของผู้บริโภค
- 6) ปัจจัยด้านกฎหมาย** อาทิ การออกกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

การบังคับกฎหมายทางด้านภาษีอย่างเคร่งครัดและครอบคลุมธุรกิจใหม่มากขึ้น เพื่อสร้างความเป็นธรรมในการแข่งขันและรายได้ของภาครัฐ การผ่อนปรนกฎระเบียบและมาตรการทางการเงิน และการออกกฎหมายภายในประเทศ เพื่อควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เป็นต้น

มูลค่าการส่งออกของไทยที่กลับมาเติบโตในปี 2564 แสดงให้เห็นการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและศักยภาพของผู้ประกอบการไทย ภายใต้อิทธิพลจากความท้าทายระดับมหภาคต่อการส่งออกของไทย ได้แก่ 1) ความล่าช้าในการใช้ประโยชน์จากความตกลง อาทิต RCEP ความล่าช้าในการเจรจาการค้าเสรีกับประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ การแสดงเจตจำนงเข้าร่วมการเจรจา CPTPP การเจรจาการค้าเสรีระหว่างไทย-สหภาพยุโรป ไทย-สหราชอาณาจักร ไทย-ตุรกี และไทย-ปากีสถาน รวมถึงการเจรจาเพื่อแก้ไขปัญหาข้อกีดกันทางการค้าที่มีใช้อยู่ 2) ด้านโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบว่าผู้ส่งออกไทยเผชิญปัญหาสำคัญ ได้แก่ 2.1) ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล อาทิ ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์และระวางเรือขาดแคลนจากวิกฤตการณ์เรือนยนต์สินค้าในตลาดขนส่งทางทะเล ค่าระวางเรือ (Freight) และค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มภายในประเทศ (Local Charges) ปรับเพิ่มสูงขึ้น โดยไม่เหมาะสมกับต้นทุนและไม่มีเหตุผลสมควร ปัญหาจากการล่าช้า (Delay) ของเรือ ส่งผลให้ตารางเรือเปลี่ยนแปลง สายเรือแจ้งเลื่อนการส่งมอบตู้สินค้าและเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากผู้ส่งออก ปัญหาความแออัดของท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ และความล่าช้าในการนำเข้าตู้สินค้า/ตู้เปล่า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง การเรียกเก็บค่า Cargo Dues จากผู้นำเข้าอย่างเข้มงวด 2.2) ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ อาทิ การขาดแคลนระวางขนส่งสินค้า และการปรับเพิ่มสูงขึ้นของค่าระวางการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมถึง นโยบาย ICAO's Air Cargo Security กำหนดให้ผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศจดทะเบียนกับหน่วยงานกำกับดูแล ภายใต้อาณัติ Known Consignor (KC) และ Regulated Agent (RA) ขณะที่สหภาพยุโรป กำหนดมาตรการความปลอดภัยสำหรับการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ จากประเทศนอกเครือสหภาพยุโรป หรือ Air Cargo and Mail Carrier Operating into the Union from a Third Country Airport (ACC3) ในการกำหนด KC3 (Known Consignor) และ RA3 (Regulated Agent) ซึ่งมีมาตรฐานสูงกว่า 2.3) การขนส่งสินค้าทางถนนและทางราง ซึ่งมีข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านจากมาตรการป้องกันการติดเชื้อโควิด-19 ความล่าช้าในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายเรื่องความสูงของรถบรรทุกเมื่อบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ประเภท High Cube และรถบรรทุกถยนต์ รวมถึงความล่าช้าในการทำสัญญาสัมปทานไอซีทีลาดกระบัง 2.4) ด้านพิธีการศุลกากร พบว่ายังมีปัญหาความซับซ้อนในการยื่นเอกสารที่คล้ายคลึงกันแก่หลายหน่วยงาน และรูปแบบการกรอกข้อมูลเข้าสู่แบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ (Data field) ยังไม่ได้กำหนดมาตรฐานเดียวกัน และยังมีความจำเป็นต้องใช้เอกสารตัวจริง ในการยื่นประกอบขอใบรับรอง/ใบอนุญาตกับหน่วยงานภาครัฐ ทำให้ไม่พร้อมรับมือกับการปฏิบัติตามมาตรการ Social Distancing เพื่อป้องกันการติดเชื้อในช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 3) ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลและระบบฐานข้อมูล พบว่าผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ยังไม่สามารถปรับตัวสำหรับการแข่งขันในโลกยุคดิจิทัล ประกอบกับความล่าช้าในการปรับปรุงการทำงานภาครัฐไปสู่ดิจิทัล โดยเฉพาะการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้เป็น Single Submission และระบบ Port Community System (PCS)



4) ด้านการเงินและอัตราแลกเปลี่ยน พบว่า ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมขาดสภาพคล่องทางการเงินจากยอดขายที่ลดลง และความผันผวนของค่าเงินบาท 5) ด้านแรงงานและการฝึกอบรม พบว่าในระยะแรกของการระบาดเกิดปัญหา การจ้างงานโดยรวมและชั่วโมงการทำงานลดลง อัตราการว่างงานอยู่ในระดับสูง แต่เมื่อสถานการณ์ส่งออกเริ่มฟื้นตัวกลับพบปัญหาที่แตกต่างกันคือ สถานประกอบการไม่สามารถจัดหาแรงงานเพียงพอต่อการผลิต เงื่อนไขการจ้างงานไม่เอื้ออำนวยต่อปริมาณงาน พบข้อจำกัดในการจ้างแรงงานแบบ Part-time และมีความจำเป็นมากขึ้นในการพัฒนาแรงงานให้พร้อมต่อรูปแบบการทำงานแบบ New Normal ตลอดจนการ Upskill และ Re-skill เพื่อให้พร้อมทำงานร่วมกับเทคโนโลยีสารสนเทศ เครื่องจักรอัตโนมัติ และปัญญาประดิษฐ์ เป็นต้น

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาพร้อมกับสภาพการเปลี่ยนแปลงและสถานการณ์รายอุตสาหกรรม จึงมีข้อเสนอแนะการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่สำคัญประกอบไปด้วย

(1) ด้านการเจรจาการค้าเสรี และการยกเลิกข้อกีดกันทางการค้า อาทิ (1.1) จัดการประชุมร่วมกับภาคเอกชน สมาคมการค้า และทูตพาณิชย์ เพื่อพิจารณาสถานการณ์ส่งออกและปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อรายกลุ่มสินค้าเป็นประจำทุกเดือน (1.2) เร่งรัดการเจรจาการค้าเสรีกับคู่ค้าสำคัญ อาทิ กำหนดท่าทีเข้าร่วมเจรจา CPTPP เร่งรัดการเจรจา ไทย-สหภาพยุโรป ไทย-สหราชอาณาจักร ไทย-ปากีสถาน ไทย-ตุรกี ไทย-สหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย รวมถึงการเจรจาเพื่อเพิ่มสิทธิประโยชน์และลดข้อกีดกันทางการค้ากับชาติสมาชิกอาเซียน RCEP และอินเดีย (1.3) เจรจาทับประเทศจีนเพื่ออนุญาตให้สินค้าไทยสามารถผ่านแดนเพื่อขนส่งผ่านระบบรางต่อไปยังเอเชียกลางและสหภาพยุโรป

(2) ด้านโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อาทิ (2.1) เร่งแก้ไขปัญหาค่าความแออัดในท่าเรือแหลมฉบัง เพิ่มทางเลือกของการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกจากภาคใต้ (2.2) ยกเว้นการเรียกเก็บค่า Cargo Dues สำหรับเรือ Barge ในร่องน้ำเจ้าพระยา และจัดกลุ่มประเภทของสินค้าที่ต้องชำระค่า Cargo Dues และกำหนดอัตราเรียกเก็บให้สอดคล้องกับต้นทุนสินค้า (2.3) อนุญาตให้ตู้สินค้า/ตู้เปล่าขาเข้า ณ ท่าเรือแหลมฉบังสามารถขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือระหว่างประเทศและท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ได้ตามความสมัครใจ (2.4) ส่งเสริมการเพิ่มบริการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบประจำเส้นทางโดยเครื่องบินขนส่งสินค้า (2.5) เร่งรัดดำเนินมาตรการรับรองมาตรฐานผู้ประกอบการเป็น Known Consignor และ Regulated Agent เร่งรัดเจรจาเปิดเส้นทางขนส่งใน GMS (2.6) เร่งปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดและอุปสรรค ให้สอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งทางถนน (2.7) เร่งรัดการพัฒนาท่าเรือบก สถานีบรรจุสินค้ากล่อง และลานกองตู้สินค้าเพื่อยกระดับการขนส่งทางราง (2.8) กำกับดูแลมิให้มีการปรับเพิ่มค่าใช้จ่ายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศในอัตราที่สูงเกินต้นทุนจริง (2.9) กำกับดูแลการใช้อาณาเขตเหนือตลาดและอำนาจต่อรองที่เหนือกว่าของสายเรือต่อผู้ส่งออก (2.10) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น Transshipment Port (2.11) กำหนดมาตรฐานคุณภาพตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้า (2.12) สนับสนุนการลงทุนของผู้ให้บริการซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศ (2.13) ส่งเสริมการผลิตและการลงทุนเพื่อใช้บรรจุภัณฑ์หมุนเวียน (2.14) ขยายเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

ณ ด้านศุลกากร เป็น 7 วัน 24 ชั่วโมง แบบกะ และไม่คิดค่าล่วงเวลา (2.15) ขยายเงื่อนไขให้ของถ่ายลำหรือผ่านแดนสามารถอยู่ในราชอาณาจักรได้เป็นเวลา 60 วัน แบบถาวร

(3) ด้านเศรษฐกิจดิจิทัลและพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ อาทิ (3.1) เร่งพัฒนาระบบ NSW ให้เป็น Single Submission (3.2) เร่งพัฒนาระบบ Port Community System และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (3.3) เร่งพัฒนาระบบ National Digital Trade Platform (3.4) ส่งเสริมให้เกิด E-Commerce Super Platform ของไทย (3.5) พัฒนาระบบการค้าผ่านช่องทางออนไลน์

(4) ด้านการเงินและอัตราแลกเปลี่ยน อาทิ (4.1) รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทระหว่าง 33-34 บาท/เหรียญสหรัฐฯ (4.2) จัดสรรงบประมาณหรือกองทุนเพื่อช่วยเหลือและส่งเสริมภาคการผลิตและการส่งออก (4.3) เจรจาสนธิสัญญาภาษีซ้อนกับประเทศเป้าหมายการลงทุนและประเทศคู่เจรจาการค้าเสรี (4.4) ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่เกิดขึ้นจากการลงทุนนอกประเทศเป็นเวลาประมาณ 8-10 ปี (4.5) ลดต้นทุนการเงินของผู้ประกอบการ (4.6) ลดต้นทุนการนำเข้าวัตถุดิบ

(5) ด้านการพัฒนานวัตกรรม อาทิ (5.1) ลดเงื่อนไขวงเงินลงทุนขั้นต่ำสำหรับสนับสนุนการลงทุน (5.2) สนับสนุนงบประมาณวิจัยและพัฒนาการใช้ประโยชน์จากงานวิจัย จัดทำนักวิจัยเพื่อร่วมมือกับ SMEs (5.3) ส่งเสริมการลงทุน วิจัย และพัฒนาตามกรอบ BCG และ SDGs (5.4) ส่งเสริมให้มีศูนย์และออกแบบและพัฒนาสินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการ

(6) ด้านการส่งเสริมการลงทุนในระบบอัตโนมัติและปัญญาประดิษฐ์ อาทิ (6.1) ส่งเสริมการลงทุนในเครื่องจักร ระบบอัตโนมัติเพื่อทดแทนแรงงานคน (6.2) จัดหาแหล่งเงินทุนที่มีเงื่อนไขเหมาะสมกับสถานะทางการเงินของผู้ประกอบการ (6.3) ปรับปรุงกฎระเบียบด้านผังเมืองให้สอดคล้องกับการลงทุนใหม่ of สถานประกอบการที่ตั้งโรงงานอยู่แต่เดิม

(7) ด้านแรงงานและการฝึกอบรม อาทิ (7.1) สนับสนุนด้านภาษีและงบประมาณฝึกอบรมให้กับแรงงานและสถานประกอบการเพื่อ re-skill และ up-skill (7.2) ส่งเสริมและสนับสนุนด้านการเงินและการพัฒนามาตรฐานองค์กร (7.3) จัดและสนับสนุนงบประมาณ Training for Trainers (7.4) ส่งเสริมให้สามารถนำค่าใช้จ่ายในการสร้างและบริหารจัดการศูนย์ฝึกอบรมมาหักค่าใช้จ่ายได้ 300% (7.5) ปรับปรุงกฎหมายแรงงาน ให้รองรับ WFH และการจ้างงาน Part Time

(8) ด้านอื่น อาทิ (8.1) ส่งเสริมและยกระดับสินค้าเกษตร ปศุสัตว์ อุตสาหกรรมเกษตรและอาหาร (8.2) สนับสนุนให้มีการรับรองมาตรฐาน FSC (Forest Stewardship Council) (8.3) สนับสนุนการลงทุนผลิตสินค้าเพื่อสุขอนามัยและป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ (8.4) จัดทำแผนฉุกเฉิน หรือแผนสำรอง ระดับประเทศ (8.5) เผยแพร่วัฒนธรรมความเป็นไทยในสินค้าที่มีจุดเด่น (8.6) ส่งเสริมการลงทุนในลักษณะคลัสเตอร์ เพื่อให้เกิดการพัฒนามูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าอย่างครบวงจร และกระจายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสู่ภูมิภาค (8.7) การลงทุนเพื่อลดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม และ (8.8) การยกระดับหน่วยงานภายในประเทศในการออกไปรับรองเพื่อประโยชน์ทางการค้า

สรุปประเด็นเสวนาออนไลน์หัวข้อ

“สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล และแนวโน้มอัตราค่าระวางเรือปี 2022”





เสวนาออนไลน์

สถานการณ์ การขนส่งสินค้าทางทะเล และแนวโน้มอัตราค่าระวางเรือ ปี 2022

ผู้ร่วมเสวนา



ดร.ชัยชาญ เจริญสุข
ประธาน
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย



คุณพิเศษ ฤทธากิริมย์
ประธาน
สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ



คุณวิฑูรย์ สันติบุษยรัตณี
นายกสมาคม
ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

- มองปัจจุบัน คาดการณ์อนาคต ปัจจัยบวก-ลบ ที่ผู้ส่งออกไทยจะต้องเตรียมรับมือ
- ทิศทางการปรับตัวและบริการรูปแบบใหม่ของสายเรือและ Freight Forwarder
- ข้อเสนอแนะและข้อเรียกร้องต่อภาครัฐเพื่อยกระดับคุณภาพบริการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทย

ดำเนินการเสวนา โดย

คุณคงฤทธิ์ จินทริก
ผู้อำนวยการบริหาร
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย



วันพฤหัสบดีที่ 18 พฤศจิกายน 2564
เวลา 09.00 – 12.00 น. ผ่านโปรแกรม Zoom
Meeting ID: 881 0163 9454 Passcode: TNSC

เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2564 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้จัดงานเสวนาออนไลน์ภายใต้หัวข้อ “สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล และแนวโน้มอัตราค่าระวางเรือปี 2022” ร่วมกับสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) และสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลจากมุมมองของผู้ส่งออก กับมุมมองของผู้ให้บริการและคาดการณ์ปัจจัยบวก-ลบที่ผู้ส่งออกต้องมีการเตรียมการ พร้อมทิศทางการปรับตัวกับบริการรูปแบบใหม่ของสายเรือ และตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)

สถานการณ์การส่งออก และการขนส่งสินค้าทางทะเล ปี 2564

จากมุมมองของสรท. การส่งออกของประเทศไทยในปี 2564 ปัจจุบันเติบโตอยู่ที่ 12% และคาดว่าสิ้นปี 2564 จะเติบโตประมาณ 15% แต่ในความเป็นจริง หากสามารถส่งออกสินค้าได้ตามคำสั่งซื้อ และไม่พบปัญหาการขาดแคลนตู้ และระวางเรือเช่นในช่วงที่ผ่านมา ประเมินว่าการส่งออกอาจสามารถเติบโตได้มากกว่า 259,500 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งในปี 2564 พบว่าเป็นการเติบโตในลักษณะ V Shape สูงสุดในรอบ 33 ปี เนื่องจากการส่งออกของไทยอยู่แบบซัพพลายเชน ซึ่งประเทศคู่ค้าที่เป็นตลาดหลัก อาทิ ประเทศจีน และสหรัฐอเมริกา มีการฟื้นตัวเร็ว ทำให้ได้ไทยได้รับอานิสงส์ อย่างไรก็ตาม คู่ค้าตลาดรองของประเทศไทย เช่น ออสเตรเลีย อินเดีย และอาเซียน พบว่ายังคงประสบปัญหาการระบาดของโควิด-19 แต่เห็นสัญญาณที่ดีขึ้นในภูมิภาคตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ ที่คาดว่าจะเริ่มฟื้นตัวในช่วงไตรมาสที่ 4/2564 ถึงไตรมาสที่ 2/2565 ทั้งนี้ ปัจจัยเสริมในการฟื้นตัวเร็วพบว่าดัชนีด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Purchasing Index) ยังปรับตัวอยู่ในระดับสูง ในขณะที่ปัจจัยลบมีเรื่องค่าระวางเรือ วิกฤติขาดแคลน และมีความผันผวน รวมถึงการขาดแคลนแรงงาน

ทั้งนี้ จากบทวิเคราะห์ของ Drewry พบว่าในปี 2564 สถานการณ์การขนส่งสินค้า Container Throughput เติบโตราว 8.2% เมื่อเทียบกับปี 2562-2563 ที่ผ่านมา ซึ่งบางประเทศการผลิตยังไม่ฟื้นตัว จึงมีการนำเข้าสินค้าจากเอเชีย และคาดว่าในปี 2565 จะเติบโตราว 5% จากนั้นจะเติบโตเรื่อยไปราว 3% โดยพบว่าปริมาณ

สินค้าที่ขนส่งทั่วโลก ต้นทาง และปลายทางที่สำคัญ คือภูมิภาคเอเชีย ส่วนยุโรปเติบโตราว 5% ซึ่งประเทศผู้นำเข้าที่มีการ Lockdown มีการนำเข้าสินค้าจากเอเชียเข้าไปเพิ่มจำนวนมาก

สำหรับปัญหาปัจจุบันพบว่าประสิทธิภาพของท่าเรือ (Port Productivity) ยังคงต่ำอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะท่าเรือในสหรัฐอเมริกาที่มีความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้มีเรือคอยเทียบท่า ส่งผลกระทบต่อซัพพลายเชน ซึ่งคาดว่าผลกระทบของตู้ในปี 2565 จะอยู่ในสภาวะคงตัวยาวไปถึงปี 2566

จากมุมมองของสมาคม BSAA มองว่าจากบทวิเคราะห์ของ Drewry สะท้อนความเป็นไปได้สูง ซึ่งมีทั้งปัจจัยภายนอก คือ เรื่อง Port Congestion ในสหรัฐอเมริกา ที่เป็นปัญหาติดขัดเรื่องการลากตู้ Inland เข้าไปภายในประเทศ รวมถึงเรื่อง Warehouse และปัญหาการขาดแคลนหัวลาก ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในยุโรปเช่นเดียวกัน โดยจากข้อมูลกองเรือพบว่ามียูเอชวี 24 ล้าน TEUs ที่วิ่งให้บริการหมุนเวียนอยู่ในปัจจุบัน ในขณะที่มีเรือที่จอดอยู่ไม่ได้ใช้งาน (Idle Fleet) ประมาณ 1% อาทิ จอดเพื่อการติดตั้ง Scrubber ซึ่งถือว่ามียูเอชวีจำนวนมาก โดยพบว่ามียูเอชวีการส่งต่อเรือเพิ่มขึ้นมหาศาล ซึ่งตั้งแต่ต้นปีมีการส่งต่อเพิ่มประมาณ 2 ล้าน TEUs และต่อมาเพิ่มเป็น 4 ล้าน TEUs จนปัจจุบันเพิ่มเป็นกว่า 5 ล้าน TEUs ซึ่งคิดเป็น 20% ของปริมาณ 24 ล้าน TEUs ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

- ส่วนของประเทศไทยพบปัญหาหลักคือเรื่องตู้และระวางเรือ ซึ่งพบว่ามีความท้าทาย คือ สินค้าขาเข้าของประเทศไทยเติบโตต่อเนื่องตลอด 3-4 ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้สินค้าขาเข้าเบียด Space หรือพื้นที่ระวางของตู้เปล่าที่จะนำเข้ามา ทำให้ไม่สามารถนำตู้เปล่าจากที่อื่นมาได้เท่าที่ควร ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นปัญหาเรื่อง Infrastructure
- ผู้ซื้อฝั่งยุโรป และสหรัฐอเมริกา พบว่ามีการปรับวิธีการทำ Contract เพื่อป้องกันความเสี่ยง

โดยเฉพาะพวกที่เป็น Global brand ที่ไทยผลิตส่งออกในเทอม FOB มีการทำ contract ที่ยาวขึ้น ในอัตราที่สูงขึ้นขยับเข้าหา Spot rate เพื่อให้ได้มาซึ่งตู้ และระวางเรือ

จากมุมมองของสมาคม TIFFA ต่อสถานการณ์มองว่าในปี 2563-2564 ตัวเลขการบริโภคหดตัว โดยเริ่มดีขึ้นเมื่อต้นปี 2564 ที่มีเรื่อง backlog ของสินค้าที่ตกค้างมา ทำให้กระทบต่อ Supply ของเรือ และระวางเรือที่ไม่เพียงพอ แต่ทั้งนี้ การมีเรือใหม่มากขึ้น อาจช่วยเรื่องความสมดุลของ Trade balance และความเพียงพอของเรือ (Vessel capacity) ทั้งนี้บทบาทของ Freight Forwarder มีส่วนร่วมในการเชื่อมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ตัวอย่างเช่น การขนส่งด้วยรถบรรทุกข้ามแดน (Cross border truck – activity เรียกว่า land-sea) มาขึ้นเรือที่ทำเรือแหลมฉบัง เป็นต้น โดยมองว่าในอนาคตมีความท้าทายเรื่องรถไฟจีน-ลาว อาจเป็นทางหนึ่งที่จะใช้เป็นการระบายความหนาแน่น (Congestion) ของการขนส่งทางเรือได้ ซึ่งเป็นความท้าทายของไทยที่ต้องเข้าร่วมผลักดัน เพื่อช่วยผ่อนคลายนโยบายวิกฤตดังกล่าว

คาดการณ์สถานการณ์การส่งออก และการขนส่งสินค้าทางทะเลปี 2565

ในปี 2565 สรท. คาดว่าสถานการณ์การส่งออก จะยังคงพบปัญหาเรื่องของค่าระวางเรือ ปัญหาเรื่องแรงงาน รวมถึงราคาน้ำมัน ซึ่งอาจส่งผลต่อค่าเงินเฟ้อ โดยคาดว่าค่าการส่งออกของไทยจะมีแรงส่งอย่างต่ำ 5% ซึ่งจะมีการฟื้นตัวของตลาดรอง ดังนั้น สำหรับการขนส่งสินค้า จึงจำเป็นต้องมีการหารือเรื่องค่าระวาง โดยทิศทางค่าระวาง Rebound เพิ่มสูงขึ้นในปี 2564 ที่ผ่านมา เพราะ Demand & Supply ที่ไม่สมดุล ซึ่งตลาดปลายทางต้องการตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก

- จากการวิเคราะห์ของ Drewry ระบุว่าทิศทางค่าระวางในปี 2565 จะยังคงสูงต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับมุมมองของสมาคม BSAA ที่มองภาพกว้างของสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลจะคงตัวในระดับสูงอยู่ในแบบเดียวกับไตรมาสที่ 4/2564 ไปอีกราว 6 เดือน สืบเนื่องจากตู้ตกค้างที่สหรัฐอเมริกา ขณะเดียวกันตู้เปล่าขาออกกลับมาก็มาติดที่เอเชีย ส่วนทิศทางอาจต้องพิจารณาอีกครั้งหลังช่วงเทศกาลตรุษจีน ส่วนเรื่องของระวางเรือ และปริมาณตู้ ไทยมีการนำเข้าสินค้ามากขึ้น ทำให้มีตู้สำหรับนำมาส่งออก ส่วนการนำเข้าตู้เปล่ายังคงที่ ซึ่งเรื่องสภาพตู้นี้นับว่าเป็นปัญหาส่วนหนึ่ง
- จากข้อมูลของ World Forecast เรื่อง World throughput / World fleet ระบุว่าในปี 2566 เรือใหม่จะลงน้ำเพิ่มสูงขึ้น และสถานการณ์จะเริ่มเข้าสู่ภาวะสมดุลในช่วงปีดังกล่าว ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของ Drewry ที่มองว่าสถานการณ์จะเป็นเช่นนี้ไปถึงสิ้นปี 2565 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ผู้ส่งออกต้องหารือกับคู่ค้า ในการทำ Service Contract เพื่อป้องกันความผันผวนของค่าระวาง ส่วนปี 2566 ทิศทางค่าระวางอาจลดลง แต่อาจยังคงมีความผันผวน
- ประเด็นเรื่องเรือต่อใหม่ ทางสมาคม BSAA มองว่าเรือที่ต่อลงน้ำเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่ง โดยจะเริ่มเห็นตู้เปล่ามากขึ้นในช่วงกลางปี 2565 ถ้าสถานการณ์ในท่าเรือมีการคลายตัว ตู้เปล่าอาจใช้เวลาอย่างน้อยลงส่วนเรื่องของ Space อาจยังคงยคลี่ยตามมาที่ละขั้น และคาดการณ์ว่าปลายปี 2566 การระบาดของโควิด-19 จะเริ่มคลายตัว ซึ่งส่งผลให้ท่าเรือต่างๆ ผ่อนคลายมากขึ้น

- สายเรือมีการประเมินสถานการณ์จากดัชนีหลักที่ใช้พิจารณา คือ ความตรงต่อเวลาของตารางเรือ โดยขณะนี้อยู่ที่ราว 20% (ตัวเลขนี้ยาวนานเกิน 12 เดือนแล้ว) หากสามารถขึ้นไปแตะถึงระดับ 40% สถานการณ์จึงจะเริ่มผ่อนคลายนั่น ทั้งนี้ มีวิธีการลดแรงกดดัน ด้วยการใช้การขนส่งทางรถไฟ และเครื่องบิน เพื่อช่วยลดความตึงตัว ซึ่งหากยุโรปคุมโควิดได้อยู่ อาจมีแนวโน้มทิศทางที่ดีขึ้น เพราะปัจจุบันเริ่มกลับมาะบาดระลอก 4 จึงต้องพิจารณาปัจจัยนี้ประกอบ

สรุปการพัฒนาที่สำคัญ ในปี 2565-2566 ประเด็นที่เอกชนและรัฐต้องดำเนินการ

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในท่าเรือ เพื่อรองรับการส่งออกที่เติบโตขึ้น ทำให้เกิดประสิทธิภาพในท่าเรือ Port Efficiency & Reliability ในระยะยาว ผลักดัน Turnaround Time ให้เร็วขึ้น
- การส่งเสริม Multimodal Transport รวมถึงการทำ Dry port เพื่อส่งเสริมการส่งสินค้าข้ามแดนผ่านไปยังประเทศจีน ซึ่งต้องทำงานร่วมกับภาครัฐ
- ประเด็นการนำเทคโนโลยี IT เข้ามาช่วยในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล ขณะนี้อยู่ระหว่างการผลักดัน National Digital Trade Platform (NDTP) รวมถึงการผลักดัน Port Community System (PCS) ของการทำเรือฯ ตลอดจนการเชื่อมโยง กับแพลตฟอร์มของผู้ให้บริการภาคเอกชน อาทิ สมาคม TIFFA ที่มี Logistics E-Market Place (LeMP) และสายเรือที่มี Software แพลตฟอร์ม เช่น Tradelens ซึ่งการทำเรือฯ มีเป้าหมายการเชื่อมต่อให้สมบูรณ์ภายในปี 2567 เชื่อมต่อไปยังระบบต่างๆ ทั้งเรือ ศาลากร การขอใบอนุญาตต่างๆ ในแต่ละหน่วยงาน เป็นต้น โดยในแพลตฟอร์มเดียวกัน สามารถเชื่อมต่อกับ ASW ส่งข้อมูลในรูปแบบ Single transition เพื่อย่นระยะเวลา และเป็นแบบ Real time ตรวจสอบสถานะได้
- การเชื่อมต่อกับ Service provider แต่ละหน่วยงาน ซึ่งมีการนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาสนับสนุนการทำงาน เช่น ภายในลานรับตู้ จะช่วยให้สามารถสื่อสารข้อมูลแต่ละลานของสายเรือ ในการตรวจสอบตู้ เพื่อไม่ให้เสียเวลาในการวิ่งรถหัวลาก รวมถึงการแชร์ข้อมูลตารางเรือเข้าเพื่อให้เห็นความเป็น Real time มากขึ้น การผลักดันข้อมูลของเรือให้เป็นสาธารณะ เพื่อการวางแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของตารางเรือ ตลอดจนการนำ IT เข้ามาเติมเต็มเรื่องประสิทธิภาพการทำงานภายในท่าเรือ (Port productivity) และส่วนหนึ่งสามารถช่วยแก้ปัญหาประเด็นเรื่องแรงงานที่มองว่าในปี 2565 ยังคงมีความกังวลในประเด็นนี้

JANUARY

พ. 19 ม.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก”

โดย ดร.ศรีสลา ภวมิญกุล
รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday276>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

พ. 20 ม.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “พิทักศุลกากรระบบฮาร์โมไนซ์และ พิทักศุลกากรฮาร์โมไนซ์อาเซียน ฉบับปี 2022”

โดย ผู้แทนจากกองพิทักอัตราศุลกากร
กรมศุลกากร

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday277>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,070 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,140 บาท

พ. 26 ม.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “Inventory Management for Competitive Advantage”

โดย คุณสุรสิทธิ์ ศิริสมภพ
Managing Director, TWS Solutions Co., Ltd.
ที่ปรึกษา บมจ.ศรีไทยซูเปอร์แวร์

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday278>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

FEBRUARY

พ. 3 ก.พ. 09.00-16.00 น.

อบรม “วิธีวัดผลงานจัดซื้อและการทำรายงานจัดซื้อ”

โดย อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามัทธนะ
B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS
ผู้ก่อตั้งและนายกคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อ
และซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday279>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	3,210 บาท
	บุคคลทั่วไป	4,280 บาท

พ. 17 ก.พ. 09.00-16.00 น.

อบรม “คิดแบบนักกลยุทธ์มืออาชีพ”

โดย คุณเตชะ บุนยะชัย
รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday281>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

พ. 23 ก.พ. 09.00-16.00 น.

อบรม “เจาะลึกกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า การรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (RoO)”

โดย อาจารย์สมบุญพงษ์ พุกกะเวส
อดีตผู้อำนวยการส่วนกว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า
สำนักพิทักอัตราศุลกากร กรมศุลกากร

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday282>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

MARCH

พ. 3 มี.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “Advanced Import – Export & Case Study”

โดย ดร.ศรีสลา ภวมิญกุล
รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday283>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

พ. 9 มี.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “เลือกวิธีการชำระหนี้ และ INCOTERMS ที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก” รุ่นที่ 1/2565

โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday284>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

พ. 31 มี.ค. 08.30-16.30 น.

ประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 27

โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ลงทะเบียน : <https://bit.ly/agm2022>

ค่าลงทะเบียน ไม่มีค่าใช้จ่าย

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท 02-6797555 ต่อ 501, 502 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวิชรินทร์) หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com, watcharin@tnsc.com
หมายเหตุ : 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม 2) แผนงานยังไม่รวมศึกษาดูงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิกโดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม