



## สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ขอเรียนเชิญท่านสมาชิกเข้าร่วม การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 27 วันพุธที่ 30 มีนาคม 2565

**เวลา 12.30 – 16.00 น.**

ณ ห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น Lobby  
โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ  
กรุงเทพฯ ต.ราชดำริ  
และผ่านระบบออนไลน์  
โปรแกรม Google Hangout Meet



สแกนเพื่อลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม  
หรือ คลิก <https://bit.ly/agm2022>



# Economic Indicators : Jan 2022



01

## Export Value



24,930 MUSD (↑ +8%)

Jan. 708,312 M.Bht (↑ +21%)

03

## Thai Additional Statistic

GDP Q4/2021 Inflation rate (Feb)



1.9% (YoY)



+5.28% (YoY)

Current balance  
(Jan 2022)



-54,714.52 M.THB

Interest rate policy



0.50%

05

## Baht / USD (Mar 2021)



32.10

THB/USD



Appreciate 2.02% YTD

Depreciate -7.63% YoY

06

## Marine Statistics (Feb 2021)

Freight Rate (UNIT : USD/TE)

Port Klang Shanghai Dubai EU USWC

677 946 4,025 8,824 10,000

Bunker Prices



VLSFO 705.0 – 774.0

IFO380 556.0 – 597.0

07

## Shanghai Containerized Freight Index



02

## Oil price (USD/Barrel) & Gold (Feb 2022)

OPEC

Brent

WTI

89 - 101 89 - 108 87 - 97



Price

1,900.70  
USD/Ounce

04

## Positive & Negative + Risk

Positive



- การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจคู่ค้าสำคัญ
- PMI ของประเทศคู่ค้าสำคัญที่ยังคงทรงตัวอยู่เหนือ 50

Negative & risk



1. สถานการณ์ข้อพิพาทระหว่างยูเครนและรัสเซีย ส่งผลต่อหลายปัจจัยที่สำคัญทั้งภูมิรัฐศาสตร์ เศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศทั้งทางตรงและทางอ้อม หากสถานการณ์การสู้รบยืดเยื้อบานปลาย อาทิ
  - ราคาพลังงานปรับตัวสูงขึ้น
  - ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคามันหมุน



2. ค่าเงินบาทมีความผันผวนไปมาทิศทางแข็งค่า
3. แรงงานภาคการผลิตขาดแคลนต่อเนื่อง กระทบการผลิตเพื่อการส่งออกที่กำลังฟื้นตัว
4. สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 "โอมิครอน"
5. ปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือประเทศปลายทาง ทำให้ต้องใช้เวลานานในการขนถ่ายสินค้า รวมถึงปัญหาค่าระวางเรือทรงตัวในระดับสูง Space allocation ไม่เพียงพอ

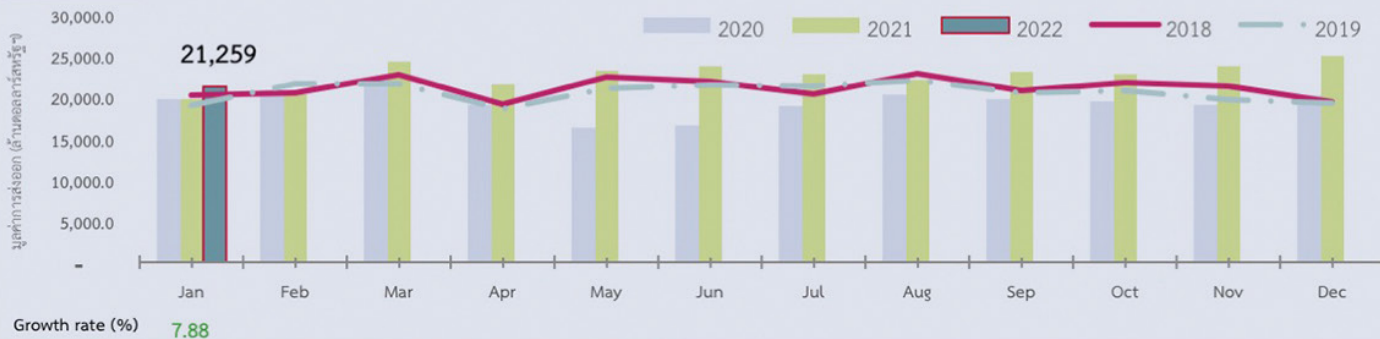


Suggestion by TNSC

1. เร่งกระชับความสัมพันธ์ทางการค้าเพื่อยกระดับ/กระตุ้นให้เกิด Trade activity และเร่งผลักดันการค้าเข้าสู่ตลาด RCEP ให้มากที่สุด
2. เร่งยกระดับการใช้ระบบดิจิทัลแพลตฟอร์มเข้ามาช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าเต็มรูปแบบ เช่น NSW และเร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวก
3. ตรึงราคาพลังงาน โดยเฉพาะน้ำมันดีเซลไม่ให้เกิน 30 บาท/ลิตร เนื่องจากต้นทุนพลังงานคิดเป็นต้นทุนที่สำคัญในการผลิต ควบคุมต้นทุนภาคการผลิตตลอดโซ่อุปทาน อื่น อาทิ ค่าน้ำ ค่าไฟ วัตถุดิบชั้นกลางสำหรับการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค และขอให้ภาครัฐพิจารณาการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำโดยอ้างอิงจากการปรับขึ้นตามอัตราเงินเฟ้อเป็นหลัก

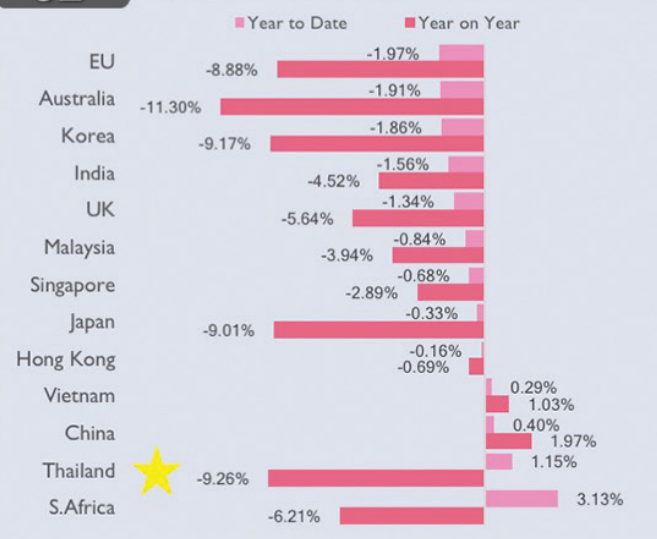
01

Thailand Export Situation



02

Exchange Rate (6 Feb 2022)



สินค้าส่งออกสำคัญ	Forecast
	65 (%)
<b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"</b>	
ข้าว	10
ยางพารา	10
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	5
น้ำตาลทราย	90
<b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"</b>	

อาหารทะเลแช่แข็งกระป๋องและแปรรูป	
กุ้งสดแช่แข็ง และกุ้งแปรรูป	
ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง*	3-5
ไก่สด แช่แข็ง และแปรรูป	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"	
ยานพาหนะ	5
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	
<b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"</b>	

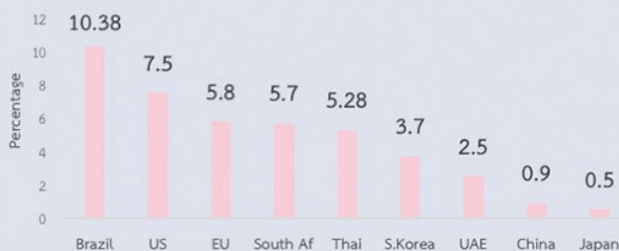
เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	
Hard Disk Drive	
แผงวงจรไฟฟ้า	10
เครื่องใช้ไฟฟ้า	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	

สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"	
ผลิตภัณฑ์ยาง	10
เคมีภัณฑ์	10
เม็ดพลาสติก	5
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	
<b>สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"</b>	

อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	2-4
น้ำมันสำเร็จรูป	10
สิ่งทอ	15-20

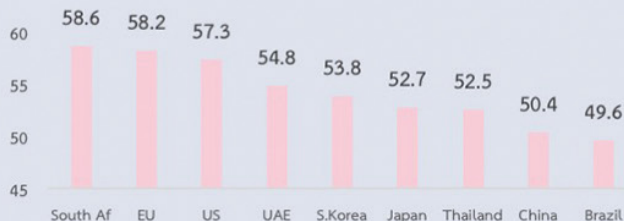
03

Inflation rate (Dec 2021 – Feb 2022)



04

PMI index (Feb 2021)



# สรท. หวังสถานการณ์ **รัสเซีย-ยูเครน** คลี่คลายอย่างรวดเร็ว แนะรัฐช่วยผู้ประกอบการลดผลกระทบ

วันอังคารที่ 1 มีนาคม 2565 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมพ์กุล รองประธาน สรท. โดย สรท. ติดตามและประเมินผลกระทบจากการสู้รบระหว่างรัสเซีย-ยูเครน และมาตรการตอบโต้ด้านการค้า และการเงินของประเทศสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป ซึ่งคาดการณ์เบื้องต้นว่า อาจมีผลกระทบต่อทั้งเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของต้นทุนภาคการผลิต ทั้งจากราคาพลังงานและราคาวัตถุดิบปรับตัวสูงขึ้น อาทิ เหล็ก ธัญพืช เซมิคอนดักเตอร์ ซึ่งอาจส่งผลให้คำสั่งซื้อจากคู่ค้าลดลงบางส่วน โดย สรท. ประเมินในเบื้องต้นว่าหากสถานการณ์การสู้รบไม่ยืดเยื้อบานปลายหรือขยายวงกว้างไปกว่านี้และสามารถเจรจาหยุดยั้งได้ภายในสามเดือน การส่งออกของไทย ปี 2565 คาดว่าจะยังเติบโตได้ที่ร้อยละ 5 (ณ มีนาคม 2565) โดยคาดว่าสถานการณ์ส่งออกในไตรมาสแรกจะสามารถเติบโตได้ที่ร้อยละ 7-8 เนื่องจากมีการยืนยันคำสั่งซื้อไว้แล้วล่วงหน้า แต่หากสถานการณ์ยังคงยืดเยื้ออาจกระทบต่อการส่งออกในไตรมาสสอง โดยอาจมีคำสั่งซื้อลดลงประมาณ 4-5 พันล้านเหรียญสหรัฐ และกลุ่มสินค้าที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบ อาทิ ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องใช้ไฟฟ้า (เครื่องปรับอากาศ)

ทั้งนี้ มูลค่าการส่งออกของไทยไปรัสเซียในปี 2564 มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 0.38 ของมูลค่าการส่งออกไทยไปยังทั่วโลก หรือประมาณ 1,028 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่มูลค่าการส่งออกไทยไปยูเครนในปี 2564 มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 0.05 ของมูลค่าการส่งออกไทยไปยังทั่วโลก หรือประมาณ 134.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ สรท. คาดว่าราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกจะเคลื่อนไหวเฉลี่ยอยู่ในกรอบ 100-105 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

ขณะที่ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญ ได้แก่ 1) สถานการณ์ข้อพิพาทระหว่างยูเครนและรัสเซีย ส่งผลต่อหลายปัจจัยที่สำคัญทั้งภูมิรัฐศาสตร์ เศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศทั้งทางตรงและทางอ้อม หากสถานการณ์การสู้รบยืดเยื้อบานปลาย อาทิ 1.1) ราคาพลังงานปรับตัวสูงขึ้น จากสถานการณ์ก่อนหน้านี้ที่ราคาน้ำมันทรงตัวในระดับสูง จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มากขึ้น ประกอบกับสถานการณ์รัสเซีย-ยูเครน ส่วนหนึ่งรัสเซียเป็นผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่เป็นอันดับสองของโลก (ราว 11% ของการผลิตน้ำมันทั่วโลก) กดดันให้ราคาน้ำมันและก๊าซปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง เยอรมนีได้หยุดเจรจาซื้อขายน้ำมันเพื่อตอบโต้รัสเซีย กดดันให้ราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสินค้ารวมถึงต้นทุนการขนส่งปรับตัวสูงขึ้นตามกลไกราคาพลังงานในตลาดโลก สรท. คาดว่าราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกจะเคลื่อนไหวเฉลี่ยอยู่ในกรอบ 100-105 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล 1.2) ปัญหาราคาวัตถุดิบขาดแคลนและผันผวน อาทิ เซมิคอนดักเตอร์, เหล็ก, สินค้าธัญพืช เป็นต้น 2) ค่าเงินบาทมีความผันผวนไปในทิศทางแข็งค่า New low ในรอบ 5-7 เดือน จาก Fund flow นักลงทุนต่างชาติไหลเข้าตลาดทุนและตลาดพันธบัตรของไทย

จำนวนมาก ส่วนหนึ่งจากการที่ผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลสหรัฐมีความผันผวน จากที่นักลงทุนคาดการณ์ว่าเฟดอาจจะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอีกรอบ จากที่กำหนดไว้ว่าจะปรับขึ้น 0.50 ในช่วงเดือนมีนาคมที่จะถึงนี้ ประกอบกับแรงหนุนจากราคาทองคำที่เริ่มกลับมาเป็นสินทรัพย์ปลอดภัยจากนักลงทุน ประกอบกับสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย ยูเครน นักลงทุนหลีกเลี่ยงความเสี่ยงในระยะสั้น 3) แรงงานภาคการผลิตขาดแคลนต่อเนื่อง กระทบการผลิตเพื่อการส่งออกที่กำลังฟื้นตัว 4) สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 “โอมิครอน” ในหลายประเทศเริ่มมีตัวเลขผู้ติดเชื้อเพิ่มสูงขึ้นอีกระลอก รวมถึงประเทศไทย (New high) ถึงแม้ว่าจะมีการฉีดกระตุ้นเข็ม 3 และเข็ม 4 ต่อเนื่อง ขณะที่หลายประเทศเริ่มผ่อนคลายมาตรการสำหรับการเดินทางระหว่างประเทศรวมถึงไทย ถึงแม้จะมีตัวเลขผู้ติดเชื้อสูงต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามก็ยังคงต้องติดตามและประเมินสถานการณ์ไวรัสโอมิครอนสายพันธุ์ย่อย BA.2 อย่างใกล้ชิด 5) ปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือประเทศปลายทาง ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้า รวมถึงปัญหา ค่าระวางเรือทรงตัวในระดับสูง Space allocation ไม่เพียงพอทำให้ไม่สามารถจองระวางได้

## ข้อเสนอแนะของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

1) เพื่อเตรียมรับมือต่อความผันผวนของตลาดเงินทั่วโลกที่อาจเกิดจากกรณีพิพาท สรท. ขอให้รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทให้อยู่ในกรอบ 32.5-33.5 บาทต่อเหรียญสหรัฐ

1.1) กรณีการชำระเงินระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการส่งออกควรต้องขอให้ชำระเงินก่อนส่งมอบสินค้าเพื่อเป็นการป้องกันความเสี่ยงระดับหนึ่ง

2) เพื่อรับมือต่อการปรับเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าทุน สรท. ขอให้รัฐพิจารณาอนุญาตการปรับขึ้นราคาสินค้าได้ตามสัดส่วนราคาต้นทุนวัตถุดิบ และต้นทุนพลังงานที่ปรับตัวสูงอย่างแท้จริงทั่วโลก เนื่องจากผู้ประกอบการไม่สามารถแบกรับต้นทุนการผลิตที่มีความผันผวนในช่วงสถานการณ์ปัจจุบันที่เกิดขึ้น.

3) เร่งมองหาช่องทางเปิดตลาดเพิ่มเติมทดแทนกลุ่มสินค้าที่อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอคำสั่งซื้อจากกลุ่มประเทศกรณีพิพาท หากการสู้รบขยายเป็นวงกว้างและมีความยืดเยื้อมากกว่า 3 เดือนขึ้นไป

4) ขอให้ภาครัฐพิจารณาการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำโดยอ้างอิงจากปัจจัยการปรับขึ้นตามอัตราเงินเฟ้อเป็นหลัก และขอให้พิจารณาปรับขึ้นแบบค่อยเป็นค่อยไป เนื่องจากปัจจุบันผู้ประกอบการมีต้นทุนแรงงานที่ค่อนข้างสูง

## สรุปประเด็นหารือร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง



วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 9.00-10.00 น. สมาชิกผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) โดย ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. นำทีมผู้บริหาร สรท. ประกอบด้วย คุณกัญญกัต ดันติพิพัฒน์พงศ์ ที่ปรึกษา สรท. คุณสมบัติ เปรมประภา รองประธาน สรท. คุณเดชะ บุญยะชัย รองประธาน สรท. คุณสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน สรท. ดร.ศรีสลา ภาวัญกุล รองประธาน สรท. คุณสมพล ธนาดำรงศักดิ์ กรรมการ สรท. คุณพิชชาภรณ์ อาชวงค์ทิพย์ (ผู้แทนคุณธรรศ ทั้งสมบัติ) และคุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. เข้าพบหารือ คุณอนุคม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และหน่วยงานผู้บริหารจากกรมศุลกากร กรมสรรพากร และกรมสรรพสามิต เพื่อหารือประเด็นปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก อาทิ

- **ด้านการผลิต** 1) การเก็บภาษีโซเดียม (ภาษีความเค็ม) / ภาษีความหวาน 2) การคืนภาษีมูลค่าเพิ่มล่าช้า VAT Refund 3) การคืนภาษีแบตเตอรี่/ น้ำผลไม้เข้มข้น ที่นำมาใช้เป็นวัตถุดิบผลิตสิ่งของอื่นเพื่อส่งออก 4) มาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถกระบะ
- **ด้านนวัตกรรมและการลงทุน** 1) มาตรการช่วยเหลือ Up-skill / Re-skill แรงงาน
- **ด้านพิธีการศุลกากรและการค้าข้ามแดน** 1) สิทธิประโยชน์กับผู้ส่งออกที่เป็น AEO privilege
- **ด้านกิจกรรมขนส่งโลจิสติกส์** 1) ข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อการส่งออกจากภาคใต้

โดยมีสรุปรายละเอียดความเห็นที่ประชุมฉบับเต็มสามารถดาวน์โหลดได้จาก QR Code ด้านข้างนี้



## สรท. เข้าพบและหารือกับประธาน JETRO กรุงเทพฯ

วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 เวลา 10.00-12.00 น. คุณกัญญกัต ดันติพิพัฒน์พงศ์ ที่ปรึกษา สรท. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. ม.ล. สมรมาศ โพธิ์ศิริสุข เลขาธิการ สรท. และคุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร เข้าพบหารือร่วมกับนายอัสสิชิ ทาเคทานิ ประธานองค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (JETRO) และคณะ พร้อมกันนี้ ได้มอบของที่ระลึกเนื่องในโอกาส JETRO ได้มีการย้ายสำนักงานใหม่ รวมถึงมอบ White paper-Post Covid Rehabilitation for Export Sector ให้เป็นข้อมูลประกอบ โดยมีสรุปประเด็นที่หารือแลกเปลี่ยนกัน ดังนี้

1. แนวโน้มเศรษฐกิจไทยและสินค้าการส่งออกที่สำคัญในปี 2565 รวมถึงปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญ อาทิ การขาดแคลนวัตถุดิบ โดยเฉพาะ semiconductor ปัญหาราคาวัตถุดิบปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงราคาค่าขนส่ง และราคาพลังงานปรับตัวสูงขึ้น

2. สถานการณ์การขนส่งและโลจิสติกส์ / สถานการณ์ตู้คอนเทนเนอร์ และความแออัดของท่าเรือที่สำคัญ

3. นโยบายการเปลี่ยนผ่านไปสนับสนุนการใช้ รถยนต์ EV ของไทย ซึ่งทาง JETRO มองว่าต้องทำแบบ Smooth Transition ค่อยเป็นค่อยไป เพราะมีหลายภาคส่วนได้รับผลกระทบ

4. โครงการ LOQP ตั้งเป้าขยายความร่วมมือระหว่าง 2 หน่วยงานให้มากขึ้น โดยขอให้มีการหารือในรายละเอียดเพิ่มเติม ลำดับต่อไป / ร่วมถึงการยกระดับแรงงานที่มีทักษะ ซึ่งไทยเริ่มขาดแคลนและภาคการศึกษาอาจไม่มีการส่งเสริมมากพอ อาทิ กลุ่ม Machatronic / Automation machine

5. JETRO มองการฟื้นตัวจากผลกระทบโควิด-19 ของผู้ประกอบการชาวญี่ปุ่นในไทย จากการสำรวจบริษัทญี่ปุ่นในประเทศไทย และนำมาประเมินจากดัชนีคาดการณ์ภาวะธุรกิจ (Diffusion Index) ซึ่งแสดงทิศทางของภาวะธุรกิจปรากฏว่าเริ่มมีสัญญาณฟื้นตัวที่ดีขึ้นตั้งแต่ช่วง 2021 ต่อเนื่องจนถึงครึ่งแรกของปี 2022 ทั้งในส่วนภาคการผลิตและภาคบริการ

5.1 จากผลกระทบของโควิด-19 ทำให้การประเมินของนักธุรกิจชาวญี่ปุ่นในไทย ที่ได้รับผลกระทบช่วง 5-20 ประมาณร้อยละ 35 ไม่ได้รับผลกระทบร้อยละ 18



5.2 มุมมองกิจกรรมทางเศรษฐกิจในอนาคต มองว่ายังคงขนาดของกิจการเท่าเดิมร้อยละ 65 ขณะที่ร้อยละ 28 มีโอกาสขยายธุรกิจเพิ่มเติม และร้อยละ 4 มีโอกาสลดขนาดธุรกิจลง

6. ปัญหาเรื่องการเข้าถึงวัคซีนภาคการผลิต / และเงื่อนไขการเดินทางข้ามประเทศของนักธุรกิจ นักท่องเที่ยวของทั้ง 2 ประเทศ

7. การลงทุนในทรัพย์สินประเภททุน (Capital investment) ภาคการผลิต คาดว่าจะมีอัตราการขยายขนาดทรัพย์สินมากขึ้นประมาณร้อยละ 35

8. JETRO คาดการณ์ว่า ภาคการส่งออกของบริษัทญี่ปุ่นในไทยมีดัชนีการกระจายตัวทางธุรกิจเติบโตขึ้นร้อยละ 40 และคาดว่าตลาดที่สำคัญของนักลงทุนญี่ปุ่น ในปีนี้ คือ เวียดนาม อินเดีย อินโดนีเซีย และญี่ปุ่น

9. แนวโน้มอัตราแลกเปลี่ยน / กระบวนการขั้นตอนการเก็บภาษีนิติบุคคลและศุลกากร

10. แนวทางลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Neutrality) นักลงทุนญี่ปุ่นยังไม่มั่นใจในเรื่องความชัดเจนของเชิงนโยบายเพื่อทำให้นักลงทุนตัดสินใจเข้ามาตั้งฐานการผลิตหรือตั้ง Haeadquarter ในไทยมากขึ้น อาจต้องรอความชัดเจนอีกซักระยะหนึ่ง

# 5 ปี โครงข่ายรถไฟ เชื่อม ไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม กับการเชื่อมจีนใน BRI

## แนวโน้มการขนส่งทางราง

การขนส่งสินค้าทางรางทั่วโลก มีมูลค่า 250 พันล้านดอลลาร์ในปี 2564 และคาดว่าจะเติบโตเพิ่มขึ้น ประมาณ 2% ในช่วงระยะเวลาคาดการณ์ 2564-2569 และจากสถานการณ์ โควิด-19 มีผลกระทบที่หลากหลายนต่อตลาดการขนส่งทางราง เนื่องจากภูมิภาคต่างๆ เช่น อเมริกาเหนือและใต้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทางรางลดลง ในขณะที่เอเชียและยุโรปพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นในระยะยาว ส่วนแบ่งการขนส่งทางรางในภูมิภาคคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด นอกจากนี้ ยังคาดว่าจะมีการลงทุนที่สูงขึ้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมและการใช้เทคโนโลยีเพื่อทำให้การขนส่งทางรถไฟเป็นดิจิทัล



Rail Freight Transport Market - Growth by Region (2021-2026)



### เอเชียแปซิฟิกกับการขนส่งสินค้าทางราง

แหล่งอุตสาหกรรมในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นผู้นำตลาดและคาดว่าจะมีการเติบโตมากกว่ายุโรปและอเมริกาเหนืออย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจีนจะเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุด รองลงมาคืออินเดีย โดยเครือข่ายรถไฟของอินเดียใหญ่เป็นอันดับสามของโลก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นตัวขับเคลื่อนหลักสำหรับการขนส่งสินค้าทางรางทั้งภูมิภาค ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับเปลี่ยนทางเศรษฐกิจที่สำคัญในประเทศอาเซียนส่วนใหญ่ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา เส้นทางรถไฟจีน-ลาว ที่เชื่อมจีนและ สปป.ลาว การพัฒนาไฟฟ้าพลังน้ำ และโครงการอื่นๆ ที่ได้รับทุนจากจีน ได้ช่วยส่งเสริมการเชื่อมต่อระหว่างทั้งสองประเทศ การเกษตรถือเป็นภาคส่วนสำคัญในการขนส่งออกผลผลิตการเกษตรจากลาวไปยังจีน โดยเฉพาะกล้วย ยางพารา ปุ๋ย มันสำปะหลัง และข้าวโพด

ในส่วนของอินเดีย ซึ่งเป็นตลาดสำคัญของโลกรองจากจีน การเติบโตของอุตสาหกรรมทั่วทั้งประเทศได้เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ปริมาณการขนส่งสินค้ายังคงค้างให้เพิ่มขึ้นอย่างมากเนื่องจากการลงทุนที่เพิ่มขึ้นและการมีส่วนร่วมที่เพิ่มขึ้นของภาคเอกชน รัฐบาลอินเดียยังผลักดันสนับสนุนให้กับโมเดล PPP ในอุตสาหกรรมด้วยการพัฒนาสถานีต่างๆ การสร้างสถานีขนส่งสินค้าส่วนตัว และการดำเนินงานรถไฟผู้คอนเทนเนอร์ส่วนตัว นอกจากนี้ยังอนุญาตให้ FDI 100% ในภาคการรถไฟ

### ต้นทุนการขนส่งต่ำ และ Modal Shift ขับเคลื่อนการขนส่งทางราง

แนวโน้มบริษัทขนส่งทางรถไฟยังคงมีการลงทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป้าหมายลดต้นทุนให้กับลูกค้า ตัวอย่างเช่น เพิ่มน้ำหนักบรรทุก โดยน้ำหนักต่อขบวนเพิ่มขึ้นถึง 80% ด้วยสถานการณ์ค่าขนส่งในรูปแบบอื่นที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ค่าขนส่งทางรถไฟต่ำกว่าค่าขนส่งทางรถไฟเป็นเพียงหนึ่งในสิบของต้นทุนการขนส่งทางรถยนต์ ทำให้การขนส่งทางรถไฟเป็นทางเลือกในการขนส่งที่คุ้มค่า วิกฤตการณ์โควิด-19 ส่งผลให้คนขับรถบรรทุกขาดแคลนและข้อจำกัดในการขนส่งทางทะเลและทางอากาศในหลายประเทศและภูมิภาค ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งทางรถบรรทุก ทางทะเล หรือทางอากาศ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเมื่อเทียบกับค่าขนส่งทางราง สิ่งนี้ทำให้การเปลี่ยนไปสู่การขนส่งทางรถไฟเป็นข้อได้เปรียบและช่วยให้อุปทานมีความคล่องตัวมากขึ้น

### Belt and Road Initiative (BRI)

Belt and Road Initiative (BRI) หรือโครงการเส้นทางสายไหมแห่งศตวรรษที่ 21 คือยุทธศาสตร์หลักของจีนในการขยายอิทธิพลบนเวทีโลกผ่านการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับนานาประเทศ ยุทธศาสตร์นี้เริ่มมาตั้งแต่ปี 2013 ภายใต้การนำของประธานาธิบดีสีจิ้นผิง และครอบคลุมกว่า 80 ประเทศทั่วโลกทั้งในทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา โดยการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งเส้นทางคมนาคม

เช่น ถนน รถไฟ ทางยกระดับ ท่าเรือ รวมถึงพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตลอดเส้นทาง โดยประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก คือ Silk Road Economic Belt ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมระหว่างจีน ประเทศแถบเอเชียกลาง และยุโรป และ Maritime Silk Road เส้นทางคมนาคมทางน้ำเชื่อมจากจีนไปยังประเทศแถบแอฟริกา และทะเลเมดิเตอร์เรเนียน สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษแบ่งออกเป็นโครงการระเบียงเศรษฐกิจ 6 แห่ง ได้แก่ (1) จีน-คาบสมุทรอินโดจีน (2) จีน-บังกลาเทศ-เมียนมา-อินเดีย (3) จีน-ปากีสถาน (4) จีน-เอเชียกลาง-เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (5) เส้นทางยูเรเชีย และ (6) จีน-มองโกเลีย-รัสเซีย ซึ่งเป็นการสร้าง



ความร่วมมือเพื่อเชื่อมโยงเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา โดยมีหลักการคือ 1. การเชื่อมโยงทั้ง 3 ภูมิภาคเพื่อสร้างประโยชน์ร่วมกัน

2. การกำหนดให้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเป็นตัวขับเคลื่อนหลักและสนับสนุนด้วยการส่งเสริมการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมระหว่างประชาชนในแนวเส้นทาง BRI โดยจะไม่แทรกแซงกิจการภายในของประเทศที่เข้าร่วม อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การเงิน และการลงทุนเช่นนี้ เป็นทั้งโอกาสและความท้าทายสำหรับประเทศต่าง ๆ ที่อยู่ตามแนวเส้นทาง BRI ซึ่งเป็นข้อริเริ่มที่มีอิทธิพลต่อ เศรษฐกิจไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากประเทศไทยอยู่กึ่งกลางของแนวเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ เป็นอันดับ 2 ของโลก และเป็นคู่ค้าทางเศรษฐกิจรายใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ดังนั้นทิศทางการดำเนินนโยบายด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศของ สาธารณรัฐประชาชนจีนโดยเฉพาะ BRI ซึ่งมีนัยด้านภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) ด้วยย่อมส่งผลกระทบต่อประเทศคู่ค้าสำคัญๆ ของจีนในภูมิภาคนี้อย่างมีนัยสำคัญ

### ประเทศไทยภายใต้การเชื่อมโยง GMS The China-Indochina Peninsula Economic Corridor GMS Economic Corridor

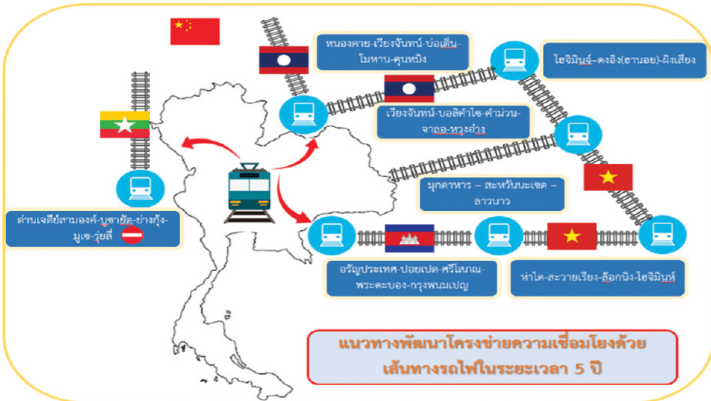
ประเทศไทยเป็นหนึ่งใน 65 ประเทศที่อยู่ในเส้นทางสายไหมใหม่แต่ไทยไม่ได้อยู่ในแผนพัฒนาตามระเบียงเศรษฐกิจแต่มีความสามารถในการเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรอินโดจีน (China - Indochina Peninsula Economic Corridor : CIPEC) ที่ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ จีน สิงคโปร์ กัมพูชา เมียนมา เวียดนาม และมาเลเซีย เนื่องจาก CIPEC ประสงค์ที่จะเชื่อมโยงการพัฒนาและเส้นทางการค้า ให้เข้ากับกลไกของความร่วมมือทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub - regional Economic Co - operation : GMS) ซึ่งสมาชิกทั้งหมด 6 ประเทศ ได้แก่ จีน (มณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย ซึ่งระเบียงเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงไทยกับกลุ่มประเทศนอกจากการขนส่งทางถนนที่เป็นรูปแบบการขนส่งหลักในปัจจุบัน ยังมีเส้นทางรถไฟที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งในกลุ่มประเทศได้



ข้อมูล: <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors/> // ข้อมูล: <https://www.apec.org/docs/default-source/Publications/2017/6/Partnerships-for-the-Sustainable-Development-of-Cities-in-the-APEC-Region/TOC/04-BangkokPhnom-PenhHo-Chi-Minh-Corridor-Greater-Mekong-Subregion.pdf>

### คาดการณ์แนวทางพัฒนาโครงข่ายความเชื่อมโยงด้วยการพัฒนาเส้นทางรถไฟในระยะ 5 ปี

ประเทศไทยกับการพัฒนาจุดเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟ (บริเวณชายแดน) ครอบคลุมเส้นทางในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย 1.) ไทย-ลาว จุดเชื่อมจะอยู่ที่หนองคาย-เวียงจันทน์ 2.) ไทย-กัมพูชา จุดเชื่อมจะอยู่ที่อรัญประเทศ/ปอยเปต 3.) ไทย - เมียนมา จุดเชื่อมจะอยู่ที่ด่านเจดีย์สามองค์ โดยเส้นทางทั้งหมดจะเชื่อมโยงการขนส่งไปยังปลายทางประเทศจีน



ข้อมูล : รวบรวมโดยผู้เขียน (เป็นการคาดการณ์การพัฒนาโครงการในเส้นทางเชื่อมโยงความเป็นไปได้ขึ้นกับปัจจัยนโยบายพัฒนาในแต่ละประเทศเป็นสำคัญ)

### การเชื่อมโยงทางรถไฟไทย-ลาว

รถไฟลาว-จีน มีเส้นทางเชื่อมโยงจาก สปป.ลาว ไปถึงชายแดนจีนที่เมืองบ่อเต็น ซึ่งจะเชื่อมต่อกับทางรถไฟจีนไปจนถึงเมืองคุนหมิง ถือเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงและรองรับการขนส่งสินค้า และการเดินทางข้ามแดนระหว่าง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-จีน สำหรับการเชื่อมโยงรถไฟระหว่างไทย-ลาวนั้น ฝ่ายไทยมีแนวทางบูรณาการเชื่อมต่อในการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทน์ ให้มีความเหมาะสม และเตรียมความพร้อมรองรับการขนส่งสินค้า โดยคาดการณ์การพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงด้วยเส้นทางรถไฟไทย - ลาว ที่จะครอบคลุมต่อเนื่องทั้งเส้นทาง ไทย ลาว เวียดนาม

- 1.) เส้นทางรถไฟลาว-จีน (ชายแดนจีน-นครหลวงเวียงจันทน์)
- 2.) เส้นทางรถไฟลาว-ไทย เชื่อมต่อจากเส้นทางรถไฟสายแรก (หนองคาย - เวียงจันทน์)
- 3.) เส้นทางรถไฟลาว-เวียดนาม (นครหลวงเวียงจันทน์ - ท่าเรือหุงอ่าง)
- 4.) เส้นทางรถไฟสหัสวันเขต-ลาวบาว (เวียดนาม)
- 5.) เส้นทางรถไฟท่าแขก-วุงเตา (ชายแดนไทย - ลาว - เวียดนาม)
- 6.) เส้นทางรถไฟปากเซ-เวินคาม (ชายแดนลาว-กัมพูชา)

### การเชื่อมโยงทางรถไฟไทย-กัมพูชา

ไทยและกัมพูชามีโครงการเชื่อมต่อการคมนาคมทางราง ระหว่างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-อรัญประเทศของ กับทางรถไฟสายปอยเปต-ศรีโสภณ-พระตะบอง-กรุงพนมเปญ โดยไทยต้องทำสะพานรถไฟมาเชื่อมการคมนาคมทางรางกับทางรถไฟสายปอยเปต-พระตะบอง กับทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ และเส้นทางกัมพูชาและเวียดนามเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟต่อไปยังกรุงโฮจิมินห์ ตามเมืองท่าสำคัญของเวียดนาม ซึ่งจะทำให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางรางของเวียดนาม

และจะช่วยลดต้นทุนการขนส่ง รวมทั้งส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนาม รวมถึงการเชื่อมโยงเส้นทาง รถไฟเวียดนามไปเชื่อมกับกัมพูชา และ สปป.ลาว เป็นแผนการเชื่อมการขนส่งทางรถไฟ จากนครโฮจิมินห์ ไปยังเมืองลือกิง (Loc Ninh) ติดชายแดนเวียดนาม-กัมพูชาใน จ.ห่าไต (Ha Tay) และ สระวยเรียง (Svay Rieng) จะมีความยาว 130 กม. เส้นทางนี้จะเป็นรถไฟแบบรางกว้าง 1 เมตร เท่ากับระบบรถไฟเวียดนามและรถไฟในกัมพูชาปัจจุบัน

### การเชื่อมโยงรถไฟไทย-เมียนมา

เส้นทางเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟไทย เมียนมาจุดชายแดนด่านเจดีย์สามองค์เชื่อมไปยังสถานีบูชายัตต์ ย่างกุ้ง ไปยังรฎีลี ซึ่งเป็นด่านชายแดนเมียนมา-จีน จะเชื่อมโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟท่าลี่-รฎีลี โดยเป็นรถไฟขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าเส้นทางรถไฟท่าลี่-รฎีลี เป็นส่วนหนึ่งของโครงการเส้นทางรถไฟจีน-เมียนมา มีสถานีต้นทางที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน และปลายทางตามแผนงานคือท่าเรือจ้าว

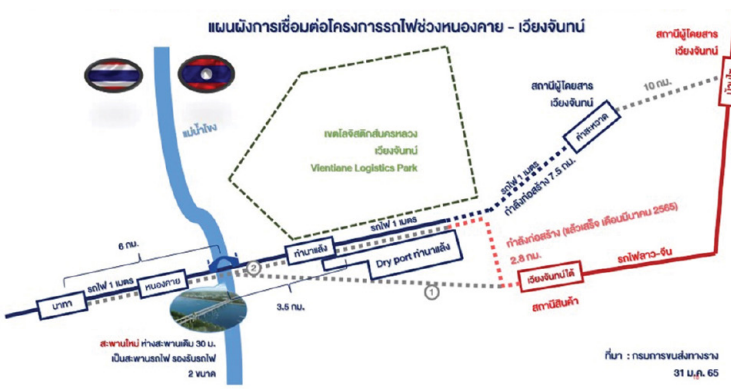
ผิวในรัฐยะไข่ของเมียนมา เมืองท่าหลีกกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่สำคัญที่สุดในภาคตะวันตกของมณฑลยูนนานจากการเป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญในอนาคตหลายเส้นทาง ทั้งเส้นทางรถไฟท่าลี่-รฎีลี ท่าลี่-หลินซัง และท่าลี่-ลีเจียง-เซงกรีลา-ทิเบต สำหรับเมืองรฎีลี เมื่อเส้นทางรถไฟสายนี้เปิดให้บริการทำให้รฎีลีซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของจีนสู่เมียนมา (โอกาสในการพัฒนาเส้นทางขึ้นกับสถานการณ์การเมืองภายในประเทศ)

### การดำเนินการของประเทศไทยเพื่อรองรับเส้นทางรถไฟ ลาว จีน

จากที่เส้นทางรถไฟลาว จีน ได้เปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการในเดือนธันวาคม 2564 กรมการขนส่งทางรางได้มีการเร่งแผนเชื่อมรถไฟ ไทย-ลาว-จีน ที่เส้นทางมีระยะทางประมาณ 420 กิโลเมตร มีสถานีทั้งหมด 31 สถานี เริ่มต้นที่นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เชื่อมต่อที่เมืองบ่อเต็น สปป. ลาว และมีปลายทางที่นครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งอยู่ใกล้กับจังหวัดหนองคาย ซึ่งในส่วนระบบทางรางของประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา มีระยะทาง 253 กม. กำหนดเปิดให้บริการปี 2569 และในระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย มีระยะทาง 356 กิโลเมตร มีกำหนดเปิดให้บริการปี 2571 โดยเตรียมหารือร่วมกันสามฝ่ายเพื่อเตรียมการเดินรถเชื่อมต่อ ไทย-ลาว-จีน ต่อไป โดยประเทศไทยได้มีการเตรียมความพร้อมในการเปิดเส้นทางรถไฟ ลาว จีน ไว้ 2 ระยะ ได้แก่

ระยะที่ 1 การพัฒนาสถานีหนองคายให้รองรับการขนส่งผ่านสะพานเดิมบริเวณสถานีพื้นที่ 80 ไร่ ให้เป็นพื้นที่ตรวจปล่อยสินค้าระหว่างประเทศ และการเปลี่ยนถ่ายจากถนนสู่อู่ โดยให้เอกชนเช่าบริหารจัดการพื้นที่ 4 แปลง อีก 1 แปลงเป็นพื้นที่ส่วนกลาง และทางกรมรางได้เพิ่มแผนการเดินรถไฟข้ามสะพานมิตรภาพเพิ่มเป็น 14 ขบวน/วัน

ระยะที่ 2 การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ ซึ่งอยู่ห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 เมตร โดยเป็นสะพานรถไฟที่มีทั้งทางขนาด 1 เมตร และ 1.435 เมตร โครงสร้างสะพานคาดการณ์เปิดใช้ใน ปี 2571



นอกจากนี้ยังมีมีการจัดเตรียมพื้นที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์ย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) สามารถรองรับการแลกเปลี่ยนสินค้าจากรถไฟที่เข้ามาจากจีนและลาว และส่งออกไปยังลาวและจีน โดยตั้งอยู่ในพื้นที่ด้านหลังของลานขนถ่ายสินค้า สำหรับกองเก็บตู้สินค้าประเภทต่างๆ รวมถึงอาคารสำนักงาน คลังสินค้า และอาคารประกอบอื่น ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การนำเข้า-ส่งออก รวมถึงศูนย์เอ็กเชิพตู้สินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มาใช้บริการแบบ One-Stop Service

# โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย

ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคที่เหมาะสมต่อการขยายศักยภาพ และขีดความสามารถ เพื่อรองรับการลงทุนที่เริ่มเปลี่ยนฐานการผลิต และการลงทุนมาสู่ภูมิภาคเอเชีย โดยประเทศไทยมีโอกาสในการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามันที่สามารถลดระยะเวลาการขนส่งได้ โดยโครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเหมาะสมและผลกระทบเบื้องต้นของการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเลเชื่อมฝั่งอ่าวไทยและอันดามันให้ครอบคลุมทุกมิติทั้งด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง สังคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมายรวมถึงบริบทอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นที่ปรึกษาโครงการดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย

## ข้อมูลทางเลือกทั้ง 4 ทางเลือกในการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน

1. การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางฝั่งอ่าวไทยและอันดามันเพื่อเพิ่มปริมาณความต้องการบริการขนส่ง แต่ไม่ได้มีการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบกเส้นทางใหม่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพภายในประเทศให้มีศักยภาพเพิ่มสูงขึ้น โครงการสำคัญภายใต้แผนพัฒนา SEC ปี 2562-2565 ที่เกี่ยวข้อง ภาพรวมการดำเนินการตามทางเลือกที่ 1

- 1) โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานระนอง
- 2) โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานชุมพรเพื่อการท่องเที่ยว
- 3) โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐาน และส่งเสริมการตลาดของท่าเรือระนอง
- 4) โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ขนอม-สิชล-ท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช

โครงการสำคัญที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน

- 1) โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช
- 2) โครงการขยายทางหลวงหมายเลข 4 (ชุมพร-ระนอง)
- 3) โครงการขยายทางหลวงหมายเลข 4006 สายราชกรูด-หลังสวน
- 4) โครงการถนนเลียบชายฝั่งทะเล
- 5) โครงการแปรรูปสมุนไพรบวจระจง
- 6) โครงการรถไฟทางคู่ (นครปฐม-ชุมพร)
- 7) โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง
- 8) โครงการสร้างรถไฟสายใหม่ ชุมพร-ระนอง

2. การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางฝั่งอ่าวไทยและอันดามันเพื่อเพิ่มปริมาณความต้องการบริการขนส่ง และมีการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบกตามแนวเส้นทางใหม่ (Land Bridge) ภาพรวมการดำเนินการตามทางเลือกที่ 2

การเชื่อมด้วยระบบรางระหว่างจังหวัดชุมพรกับจังหวัดระนอง มีโครงการสำคัญ 3 โครงการ ประกอบด้วย

- 1) โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน มอบหมายให้ สนช. ดำเนินงาน
- 2) การพัฒนามอเตอร์เวย์เชื่อม Land Bridge มอบหมายให้กรมทางหลวงดำเนินการ
- 3) การพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อม Land Bridge รถไฟทางคู่สายใหม่ ชุมพร-ท่าเรือ น้ำสิชลระนอง มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการ

จากการศึกษาพบว่า ผลกระทบจากงานทางรถไฟและรถไฟ มีผลกระทบค่อนข้างจำกัดและส่วนใหญ่กระทบระยะสั้นสามารถ Mitigate ได้ แต่งานก่อสร้างท่าเรือมีผลกระทบทางภูมิประเทศและสิ่งแวดล้อมทางทะเลค่อนข้างมาก

3. การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางฝั่งอ่าวไทยและอันดามันเพื่อเพิ่มปริมาณความต้องการบริการขนส่ง และมีการพัฒนาชุดคลองลัดหรือคลองไทย ภาพรวมการดำเนินการตามทางเลือกที่ 3

ชุดคลองไทยแนว 9A อาจมีความลึกประมาณ 40 เมตรเพื่อป้องกันปัญหาตื้นตะกอน ระยะทางประมาณ 145-150 กม. มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมค่อนข้างมากจากการก่อสร้างคลอง เช่น พื้นที่บริเวณนั้นอาจต้องมีเขตของการก่อสร้าง รวมถึงปัญหาการควบคุมคุณภาพน้ำภายในคลอง และปริมาณการเติมน้ำจัดปริมาณประมาณ 4,000 ล้าน ลบ.ชม. ลงในคลอง

องค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1. งานเปิดหน้าดิน ระเบิดภูเขา และขนย้ายหน้าดินประมาณ 8,700 ล้าน ลบ.ม.
2. ทำเรื่อน้ำลึก 1 ตำแหน่ง
3. ประตุขนาด 35,000 ตร.ม. จำนวน 2 บาน
4. สะพานซึ่งความยาวช่วงกลาง 1 กม. จำนวน 8 แห่ง
5. งานระบบกักกับการเดินเรือ 1 ระบบ
4. การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางฝั่งอ่าวไทยและอันดามันเพื่อเพิ่มปริมาณความต้องการบริการขนส่ง และมีการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจจากทางบกตามแนวเส้นทาง GMS Southern Economic Corridor ภาพรวมการดำเนินการตามทางเลือกที่ 4

เส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมือง กาญจนบุรี-ชายแดนไทย/พม่า (ด่านน้ำพุร้อน) ซึ่งเป็นโครงข่ายต่อเชื่อมที่สำคัญ ระหว่างโครงการพัฒนาท่าเรือทวายตามแนวเส้นทาง AH123 มีระยะทางจากกาญจนบุรีประมาณ 160 กม. และจากกรุงเทพฯประมาณ 360 กม. ซึ่งจะสนับสนุนระบบขนส่งระหว่างประเทศตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันตก-ตะวันออก ให้สามารถส่งสินค้าและเดินทางได้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

## ความเห็นของ สรท. ต่อโครงการศึกษา

1. ประเด็นการประเมินรายได้ Land Bridge ยังไม่มีความชัดเจน ในส่วนของท่าเรือและระบบราง ที่ได้ประเมินมาหากมี Land Bridge ต้องมีท่าเรือ และใช้ระบบ Automation Container Terminal จะส่งผลต่อค่าตอบแทน ซึ่ง 3 ส่วนของ Land Bridge ที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย ท่าเรือหัวท้าย ระบบทางคู่ 1.435 และ 1 เมตร และ tollway
2. การพัฒนา Demand Size กับภาคใต้ ทั้ง EEC และ SEC และท่าเรือสงขลาเป็นส่วนสำคัญของภาคใต้แต่ข้อจำกัดในการเพิ่มอุปสงค์อำนวยความสะดวก เช่น เครื่องหน้าท่าจากปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเอกชนจะสามารถลงทุนต้องผ่านสัญญาซึ่งต้องผลักดันกรมธนารักษ์
3. ประเด็นเรื่องเขตอุตสาหกรรมของภาคใต้ที่อยู่ในพื้นที่ของกรมศุลกากร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการทำอุตสาหกรรมแต่ไม่ประสบความสำเร็จ หากให้เอกชนดูแล อาจมีโอกาสประสบความสำเร็จเพิ่มมากขึ้น ซึ่งการผลิตมีความสำคัญสำหรับการทำ Transshipment ของประเทศไทย
4. ด้านกฎหมาย พรบ. EEC ที่รวมข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และอาจจะมีแนวโน้มการจัดทำ พรบ. SEC เพื่อให้สามารถดำเนินการ และลดข้อจำกัดด้านกฎหมายได้
5. สินค้าที่จะเข้ามาใช้โครงการฯ และการคุ้มค่ากับการลงทุน จำเป็นต้องมีการพัฒนา SEZ ถ้าจะต้องทำการศึกษาในอนาคต ต้องพิจารณาการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้า
6. การให้เรือผ่านโครงการ ถ้าลดขนาดการลงทุนจะเป็นการลดขนาดคลองลงหรือไม่ อาจจะทำให้ขนาดเรือที่เข้าได้ลดลง คล้ายกับกรณีคลองปานามาที่ไม่ได้รองรับเรือทุกขนาด ที่จะส่งผลให้ประเภทเรือ และรายได้ลดลง รวมถึงการดึงดูดการเข้ามาลงทุนอุตสาหกรรมจะน้อยลงด้วย
7. ข้อกังวลที่ยังไม่มีการลงทุนของอุตสาหกรรมการผลิตขนาดใหญ่ ที่จะใช้ประโยชน์กับโครงการขนาดใหญ่ในระยะ 30 ปี เช่นกรณีคลองปานามาที่ไม่สามารถสร้างอุตสาหกรรมให้เกิดได้ จึงควรมีความสอดคล้องกันในส่วนองปริมาณสินค้าที่จะเข้ามาใช้ประโยชน์ กับการลงทุนโครงการขนาดใหญ่

ทั้งนี้ ประเด็นในการพิจารณาความเหมาะสมของทางเลือกขึ้นอยู่กับผลการศึกษาความคุ้มค่าผลตอบแทนจากการลงทุน และปริมาณสินค้าที่จะเข้ามาใช้ประโยชน์ในเส้นทางที่จะลงทุนในแต่ละทางเลือกเป็นสำคัญ



## โอกาสทางการค้าการลงทุนของไทยในซาอุดีอาระเบีย

วันที่ 11 กพ. 2565 เวลา 14.00-16.00 น. - ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. คุณสุภาพ สุวรรณพิมพ์กุล รองประธาน สรท. คุณสมพล รัตนดำรงศักดิ์ กรรมการ สรท. คุณธรรต ทั้งสมบัติ กรรมการ สรท. เข้าร่วมประชุมร่วมกับ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เพื่อหารือและเสนอข้อคิดเห็นโอกาสทางการค้าการลงทุนของไทยในซาอุดีอาระเบีย ในการเตรียมความพร้อมเพื่อฟื้นความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยกับซาอุดีอาระเบีย ตามที่นายกรัฐมนตรีได้มีการเยือนราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบียอย่างเป็นทางการระหว่าง วันที่ 25 - 26 มกราคม 2565 ตามคำเชิญของเจ้าชายมอฮัมหมัด บิน ซัลมาน บิน อับดุลอะซีซ อัลซะอูด (His Royal Highness Prince Mohammad bin Salman bin Abdulaziz Al Saud มกุฎราชกุมาร ที่ผ่านมา โดยมีนายจูนีร์ ลักษณะวิศิษฎ์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธาน รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุม โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

### ข้อเสนอแนะ สรท.

ประธานฯ สรท. นำเสนอแผนปฏิบัติการ (Action Plan) บุคลากรซาอุดีอาระเบีย ให้กับกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เป้าหมายเพื่อร่วมกับภาครัฐในการเปิดตลาดซาอุดีอาระเบีย หลังจากทั้งสองประเทศได้ฟื้นฟูความสัมพันธ์ให้กลับคืนมาในรอบกว่า 30 ปี

โดยกิจกรรมที่ สรท. จะดำเนินการร่วมกับภาครัฐในการเปิดตลาดซาอุดีอาระเบีย และสร้างโอกาสให้กับสินค้าไทยที่สำคัญ อาทิ

1. การจัดสัมมนาให้กับผู้ประกอบการไทยในการเตรียมความพร้อม เพื่อสร้างโอกาสสินค้าไทยในตลาดซาอุดีอาระเบีย ในวันที่ 3 มีนาคม 2565
2. จัดคณะผู้แทนการค้า (Trade Mission) เยือนซาอุดีอาระเบีย ในเมืองหลัก ได้แก่ เจดดาห์ ญิฮาด และดัมมัม
3. การเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในซาอุดีอาระเบีย โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ การพบกับนักธุรกิจ / ผู้นำเข้าในซาอุดีอาระเบีย ที่ได้รับการรับรองจากผู้ประกอบการไทย

ขณะที่ข้อเสนอแนะที่สำคัญ อาทิ ขอให้อำนวยความสะดวกในการขอวีซ่าเข้าราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย อาทิ การประสานสถานทูตซาอุดีอาระเบีย ประจำประเทศไทย ในการออกหนังสือเชิญและวีซ่าให้นักธุรกิจไทย

ขณะเดียวกัน สรท. ขอให้ปรับปรุงเงื่อนไขโครงการ SMEs Pro-active เพื่อลดค่าใช้จ่าย อาทิ

1. สนับสนุนค่าวีซ่ากับผู้ประกอบการที่ต้องการเดินทางไปเปิดตลาด เนื่องจากค่าธรรมเนียมการขอวีซ่าสูงถึง 2 หมื่นบาท/คน
2. เพิ่มรายชื่องานแสดงสินค้า (Exhibition) สำคัญในซาอุดีอาระเบีย เพื่อสนับสนุนการเข้าร่วมงานให้มากขึ้นโดยเร็ว

นอกจากนี้ สรท. ขอให้กรมฯ ช่วยสนับสนุนและเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการไทยปฏิบัติตามกฎระเบียบของซาอุดีอาระเบียที่สำคัญ อาทิ

1. ขั้นตอนการติดต่อและลงทะเบียนขอใบรับรอง Saber Certificate จากหน่วยตรวจประเมิน อาทิ SGS, Bureau Veritas และแนวปฏิบัติสำหรับ Trading Company ที่ไม่มีโรงงานของตนเอง และ
2. ขั้นตอนและวิธีการบรรจุและจัดเรียงสินค้าบนพาเลทสำหรับบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์

“สรท. คาดการณ์ว่าหากส่งเสริมกิจกรรมทางการตลาดดังกล่าวจะช่วยผลักดันยอดส่งออกไทยไปซาอุดีอาระเบีย เพิ่มขึ้นจาก 1,639 ดอลลาร์ เป็น 2,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 66,000 ล้านบาท) ในปี 2565”



(ข้อเสนอแนวทางการบุกตลาดประเทศซาอุดีอาระเบีย)

## Make your entire customs & trade compliance processes safer and more efficient – globally

MIC is the worldwide leading provider of global customs and trade compliance software solutions. More than 700 customers, in 55+ countries, on six continents, use MIC customs and trade compliance software.

### Automation and cost savings with just one contact!

MIC is the specialist for the integration of a global customs and trade compliance system with regards to regional and national legislation requirements. The MIC software modules comply with all requirements of the customs and trade compliance management of international companies. MIC simply offers tailored software solutions – both multinational and multiregional!

[www.mic-cust.com](http://www.mic-cust.com)



One system, one customs & trade compliance database, one user interface, one maintenance, implementation and support service – globally.

Everything from a single source, with one contact, as an On-Premises or Software as a Service (SaaS)/Cloud solution.

Get your personal presentation of field-tested customs solutions and contact us:

**MIC**

Tel.: +43(0)732-778496

[sales@mic-cust.com](mailto:sales@mic-cust.com)

**mic** managing international customs & trade compliance

## สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ขอเรียนเชิญท่านสมาชิกเข้าร่วม การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 27

วันพุธที่ 30 มีนาคม 2565 เวลา 12.30 – 16.00 น.

ณ ห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น Lobby โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ ถ.ราชดำริ  
และผ่านระบบออนไลน์ โปรแกรม Google Hangout Meet

- 12.30 – 13.30 น. ลงทะเบียนรับเอกสาร เยี่ยมชมบูธและรับประทานอาหาร (Lunch Set)  
/ ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมผ่านระบบออนไลน์
- 13.30 – 13.35 น. กล่าวต้อนรับ โดย ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- 13.35 – 13.45 น. Photo Session
- 13.45 – 14.15 น. ปาฐกถาพิเศษ เรื่อง “นโยบายการเงินการคลังกับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในปี 2565”  
โดย คุณอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
- 14.15 – 15.30 น. การเสวนาหัวข้อ “ฉลากทัศนการณ์โลกที่เปลี่ยนไปกับการส่งออกไทยที่ต้องเปลี่ยนแปลง”  
วิทยากรร่วมเสวนา
- ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
(ด้านการค้าระหว่างประเทศ)
  - คุณธิดา พัชธรธรรม รองเลขาธิการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
(ด้านโลจิสติกส์ และแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กับการเชื่อมโยง CLMV & Regional)
  - ดร.รักษ วรกิจโกคาทร กรรมการผู้จัดการธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย  
(ด้านการเงิน/อัตราแลกเปลี่ยน/ความเสี่ยง/การเข้าถึงแหล่งทุน/การพัฒนาผู้ประกอบการ)  
ดำเนินรายการโดย คุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- 15.30 – 16.00 น. เริ่มการประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 27 ประธานที่ประชุมดำเนินการประชุมตามวาระประชุม  
วาระที่ 1 ประธานแจ้งเพื่อทราบ  
วาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 26 วันพุธที่ 31 มีนาคม 2564  
วาระที่ 3 รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการ สรท. ประจำปี 2564  
วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา
- 4.1 พิจารณานุมัติตั้งบุคคล บัญชีรายชื่อ และรายจ่ายประจำปี สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2564
  - 4.2 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี
  - 4.3 การแก้ไขข้อบังคับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยการกำหนดจำนวน วิธีการเลือกตั้งและตำแหน่งกรรมการ
- วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)
- 16.00 น. ปิดการประชุม

\*\*\*\*\*

### \*\*\*สิทธิพิเศษสำหรับสมาชิกที่เข้าร่วมประชุม\*\*\*

- รับบัตร Starbucks Card มูลค่า 200 บาท
- รับส่วนลดพิเศษ 300 บาท จากค่าลงทะเบียนอบรมออนไลน์หลักสูตร 1 วัน ในปี 2565 (ไม่จำกัดจำนวนครั้งและจำนวนคน)
- รับส่วนลดพิเศษ 10% ค่าลงทะเบียนอบรมออนไลน์หลักสูตร LQSPX รุ่นที่ 14 (อบรมเดือนกันยายน-พฤศจิกายน 2565)



ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม หรือ คลิก <https://bit.ly/agm2022>

## หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom) มีใบประกาศนียบัตร ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยปี 2565

## APRIL

ศ. 22 เม.ย. 09.00-16.00 น.

## อบรม "รู้ทุกเรื่องเบื้องต้นกับขั้นตอนและพิธีการศุลกากร"

โดย คุณศุภรติกา ต.กรีชโรวรรณ  
ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร  
อดีตผู้อำนวยการศูนย์บริการศุลกากร  
สำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday286>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

พ. 28 เม.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม "เจาะประเด็นกฎหมายศุลกากร พิศัตราจาร การใช้สิทธิได้  
แม้การประเมินอากร ความผิดและการลงโทษทางศุลกากร"

โดย อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข  
ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday287>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

## MAY

พ. 5 พ.ค. 09.00-16.00 น.

## การบริหารงานจัดซื้อและจัดการสินค้าคลังเพื่อลดต้นทุน

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

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday288>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	3,210 บาท
	บุคคลทั่วไป	4,280 บาท

พ. 12 พ.ค. 09.00-16.00 น.

## Business Innovation Mindset and Design Thinking

โดย อาจารย์ภัทรพงษ์ พลแสน  
วิทยากรที่ปรึกษา/นักวิเคราะห์การพัฒนารธุรกิจ

จัดโดย มูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday289>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

พ. 19 พ.ค. 09.00-16.00 น.

## Business Model Canvas for New Project

โดย อาจารย์ภัทรพงษ์ พลแสน  
วิทยากรที่ปรึกษา/นักวิเคราะห์การพัฒนารธุรกิจ

จัดโดย มูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday290>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

ศ. 20 พ.ค. 09.00-16.00 น.

## รู้ทันกลโกง จัดการความเสี่ยงจาก LC ภายใต้ UCP 600

โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา  
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday291>

ค่าลงทะเบียน	สมาชิก	1,926 บาท
	บุคคลทั่วไป	2,996 บาท

หัวข้อจัดอบรมออนไลน์ภายใต้โครงการ  
GoTogether#2 (สมาชิกอบรมฟรี)

อ. 22 มี.ค. 14.00-15.00 น.

## "Sustainable growth in disruption era"

กลยุทธ์สำคัญของธุรกิจเพื่อเติบโตอย่างยั่งยืนในยุค disruption

วิทยากร ดร. ดารินทร์ ลัญจกรสิริพันธ์  
ผู้จัดการ LiB Consulting (Thailand)

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/tnscgoto60>

(รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

พ. 24 มี.ค. 10.00-12.00 น.

## Internal Control Process: ICP สำคัญอย่างไร?

วิทยากร คุณบริพันธ์ ภาณุสุนทร  
คุณวรรณฤกษ์ จิตติยะ บจก.ไทยยามาฮ่ามอเตอร์

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/tnscgoto61>

(รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

โทรศัพท 02-6797555 ต่อ 501, 502 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวิชรินทร์) หรือที่ e-mail: [siripan@tnsc.com](mailto:siripan@tnsc.com), [watcharin@tnsc.com](mailto:watcharin@tnsc.com)

หมายเหตุ : 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม 2) แผนงานยังไม่รวมศึกษาดูงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิกโดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม