



WE ARE
THAI
EXPORTERS

ประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 27 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

วันพุธที่ 30 มีนาคม 2565 เวลา 12.30 – 16.00 น.



Economic Indicators : Feb 2022



01 Export Value

	23,483 MUSD (↑ +16.2%)		44,741.7 MUSD (↑ +12.2%)
Feb	770,818.8 M.Bht (↑ +28.2%)	Jan - Feb	1,479,131 M.Bht (↑ +24.5%)

02 Partner Country (Feb 2022)

China	US	Japan	Vietnam	India	
Growth	3	27.2	1.3	5.3	26.9
MUSD	2,668	3,895	2,095	1,062	839

03 Oil price (USD/Barrel) & Gold (Mar 2022)

OPEC	Brent	WTI	
103-129	98-131	95-127	
		Price	
		1,952.15	
		USD/Ounce	

04 Thai Additional Statistic

	GDP Q4/2021		Inflation rate (Apr)
	1.9% (YoY)		+5.73% (YoY)
	Current balance (Feb 2022)		Interest rate policy
	90,120.35 M.TH.B		0.50%

05 Positive & Negative + Risk

- Positive**
- การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจคู่ค้าสำคัญ
 - PMI ของประเทศคู่ค้าสำคัญที่ยังคงทรงตัวอยู่เหนือ 50
 - ค่าเงินยังคงมีทิศทางอ่อนค่า
 - การขยายตัวทางการค้าและการฟื้นความสัมพันธ์กับราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย
- Negative & risk**
- ราคาพลังงานทรงตัวในระดับสูง ส่วนหนึ่งจากผลกระทบจากข้อพิพาทระหว่างรัสเซียและยูเครน
 - ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน
 - แรงงานในภาคการผลิตขาดแคลนต่อเนื่อง ประกอบกับต้นทุนการจ้างงานปรับตัวสูงขึ้น
 - ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ และปัญหา Space allocation ไม่เพียงพอ ค่าระวางเรือยังคงทรงตัวในระดับสูงต่อเนื่อง
 - การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 สายพันธุ์โอมิครอนที่มีจำนวนสูง

06 Baht / USD (Apr 2022)

	33.58	→ Depreciate -0.74% YTD
THB/USD		Depreciate -6.83% YoY

07 Marine Statistics (March 2022)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU)

Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
697	980	4,025	6,974	10,000

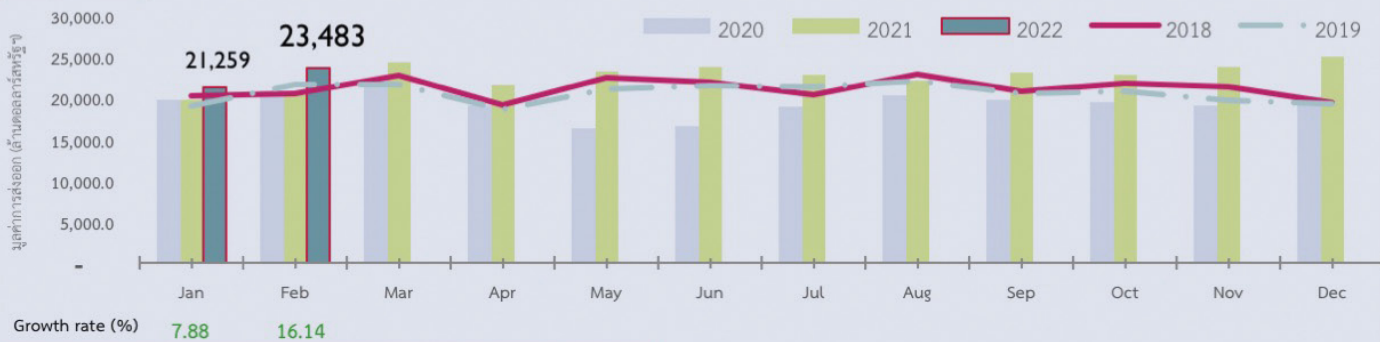
Bunker Prices

	VLSFO	800.5 - 1,040.5
	IFO380	602.5 - 749.5

- Suggestion by TNSC**
1. รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทไม่ให้ต่ำกว่า 33 บาทต่อเหรียญสหรัฐ เพื่อไม่เป็นการซ้ำเติมผู้ประกอบการที่ต้องแบกรับต้นทุนในส่วนอื่น
 2. คงระดับอัตราดอกเบี้ยนโยบายที่ร้อยละ 0.5
 3. เร่งเสริมสภาพคล่องให้ภาคธุรกิจ ภาคส่งออก นำเข้า ภาคบริการ เพื่อเสริมให้เศรษฐกิจในภาพรวมเติบโตได้
 4. เร่งมองหาช่องทางขยายตลาดเพิ่มเติม ทั้งกลุ่มตลาดศักยภาพระดับรองที่อาจเป็นโอกาสของสินค้าไทย
 5. ควบคุมต้นทุนภาคการผลิตตลอดโซ่อุปทาน อาทิ ค่าไฟ ค่าขนส่ง ค่าวัตถุดิบ ชั้นกลางสำหรับการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค
 6. พิจารณาเรื่องความมั่นคงจากประเด็นกรณีพิพาทของรัสเซีย ยูเครน อาทิ ความมั่นคง ด้านอาหาร ด้านพลังงาน/พลังงานทางเลือก ด้านวัตถุดิบในการผลิตสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภค ด้านการเงิน เป็นต้น

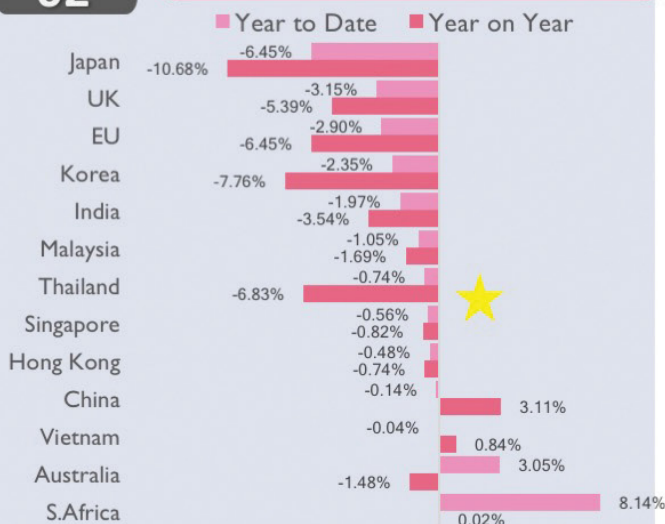
Thailand Export Situation

01



02

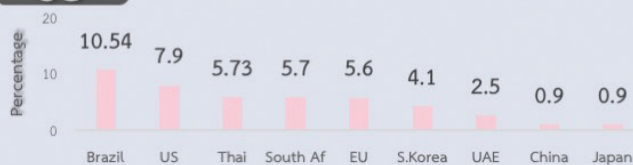
Exchange Rate (2 Apr 2022)



Category	Forecast
สินค้าส่งออกสำคัญ	65
(%)	(%)
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"	
ข้าว	15
ยางพารา	10
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	5
น้ำตาลทราย	99
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"	
อาหารทะเลแช่แข็งกระป๋องและแปรรูป	
กุ้งสดแช่แข็ง และกุ้งแปรรูป	5-7
ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง	
ไก่สด แช่แข็ง และแปรรูป	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"	
ยานพาหนะ	5
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"	
เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	
Hard Disk Drive	
แผงวงจรไฟฟ้า	10
เครื่องใช้ไฟฟ้า	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	
สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"	
ผลิตภัณฑ์ยาง	10
เคมีภัณฑ์	10
เม็ดพลาสติก	5
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	
สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"	
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	2-4
น้ำมันสำเร็จรูป	10
สิ่งทอ	15-20

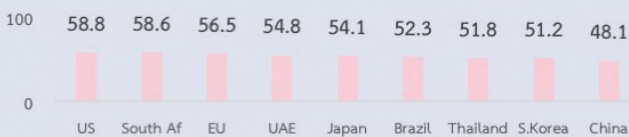
03

Inflation rate (Jan - March 2022)



04

PMI index (March 2022)



05

Shanghai Containerized Freight Index



“ส่งออกยังมีโอกาส ในสถานการณ์วิกฤติ”

วันอังคารที่ 5 เมษายน 2565 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมพ์ รองประธาน สรท. ระบุว่า ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนกุมภาพันธ์ 2565 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า 23,483 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **ขยายตัว 16.2%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 770,819 ล้านบาท **ขยายตัว 28.2%** ในขณะที่ การนำเข้ามีมูลค่า 23,359.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **ขยายตัว 16.8%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 776,612 ล้านบาท **ขยายตัว 28.7%** ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 เกินดุลเท่ากับ 123 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเท่ากับขาดดุล 5,793 ล้านบาท การที่อัตราการนำเข้ายังเป็นบวกถือเป็นผลดีกับเศรษฐกิจ มีการนำเข้าสินค้าทุนเพื่อการผลิตนำไปสู่การส่งออกต่อเนื่อง โดยตัวเลข 2 เดือนแรก (ม.ค.-ก.พ.65) **+12.2%** คิดเป็นมูลค่า 44,741 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 1,479,131 ล้านบาท

สำหรับเดือนกุมภาพันธ์ 2565 ตลาดที่ขยายตัวในระดับสูง ประกอบด้วย 1. รัสเซีย+33.4% 2. อาเซียน 5 ประเทศ +31.5% 3. ฮองกง +29.8% 4. เกาหลีใต้ +28.9% 5. สหรัฐฯ +27.2% 6. อินเดีย +23% 7. ไต้หวัน +17.7% 8. สหราชอาณาจักร +17.3% 9. CLMV +14.4% และ 10. ตะวันออกกลาง +13.8% เป็นต้น

โดย สรท. ติดตามและประเมินผลกระทบจากการสู้รบระหว่างรัสเซีย-ยูเครน และมาตรการตอบโต้ด้านการค้าและการเงินของประเทศสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป ซึ่งคาดการณ์เบื้องต้นว่าอาจมีผลกระทบต่อทั้งเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของต้นทุนภาคการผลิต ทั้งจากราคาพลังงานและราคาวัตถุดิบปรับตัวสูงขึ้น อาทิ เหล็ก ธัญพืช เซมิคอนดักเตอร์ ซึ่งอาจส่งผลให้คำสั่งซื้อจากลูกค้าลดลงบางส่วน โดยหากสถานการณ์การสู้รบระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ไม่ขยายวงกว้างไปมากกว่านี้ และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทยังคงทรงตัวอยู่ที่ระดับ 33 บาท สรท. ประเมินว่าการส่งออกของไทย ปี 2565 จะยังเติบโตได้ที่ร้อยละ 5 (ณ เมษายน 2565) โดยการส่งออกในไตรมาสแรกจะสามารถเติบโตได้ที่ร้อยละ 8 เนื่องจากมีการยืนยันคำสั่งซื้อไว้แล้วล่วงหน้า แต่หากสถานการณ์ยังคงยืดเยื้ออาจกระทบต่อการส่งออกในไตรมาสสอง โดยอาจมีคำสั่งซื้อลดลงประมาณ 4-5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่ง จะส่งผลให้การส่งออกของไทยในไตรมาสที่ 2 เติบโตที่ร้อยละ 2-4

ขณะที่ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญ ได้แก่ 1) สถานการณ์ข้อพิพาทระหว่างยูเครนและรัสเซีย ส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจทำให้มีการหยุดชะงักหรือชะงักงันในภาคการผลิต เพื่อส่งออก จึงมีความจำเป็นที่ต้องเฝ้าติดตามอย่างใกล้ชิด อาทิ 1.1) ราคาพลังงาน (น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) ทรงตัวในระดับสูง แม้จะส่งผลให้หมวดหมู่อุปโภคบริโภคที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันมีมูลค่าสูงขึ้น ในทางกลับกันส่งผลต่อต้นทุนการผลิตสินค้าเกือบทุกประเภทรวมถึงต้นทุนการขนส่งที่ต้องปรับตัวสูงขึ้นตามกลไกราคาพลังงานในตลาดโลก กระทบเป็นห่วงโซ่มายังราคาสินค้าอุปโภคบริโภคปรับตัวสูงขึ้นหลายเท่าตัวทั่วโลก 1.2) ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน อาทิ เซมิคอนดักเตอร์ เหล็ก แร่หายาก โลหะหายาก อาทิ นีออน แพลเลเดียม และแพลตตินัม สินค้าธัญพืชที่เป็นวัตถุดิบ เช่น ข้าวสาลี ข้าวโพด ดอกทานตะวัน วัตถุดิบที่ใช้ทำปุ๋ย เป็นต้น 2) ขาดแคลนแรงงานในภาคการผลิต และต้นทุนการจ้างงานปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง 3) ปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ

ประเทศปลายทาง ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้า รวมถึงปัญหา Space allocation ไม่เพียงพอ และค่าระวางเรือยังคงทรงตัวในระดับสูง ประกอบกับมาตรการ lockdown ของจีนอาจส่งผลกระทบต่อเรื่อง Container circulation และความล่าช้าของการเข้าเทียบท่า 4) การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 “โอมิครอน” ในหลายประเทศมีการฉีดวัคซีนกระตุ้นเข็มที่สามและเข็มที่สี่ต่อเนื่อง และเริ่มมีการผ่อนคลายมาตรการสำหรับการเดินทางเข้าประเทศสะดวกมากขึ้น รวมถึงประเทศไทย ในทางกลับกัน จีนประกาศล็อกดาวน์เซี่ยงไฮ้ และเมืองสำคัญ จากมีจำนวนผู้ติดเชื้อเพิ่มสูงขึ้นและตามมาตรการ Zero covid อาจทำให้การค้าขายกับจีนมีการชะงักงันไปบ้างเล็กน้อย อย่างไรก็ตามยังคงต้องติดตามและประเมินสถานการณ์การอย่างใกล้ชิด

ข้อเสนอแนะของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย 1) จากความผันผวนของตลาดเงินทั่วโลกจากกรณีพิพาท สรท. ขอให้ ธปท. รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทไม่ให้ต่ำกว่า 33 บาทต่อเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้เพื่อไม่เป็นการซ้ำเติมผู้ประกอบการที่ต้องแบกรับต้นทุนในส่วนอื่น 2) คงระดับอัตราดอกเบี้ยนโยบายที่ร้อยละ 0.5 เพื่อประคองให้การฟื้นตัวภาคธุรกิจยังคงดำเนินการต่อเนื่อง 3) เร่งเสริมสภาพคล่องให้ภาคธุรกิจ ภาคส่งออกนำเข้า ภาคบริการ เพื่อเสริมให้เศรษฐกิจในภาพรวมเติบโตได้ 4) เร่งมองหาช่องทางขยายตลาดเพิ่มเติมทั้งกลุ่มตลาดศักยภาพระดับรองที่อาจเป็นโอกาสของสินค้าไทยรวมถึงตลาดที่สามารถทดแทนกลุ่มสินค้าที่อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอคำสั่งซื้อจากกลุ่มประเทศกรณีพิพาท 5) ขอให้ภาครัฐช่วยควบคุมต้นทุนภาคการผลิตตลอดโซ่อุปทาน อาทิ ค่าไฟ ค่าขนส่ง ค่าวัตถุดิบขึ้นกลางสำหรับการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภค และ 6) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ต้องพิจารณาเรื่องความมั่นคงในด้านต่างๆ มากขึ้นจากประเด็นกรณีพิพาทของรัสเซีย ยูเครน ที่ส่งผลกระทบต่อทั่วโลก อาทิ ความมั่นคง ด้านอาหาร ด้านพลังงาน/พลังงานทางเลือก ด้านวัตถุดิบในการผลิตสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภค ด้านการเงิน เป็นต้น

หัวข้อจัดอบรมออนไลน์ภายใต้โครงการ GoTogether#2 (สมาชิกอบรมฟรี)

อ. 26 เม.ย. 14.00-15.00 น.

“Sustainable growth in disruption era”
กฎแห่งสำคัญของการปรับเปลี่ยนธุรกิจเพื่อเติบโตอย่างยั่งยืนในยุค disruption

วิทยากร ดร. ศรินทร์ วัฒนศิริพันธุ์

ผู้จัดการ LiB Consulting (Thailand)

ลงทะเบียน : <https://forms.gle/zU2XtDUmgtKZs3Tu6>

(รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

พ. 11 พ.ค. 10.00-12.00 น.

สร้างโอกาสทางการค้ากับ SMEs Proactive

วิทยากร ผู้แทนจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

ตัวแทนผู้ประกอบการที่เคยเข้าร่วมโครงการ

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/tnscgotto63>

(รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

ประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 27 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

วันพุธที่ 30 มีนาคม 2565 เวลา 12.30 – 16.00 น.

ณ ห้องบอลรูม 1-2 ชั้น Lobby โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ อ.ราชดำริ

และผ่านระบบออนไลน์ โปรแกรม Google Hangout Meet

ปาฐกถาพิเศษ เรื่อง

“นโยบายการเงินการคลัง กับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในปี 2565”

โดย คุณอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

การส่งออกในช่วงปี 2564 ที่ผ่านมา เติบโตร้อยละ 17 และปี 2565 คาดการณ์เติบโตร้อยละ 5 หรืออาจถึงร้อยละ 10 ทั้งนี้การปรับเพิ่มขึ้นในระดับร้อยละ 10 นั้น สิ่งสำคัญต้องเน้นกลไกในการขับเคลื่อนต้องทำงานร่วมกันมากขึ้นทุกภาคส่วน การเพิ่มทักษะแรงงาน Up-skill หรือ Re-skill ให้ได้ตามเป้าหมายจะช่วยให้การเติบโตภาคการส่งออกหรือการเติบโตของ GDP สามารถเติบโตได้มั่นคงมากขึ้น ภาคเอกชนมีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนจากส่วนต่างของกำไรจากการค้าขายทำให้การเติบโตของ GDP ในปีนั้นๆ เติบโตได้ตามเป้าหมาย

ปัญหาที่ต้องเร่งแก้ไขร่วมกันและยังคงเป็นอุปสรรคโดยเฉพาะในเรื่องการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น การค้าผ่านแดน การค้าข้ามแดนที่ยังคงเป็นอุปสรรคและขาดความคล่องตัวในการทำการค้าระหว่างประเทศ ภาครัฐโดยกระทรวงการคลังต้องเร่งแก้ไขปัญหาร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีความสะดวกมากขึ้น รวมถึงปัญหาสภาพคล่องของผู้ประกอบการ ยกตัวอย่าง การคืนภาษี (Vat refund) ภาครัฐที่เกี่ยวข้องพยายามเร่งแก้ไขให้ได้คืนเงินโดยเร็ว เพื่อไม่ให้สภาพคล่องหายไปในการดำเนินธุรกิจ

นักลงทุนต่างชาติยังมองว่าการเติบโตเศรษฐกิจของไทย ยังเป็นไปในทิศทางที่ดีและคาดการณ์ว่าน่าจะเติบโตได้ประมาณร้อยละ 4 ถึงแม้ว่าจะมีนักลงทุนบางกลุ่มที่ยังมีความไม่แน่ใจในการขยายการลงทุน อันเป็นผลมาจากสถานการณ์รัสเซีย ยูเครน ที่ส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อม

นักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะเข้ามาในประเทศในปี นี้ น่าจะมีเข้ามาเพิ่มขึ้นจากสถานการณ์โควิดและมาตรการตรวจคนเข้าเมืองเริ่มมีการผ่อนคลายมากขึ้น อาจสร้างรายได้เข้าประเทศในการขับเคลื่อนได้ระดับหนึ่ง

ประเด็นสำคัญที่ต้องจับตามองอย่างใกล้ชิดมี 2 ประเด็นหลัก คือ

1) การเติบโตในเชิงปริมาณ 2) เสถียรภาพในเชิงราคา ในเรื่องของอัตราเงินเฟ้อของไทย ประมาณร้อยละ 1-3 ตามกรอบที่ธนาคารแห่งประเทศไทยตั้งเป้าไว้ แต่ผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่เป็นสิ่งที่ควบคุมไม่ได้ที่จะอาจเข้ามากระทบได้ทุกเมื่อ ดังนั้นไทยควรมีมาตรการเตรียมความพร้อมทั้งมาตรการด้านการเงินและการคลัง ในขณะที่เดียวกันไทยยังสามารถบริหารจัดการได้อัตราเงินเฟ้อได้ไม่ให้อยู่ระดับสูงมาก

ประเด็นที่ต้องจับตามองในอนาคตและต้องเตรียมความพร้อมสำหรับเอกชนมี 3 เรื่อง 1) Digital Technology เพื่อช่วยอำนวยความสะดวก Customized ในการทำธุรกิจการค้าให้สะดวก ครอบคลุมและคล่องตัวมากขึ้น จะเห็นได้จากนโยบายรัฐบาลที่ออกมาก่อนหน้านี้ได้มีการนำเอาเทคโนโลยีมาปรับใช้ควบคู่ไปกับมาตรการที่ออกช่วยเหลือประชาชน



2) นโยบายการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภาครัฐให้ความสำคัญในเรื่องของนโยบาย BCG หรือ BCG Economy หรือ เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio-Circular-Green Economy) เพื่อเป็นการสนับสนุนส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน นโยบายรถยนต์ไฟฟ้า รวมถึงมาตรการ ESG หรือ “แนวคิดการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน” (Environmental, Social, Governance: ESG) ที่รัฐให้การสนับสนุนในระยะยาวซึ่งจะให้ความสำคัญในเรื่องของ สิ่งแวดล้อม สังคมและความร่วมมือในการสร้างธรรมาภิบาลที่ดีร่วมกัน และ 3) Aging Society เป็นความท้าทายที่สำคัญ รวมถึงเอกชนต้องคำนึงถึงเรื่องนี้ด้วย การพัฒนาแรงงานในภาคอุตสาหกรรมต้องให้ความสำคัญและเตรียมความพร้อม

สภาพคล่องภาคธุรกิจ เป็นกลไกที่สำคัญที่จะช่วยสนับสนุนภาคธุรกิจ ธนาคารรัฐ อย่างเช่น ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ (ธกส.) ธนาคารออมสิน หรือ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (Exim Bank) ต้องปรับให้มีความคล่องตัวและยืดหยุ่นในการให้สินเชื่อเพื่อช่วยเหลือภาคธุรกิจในช่วงฟื้นตัวได้อย่างแท้จริง

สำหรับกลุ่ม SME/Start up กระทรวงการคลัง เตรียมยกเว้นภาษีเงินได้ให้กับ Venture Capital ที่เข้าร่วมทำธุรกิจโดยเฉพาะในเรื่องของการพัฒนาที่เน้นย้ำในเรื่องของเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อสร้างแรงจูงใจให้เกิดผู้ประกอบการหน้าใหม่ได้มีโอกาสในการพัฒนา ยกระดับและขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้ทัดเทียมเศรษฐกิจโลกได้

ประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 27 สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

วันพุธที่ 30 มีนาคม 2565 เวลา 12.30 – 16.00 น.

ณ ห้องบอลรูม 1-2 ชั้น Lobby โรงแรมแกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ ถ.ราชดำริ

และผ่านระบบออนไลน์ โปรแกรม Google Hangout Meet

การเสวนาหัวข้อ

“ฉากทัศน์การค้าโลกที่เปลี่ยนไปกับการส่งออกไทยที่ต้องเปลี่ยนแปลง”

1. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (ด้านการค้าระหว่างประเทศ)

- 1.1 Key Challenge ที่สำคัญในการส่งออกปี 2565 ตามที่ท่าน รว.คลัง ให้นโยบายที่ร้อยละ 10 ต้องช่วยกันขับเคลื่อน
- 1.2 VUCA (Volatility, Uncertain, Complex, Ambiguous) ยังคงเป็นฉากทัศน์การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปี 2565 และปีต่อไป
- 1.3 ปัจจัยที่ต้องเฝ้าระวังในปีนี้ คือ 1) การแพร่ระบาดโควิด-19 ยังคงอยู่ 2) ประเด็น Geo-politic (Russia Ukraine) 3) Global supply chain disruption and digital disruption
- 1.4 Global supply chain disruption ทั่วโลกต้องให้เรามองรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในรูปแบบก่อนหน้านี้ที่จะมีโลกาภิวัตน์ การค้าภายในประเทศหรือภายในภูมิภาคเดียวกัน มากขึ้น การพึ่งพาตัวเองและประเทศเพื่อนบ้านมากกว่าการค้าข้ามทวีปที่เคยทำมาก่อนหน้านี้ จากสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อต่างๆ ที่เกิดขึ้น เช่น Trade War (Protectionism) / Covid-19 pandemic / Geopolitic / Climate change
- 1.5 วิกฤตการณ์รัสเซีย ยูเครน ส่งผลกระทบต่อชัดเจนในเรื่องความมั่นคงด้านพลังงาน อาหาร วัตถุดิบทางการเกษตร แร่หายาก วัตถุดิบอุตสาหกรรมหนักที่ทั้งสองประเทศเป็นผู้ส่งออกหลัก ทั่วโลกต้องกลับมามองเรื่องความมั่นคงในประเทศและในภูมิภาคมากขึ้น พึ่งพาตนเองมากขึ้น
- 1.6 ภาครัฐและเอกชนต้องเร่งส่งเสริม Trade activity กับประเทศคู่ค้าลำดับรองใหม่ๆ เช่น ตลาดตะวันออกกลาง แอฟริกา ลาตินอเมริกา รวมถึงผลักดันให้มีการทำ Mini FTA เพื่อเจาะตลาดรายจังหวัด มณฑล ของกลุ่มประเทศเป้าหมายและมีความคล่องตัวมากขึ้น
- 1.7 สู้ท้าทายเพื่อให้ประเทศไทยเป็น “ชาติการค้า (Trading Nation)” และยกระดับก้าวไปสู่การเป็น “ชาติการค้าดิจิทัล (Digital Trading Nation)” ทุกหน่วยงานต้องทำงานบูรณาการร่วมกัน และลงมือปฏิบัติในเชิงกลยุทธ์ให้ได้ผลลัพธ์ที่จับต้องได้อย่างแท้จริง



2. คุณธิดา พัชรสกุล รองเลขาธิการสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ด้านโลจิสติกส์ และแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์กับการเชื่อมโยง CLMV & Regional)

- 2.1 สภาพัฒนาฯ ให้มุมมองการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ผ่านมา โดยให้มุมมองการเปลี่ยนแปลงในเชิงการขนส่งโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันแผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ เป็นฉบับที่ 3 (ปี 2560-2565) โดยที่ผ่านมามีการจัดอันดับการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ หรือ LPI ไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 2 รองจากสิงคโปร์อย่างต่อเนื่อง
- 2.2 ขณะที่ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทย พยายามตั้งเป้าให้ลดเหลือร้อยละ 13 แต่ในปัจจุบันแผนพัฒนาโลจิสติกส์ฯ เป็นฉบับที่ 3 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทย ยังปรับตัวสูงขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 14.1 โดยต้นทุนชีวิตที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดคือต้นทุนด้านการคลัง ส่วนหนึ่งเป็นเพราะปี 2563 เป็นช่วงที่ไทยและทั่วโลกเผชิญกับสถานการณ์โควิดอย่างรุนแรง การกักตุนสินค้าและวัตถุดิบจึงมีความจำเป็นทำให้ต้นทุนสินค้าคงคลังปรับตัวสูงขึ้นเท่าตัว
- 2.3 สภาพัฒนาฯ พยายามปรับนโยบายเพื่อช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้วยการนำเอาเทคโนโลยีมาปรับใช้มากขึ้น รวมถึงนวัตกรรมใหม่ๆ
- 2.4 NESDC นำเสนอ 13 มาตรการที่สำคัญตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13
 - 2.4.1 มาตรการที่ 5 ประตุการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญในภูมิภาค มากขึ้น เป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค เป็นประตูทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค เป็นต้น
 - 2.4.2 กลยุทธ์ Softside ที่จะนำไปสู่เป้าหมายในมาตรการที่ 5 อาทิ การกำหนดจุดยืนของไทยภายใต้บริบทโลกใหม่ เป็นมิตรกับประเทศเพื่อนบ้าน CLMV ใช้เครื่องมือ FTA เป็นตัวขับเคลื่อนและเชื่อมโยงด้วยเส้นทางรถไฟ ไทย ลาว จีน
 - 2.4.3 กลยุทธ์ Hardside เน้นปรับปรุงลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ (Seamless) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับ BCG, SDGs , Innovation and Technology
- 2.5 ขณะนี้ สภาพัฒนาฯ อยู่ระหว่างการจัดทำแผนพัฒนาโลจิสติกส์ ฉบับที่ 4 โดยให้ความสำคัญในเรื่องของ Sustainable logistic แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ E-logistic E-commerce E-payment เพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ ขจัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวก ซึ่งแผน 4 เป็นช่วงระยะเวลา 5-10 ปี ตามกรอบแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 20 ปี ที่สภาพัฒนาฯ วางไว้ตั้งแต่ต้น

3. นายชัช รัตนบุญนิธิ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ด้านการเงิน/อัตราแลกเปลี่ยน/ความเสี่ยง/การเข้าถึงแหล่งทุน/การพัฒนาผู้ประกอบการ)

3.1 พยากรณ์สภาพอากาศเศรษฐกิจและการค้าโลก : อากาศแปรปรวน มรสุมถล่ม คลื่นลมแรง

- 3.1.1 Geopolitics & War ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ในหลายภูมิภาค เช่น เงินเฟ้อสูงเป็นประวัติการณ์ รัสเซีย vs ยูเครน จีน vs ไต้หวัน เกาหลีเหนือ vs เกาหลีใต้
- 3.1.2 สถานการณ์ทางการเงินทั่วโลกทวีความรุนแรง อาทิ เงินเฟ้อสูงเป็นประวัติการณ์ สหรัฐฯ 7.9% (ก.พ. 65) สูงสุดในรอบ 40 ปี OECD 7.2% (ม.ค. 65) สูงสุดในรอบ 30 ปี ราคาน้ำมันพุ่งสูงสุดในรอบ 13 ปี ดอกเบี้ยขาขึ้น หลายประเทศทยอยปรับขึ้นดอกเบี้ย (อาทิ สหรัฐฯ และอังกฤษ)
- 3.1.3 ภาวะภัยแล้งขาดแคลนโลจิสติกส์ เช่น ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ค่าระวางเรือสูงเป็นประวัติการณ์โดยเฉพาะเส้นทางสหรัฐฯ และ EU เช่น ไทย-สหรัฐฯ สูงกว่า 15,000 USD ต่อตู้ 40 ฟุต และการขนส่งล่าช้า
- 3.1.4 ความกังวลโรคระบาด COVID-19 สายพันธุ์ใหม่เกิดขึ้นต่อเนื่อง เช่น Deltacron, Omicron BA.2.2) และความกังวลโรคระบาดใหม่ๆ
- 3.1.5 กระแสรักรหัสสิ่งแวดล้อมขยายวงกว้าง อาทิ Net Zero Emission ที่ประชุม COP 26 ตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 (ไทยปี 2608) รวมถึงมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเข้มงวด เช่น CBAM มาตรการปรับคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดนของ EU
- 3.1.6 เสนอให้มีการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อ โดยเฉพาะการป้องกันความเสี่ยงจากค่าเงินบาทผันผวน ซึ่งต้องปรับใช้ให้เหมาะสมกับประเภทธุรกิจและประเทศคู่ค้า
- 3.1.7 Exim พร้อมช่วยเหลือในเรื่อง Capital flow / Information flow ในการทำการค้าระหว่างประเทศ ในช่วงสถานการณ์ที่มีความผันผวน

3.2 ผู้ส่งออกไทยพร้อมรับมือโลกอนาคตในทุกสภาพอากาศ

- 3.2.1 การป้องกันความเสี่ยง จากการผันผวนค่าเงินบาท (ประกันการส่งออก) ป้องกันความเสี่ยงค่าเงิน (FX Forward) และควรมีตลาดสำรองเขตเศรษฐกิจตลาดหลักชบเซา

3.3 ปรับองค์กรพร้อมรับมือ

- 3.3.1 ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนธุรกิจ เช่น ใช้เครื่องจักร/ระบบ Automation, Software ทำองค์กร ให้ Lean และ Resilience ครบทุกด้าน (People, Process, Platform) ปรับสมการธุรกิจไปกับ Megatrends People-Planet-Profit

3.4 เปิดช่องทางใหม่

- 3.4.1 ต้องมีช่องทาง E-Commerce ตอบโจทย์โลกการค้ายุคใหม่และรู้จักใช้ Social & Digital Marketing

3.5 เปลี่ยนแผนธุรกิจให้ทัน

- 3.5.1 เปลี่ยนแผนให้สั้นเป็น 3 เดือนหรือ 6 เดือน ไม่ทำแผนยาวแบบ 3 ปี 5 ปี เพราะสภาพแวดล้อมทางธุรกิจเปลี่ยนเร็ว และควรมีแผนสำรอง Plan A, Plan B

4. คุณพิเศษ ฤทธาภิรมย์ ประธานสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

(ด้านสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเล/การพัฒนาระบบ IT เพื่อการค้าระหว่างประเทศ)

- 4.1. ระบบโลจิสติกส์ของไทยมีการเปลี่ยนแปลงไปพอสมควรในช่วงที่ผ่านมา มีการนำเอาระบบดิจิทัลเข้ามาปรับใช้ให้ครอบคลุมมากขึ้น ทั้งในเรื่องการจัดการ Warehouse Fulfillment (Last/First mile) Tracking payment และ e-document ต่างๆ ที่สายเรือนาระบบมาปรับใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ
- 4.2. ในอนาคตสิ่งที่สำคัญที่สุดยิ่งกว่าทองคำคือฐานข้อมูล ไม่ใช่อุปกรณ์หรือเครื่องมือเครื่องไม้ (Hardware) ในทางกลับกัน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะผู้ให้บริการขนส่งในประเทศ (Inland transport) และหน่วยงานภาครัฐ อาจต้องเร่งยกระดับพัฒนาในเชิงดิจิทัลเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงกับทางผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศมีความคล่องตัว อีกทั้งช่วยลดปัญหาอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นอย่างในช่วงก่อนหน้านี้
- 4.3. ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์จะมีมากขึ้นในปี นี้ จากการผลักดันร่วมกับ สรท. ให้มีการนำเอาเรือใหญ่เข้ามาในประเทศไทยมากขึ้น โดยความร่วมมือของกระทรวงพาณิชย์ และกรมเจ้าท่า ที่เร่งออกใบอนุญาตให้เรือใหญ่ขนาด 400 เมตร หรือขนาดมากกว่า 2 หมื่น TEU เข้าเทียบท่าในไทย ต่อเนื่อง ส่งผลให้มีปริมาณตู้มากขึ้น หากแต่ต้องมองระบบการลำเลียงและบริหารจัดการในท่าเรือให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการนำเรือเข้ามามากขึ้น
- 4.4. ภาคเอกชนพยายามผลักดันให้มีการแก้ไขระเบียบในเรื่องของการถ่ายลำ (Transshipment) เพื่อดึงดูดเรือใหญ่เข้ามาถ่ายลำในประเทศไทยมากขึ้น เพื่อให้มีปริมาณตู้สินค้าและพื้นที่ระวางเรือเพียงพอในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- 4.5. การท่าเรือฯ ต้องบริหารจัดการภายในท่าเรือให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับปริมาณสินค้าส่งออกนำเข้าที่จะเติบโตมากขึ้น
- 4.6. ในระยะต่อไปที่ต้องจับตามองตลาดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปในลักษณะ Normalized / Cost Higher / Port operation ต้องเร่งปรับปรุงทั้งในเชิงเทคโนโลยีและในเชิงกายภาพ

กฎหมายผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager หรือ TSM) สำหรับบริษัท (ผู้ส่งออก) ที่มีรถบรรทุกสินค้าใช้ในกิจการ (ทะเบียนรถบรรทุกขึ้นต้นด้วย 50-59 และ 80-99)

ตามที่มีการกำหนด “กฎหมายผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager : TSM)” โดยกรมการขนส่งทางบก จากที่คณะรัฐมนตรีมีความเห็นชอบกฎกระทรวงให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดทำกฎหมาย Transport Safety Manager เพื่อช่วยควบคุมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งจะเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 รวมถึงปรับปรุงระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ให้มีความสอดคล้องและรองรับการทำงานของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน โดยกำหนดเพิ่มเติมให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของทุกประเภทการขนส่ง (รถบรรทุกสินค้า) ต้องจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง ซึ่งมีส่วนสำคัญที่ช่วยควบคุมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และเสริมสร้างระบบการขนส่งสาธารณะให้มีความปลอดภัยมากขึ้น **ประกาศบังคับใช้กำหนดให้ทุกสถานประกอบการที่มีรถบรรทุกขนส่งสินค้าใช้ในกิจการ (กฎหมาย TSM มีสภาพบังคับใช้เมษายนปี 2565 นี้)** ได้จัดทำแผนงานและกำหนดแนวทางให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดให้มีบุคลากรจัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน มีหน้าที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยงานด้านการขนส่งของสถานประกอบการ และกฎหมายจะมีการควบคุม กำกับดูแล โดยจะถูกกำหนดเป็นเกณฑ์และเป็นเงื่อนไข ในการขออนุญาตสำหรับรถบรรทุกขนส่งสินค้าในกิจการ และครอบคลุมการขนส่งทางถนนทุกประเภท **บังคับให้มี TSM รถบรรทุกส่วนบุคคล (รถบรรทุกป้ายขาว รถบรรทุกโรงงานใช้ในกิจการ ทะเบียนรถบรรทุกขึ้นต้นด้วย 50-59 และ 80-99)** และรถบรรทุกวัตถุอันตราย ในการเตรียมความพร้อมบุคลากรเฉพาะด้าน ช่วยควบคุมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อสร้างการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัยในระยะยาวอย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์ ผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ต้องการให้ผู้ประกอบการขนส่งจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ตามเป้าหมายของการส่งเสริมการสร้างระบบความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของประเทศ ให้กรมการขนส่งทางบกสามารถกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในภาพรวมได้ทั้งระบบ รวมถึงสามารถกำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพจากองค์ความรู้ และเผยแพร่การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ และสถานประกอบการที่มีรถบรรทุกใช้ในกิจการ/ โรงงาน ต้องมีผู้จัดการด้านความปลอดภัย (Transport Safety Manager) โดยมีหน้าที่

1. รับผิดชอบในการดูแลและตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการขนส่งโดยเฉพาะ ทั้งการจัดการความปลอดภัย การตรวจความพร้อมของรถ การตรวจความพร้อมของผู้ขับรถ การจัดการเหตุฉุกเฉิน
2. รับผิดชอบในการควบคุมดูแล และตรวจสอบและรายงานการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อให้เป็นระบบและกลไกด้านคุณภาพที่ชัดเจนและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

ทั้งนี้บุคลากรที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ทำหน้าที่ในการควบคุมดูแล และนำให้คำปรึกษา ตรวจประเมินความพร้อมของพนักงานขับรถและตัวรถ ตรวจสอบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์ และรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำมากำหนดเป็นมาตรการหรือแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ อันจะทำให้การขนส่งทางถนนของประเทศไทยมีมาตรฐาน เกิดความปลอดภัย และช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืนมากยิ่งขึ้น อีกทั้งเพื่อสนับสนุนส่งเสริมและกำกับให้ผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารและรถบรรทุกในประเทศไทยมีระบบการบริหารจัดการ และการตรวจสอบความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

โดยมีบุคลากรเฉพาะด้านที่รับผิดชอบในการวางแผน และควบคุมกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่ง รวมทั้งมีแผนการจัดการและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้การขนส่งเป็นไปด้วยความปลอดภัย ในการเตรียมความพร้อมก่อนเข้าสู่การจัดให้มีผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้องครบถ้วนทั้ง 5 ด้าน 8 ภารกิจ เป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติงานของผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน ซึ่งใช้เป็นช่องทางในการติดต่อสื่อสารระหว่างกรมการขนส่งทางบกกับผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน

โดยมีการอบรม แบบเรียน สื่อประกอบการฝึกอบรม และการทดสอบผู้จัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง (Transport Safety Manager: TSM) เงื่อนไขการติดต่อกรมฯ ซึ่งเป็นกฎหมายสถานประกอบการต้องรับดำเนินการ และต้องมีความเข้าใจ ความจำเป็นในภารกิจ 5 เรื่อง และเข้าไปในแต่ละกิจกรรมครอบคลุม เช่น กฎหมาย การสอบสวนอุบัติเหตุ การโต้ตอบ ต้องมีความรู้ เป็นต้น เกณฑ์จากเอกสาร มุ่งเน้นสิ่งที่จะต้องเป็น

1. การจัดการเรื่องรถ
2. การจัดการ พพร.
3. การจัดการการเดินรถ
4. การบรรทุกผู้โดยสารและสินค้า
5. จัดการวิเคราะห์ประเมินผล

การดำเนินการของ สรท.

*****การตรวจมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก Q Mark ช่วยรองรับกฎหมายผู้จัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนน (Transport Safety Manager) ที่มีการบังคับใช้ในทางปฏิบัติกับผู้ประกอบการที่มีรถบรรทุกขนส่งใช้ในกิจการทั้งหมด***** โดยระบบมาตรฐาน Q Mark มีการการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลที่เป็น ทั้งทางด้านพนักงาน ยานพาหนะ การใช้เชื้อเพลิง และข้อมูลอุบัติเหตุ โดยมีการประเมินผลและพัฒนาอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ รวมถึงมีการรักษามาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่ง **สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้ขึ้นทะเบียนเป็นหน่วยตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) กับกรมการขนส่งทางบก** เพื่อให้บริการตรวจประเมินมาตรฐาน Q Mark กับสมาชิก สรท. จึงขอเรียนเชิญสมาชิก สรท. ที่มีรถบรรทุกขนส่งสินค้าใช้ในกิจการรถบรรทุกส่วนบุคคล (รถบรรทุกป้ายขาว รถบรรทุกโรงงานใช้ในกิจการ ทะเบียนขึ้นต้นด้วย 50-59 และ 80-99) เข้ารับการตรวจประเมิน Q Mark เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับกฎหมายที่จะมีการบังคับใช้ต่อไป (รายละเอียดแสดงใน QR Code)

*****สนใจติดต่อสมัครเพื่อขอเข้ารับการตรวจประเมิน O Mark รองรับกฎหมาย Transport Safety Manager (TSM) ติดต่อสอบถามได้ที่ คุณปีติคุณธ์ คุณวีริศ 02 679 7555 ต่อ 300 และ 301 (หน่วยตรวจประเมิน O Mark สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย)*** (สามารถสแกนเพื่อดูประกาศกฎหมาย TSM และการรับสมัคร Q Mark ตาม QR Code ด้านล่าง)**



ADVERTORIAL

เพิ่มประสิทธิภาพการลดต้นทุน

เรียนรู้จากข้อผิดพลาด
ที่มักพบเจอ



Executive summary

ในปัจจุบัน บริษัทเผชิญกับต้นทุนที่สูงมากขึ้น แต่หลายบริษัทไม่สามารถเพิ่มราคาให้กับลูกค้าได้ หรือถ้าได้ก็ไม่ได้ทั้งหมด นอกจากนี้บริษัทยังต้องแข่งขันกับคู่แข่งในต่างประเทศที่มีต้นทุนน้อยกว่า ทำให้หลายบริษัทต้องแข่งขันด้านราคามากยิ่งขึ้น บริษัทจึงต้องหาทางลดค่าใช้จ่ายให้ได้มากที่สุด แต่บริษัทส่วนใหญ่ไม่สามารถลดค่าใช้จ่ายได้เต็มที่ เพราะหนึ่งในข้อผิดพลาด (3B) ที่พบได้บ่อย ได้แก่ 1 Big picture 2 Bottom up 3 Benchmarking

3 ข้อผิดพลาดที่ทำให้ลดค่าใช้จ่ายได้ไม่เต็มที่

หลายๆ บริษัทมีการลดต้นทุนกันอยู่แล้ว แต่จากประสบการณ์ของลิบ คอนซัลติ้ง ในหลากหลายอุตสาหกรรม เช่น อุตสาหกรรมการผลิตในกลุ่มอาหาร เฟอร์นิเจอร์ หรือยานยนต์ ไม่ว่าในประเทศไทยหรือญี่ปุ่น เราพบว่าบริษัทที่ลองลดต้นทุนเองแล้ว แต่ยังไม่เต็มที่ เกือบทั้งหมดพลาดทำให้กับ 1 ใน 3 ข้อผิดพลาดนี้

ข้อผิดพลาด 1 Big picture: ไม่ได้มองภาพรวม

ใช้จ่ายที่แชร์ร่วมกันทั้งบริษัท กระจายอยู่หลายที่ เวลาที่บริษัทมีนโยบายให้ลดค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่ายส่วนกลางเหล่านี้มักจะถูกมองข้ามไป หรือบางครั้งอาจลดในหัวข้อที่ไม่ได้มีผลกระทบต่อมาก

ข้อผิดพลาด 2 Bottom up: เน้นล่างขึ้นบน

ถูกนำไปปฏิบัติแน่นอน เพราะแต่ละคนเชื่อมั่นในสิ่งที่เสนอขึ้นมา แต่ปัญหามักเกิดขึ้นจากข้อผิดพลาดนี้มาจาก 2 มุมมอง มุมเรื่องเวลา และเป้าหมาย

- ▶ มุมเรื่องเวลา ข้อผิดพลาดทำให้เกิดความล่าช้า เพราะในแต่ละกระบวนการต้องมีการพูดคุย วิเคราะห์ข้อมูลอย่างละเอียด และหาจุดที่ตกลงร่วมกัน
- ▶ มุมเรื่องเป้าหมายที่น้อยเกินไป มุมนี้อาจไม่เกิดขึ้นเสมอไป แต่ส่วนใหญ่จะพบเห็นได้ง่าย เพราะแผนกเป็นคุณตั้งเป้าหมายของตนเอง ทำให้แผนกเลือกที่จะกำหนดเป้าหมายที่แผนกตนเองทำได้แน่นอน แม้จะมีโอกาสที่จะลดค่าใช้จ่ายได้มากกว่านั้นก็ตาม

ข้อผิดพลาด 3 Benchmarking: ไม่มีคู่เทียบ

บริษัทที่ไม่มี Benchmarking จะทำให้เป้าหมายการลดค่าใช้จ่าย เป็นการคาดการณ์ โดยไม่มีตัวเลขหรือหลักฐานที่ชัดเจนว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้เหมาะสมหรือไม่ คล้ายกับข้อผิดพลาดที่ 2 คือผลลัพธ์ของข้อผิดพลาดนี้คือเป้าหมายที่วางไว้ว่าจะน้อยเกินไปไม่สร้างผลลัพธ์ที่มากเพียงพอ ถึงแม้จริงๆ แล้วจะสามารถทำได้มากกว่าเป้าหมายที่วางไว้ก็เป็นได้ ถ้าบริษัทมีสถานการณ์ตรงกับข้อใดข้อหนึ่งหรือมากกว่านี้ แปลว่าบริษัทยังมีโอกาสจะลดต้นทุนเพิ่มได้มากขึ้นอีกแน่นอน

บริษัทที่แก้ไข 2 ข้อผิดพลาด Big picture และ Bottom up

ตัวอย่าง 01

ตัวอย่างแรก บริษัทหนึ่งในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ก่อนโควิดมียอดขายมากกว่า 2 พันล้านบาทต่อปี แต่เมื่อเผชิญกับโควิด ยอดขายลดลงรุนแรง ทำให้บริษัทขาดทุนหนัก บริษัทตั้งงบรายได้ลดต้นทุนด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การเลิกจ้างพนักงานมากกว่า 40% ลดโบนัสและสวัสดิการของพนักงานไปแล้ว แต่ทั้งหมดลดไปได้แค่ 2% ของยอดขายเท่านั้น เนื่องจากวิธีการของบริษัทอยู่ในกับดัก Big picture และ Bottom up เมื่อบริษัทก้าวข้ามกับดัก 2 หลุมนี้ได้ ทำให้ต้นทุนลดลงได้มากกว่าเดิม 5 เท่า หรือเป็น 10% ของยอดขาย วิธีการสำคัญที่ช่วยให้บริษัทนี้ก้าวข้ามข้อผิดพลาดได้ คือการวินิจฉัย diagnose สถานการณ์ภาพรวมก่อน และปรับลดไปทีละส่วนตามระดับผลกระทบ Impact ที่เกิดขึ้น โดยใช้ 2 มุมมองสำคัญในการวินิจฉัย ได้แก่ Cost diagnosis และ Process diagnosis Cost diagnosis คือการแตกค่าใช้จ่ายออกมานิฉัยหาปัญหา ซึ่งจะช่วยให้สามารถแก้ปัญหาได้ตรงจุด Process diagnosis คือการแตกกระบวนการออกมานิฉัยหาปัญหา ซึ่งจะดูทั้งส่วนของ Supply chain และ Engineering chain ถ้าแก้ไขต้นตอปัญหาเหล่านี้ จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพ Efficiency และลดระยะเวลา Lead time ของกระบวนการได้ หลังจากวินิจฉัยอย่างครอบคลุมแล้ว จึงค่อยมาจัดลำดับความสำคัญโดยพิจารณา Benchmark เปรียบเทียบกับ Best practice ทำให้ไม่มองข้ามต้นทุนสำคัญของบริษัท และบริษัทก็ไม่เสียเวลาไปกับการลดต้นทุนตัวเดิมๆ ซ้ำๆ จึงสามารถลดต้นทุนได้มากกว่าเดิมถึง 5 เท่า

บริษัทที่เอาชนะข้อผิดพลาด Big picture และ Benchmarking

ตัวอย่าง 02

โรงงานผลิตอาหารชั้นนำแห่งหนึ่งในประเทศไทย มีกิจกรรมลดค่าใช้จ่ายประจำอยู่ทุกปี แต่เพราะติดกับดัก Big picture ไม่ได้มองภาพรวม และ Benchmarking ไม่มีคู่เทียบ ทำให้มองข้ามค่าใช้จ่ายหมวดหมู่อย่าง Indirect cost ไป และเพราะไม่เคยเทียบกับบริษัทอื่น ทำให้ไม่รู้ว่ามีค่าใช้จ่ายตรงนี้สามารถลดต้นทุนไปได้มากกว่า 30% แนวคิดสำคัญที่ทำให้บริษัทสามารถเอาชนะข้อผิดพลาดนี้ได้ และลดต้นทุนได้แบบ Quick win ที่เห็นผลได้ทันทีมาจากการที่ค้นหาต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับ Added value โดยตรงสำหรับลูกค้า หรือก็คือค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้ทำให้ลูกค้ายอมจ่ายเงินเพิ่มมากขึ้น ถ้าลดต้นทุนเหล่านี้จะไม่กระทบต่อคุณภาพ ตัวอย่างเช่น กระบวนการทำงานที่ซับซ้อน การใช้เวลาเกินความจำเป็น หรือการมีค่าใช้จ่ายสินค้าสิ้นเปลืองที่เกินความจำเป็น

ตัวอย่างหนึ่ง ก่อนเปลี่ยนแปลงในโรงงานใช้ถุงมือยางเกรด A กับทุกขั้นตอนในโรงงาน ทำให้มีต้นทุนสูง แต่จริงๆ แล้ว มีบางกระบวนการไม่ได้สร้าง Added value โดยตรงสำหรับลูกค้า ถ้าลดค่าใช้จ่ายส่วนนี้ได้ ก็ไม่ได้กระทบต่อคุณภาพ ในกรณีนี้กระบวนการที่สัมผัสสินค้าโดยตรงจะใช้ถุงมือเกรด A เช่นเดิม แต่ในกระบวนการอื่นๆ ที่ไม่ได้เพิ่มมูลค่าให้กับสินค้า เช่น หลังการแพ็คเกจ มีการปรับให้ใช้ถุงมือที่เกรดรองลงมา ทำให้รักษามาตรฐานคุณภาพสินค้าในระดับสูงเช่นเดิม และเมื่อใช้ข้อมูล Benchmark มาประกอบ ทำให้บริษัทสามารถลดค่าใช้จ่ายมากกว่าเดิมถึง 30%

กระบวนการ	เตรียมวัตถุดิบ	การผลิต/แปรรูป	การแพ็คเกจ
Added value ในการใช้ถุงมือ	เกิด Added value ในการใช้ถุงมือเกรด A เพื่อสุขอนามัย เพราะมีการสัมผัสสินค้าโดยตรง	ไม่เกิด Added value ในการใช้ถุงมือเกรด A	
การใช้ถุงมือ	Before	ถุงมือเกรด A	
	After	ถุงมือเกรด A	ถุงมือเกรดรองลงมา



สำหรับท่านที่สนใจอยากศึกษาเคสตัวอย่างอื่นๆ หรือเทคนิคการหาต้นทุนสร้าง Quick win ในการลดต้นทุนทั้งในไลน์การผลิตโดยตรง เช่น การทำ Profit loss statement ของแต่ละไลน์ ว่าไลน์ไหนขาดทุนบ้าง รวมถึงการดูกำไรขาดทุนของแต่ละสินค้า เพื่อลดต้นทุนให้ตรงจุดอีก สามารถติดต่อได้ที่ info_thai@libcon.co.jp

ดร. ลลิตา หุทัยพันธ์
หัวหน้าทีม Manufacturing
ธเนรัช แทนอำพันทอง
ผู้เชี่ยวชาญด้านการลดต้นทุน

หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom) มีใบประกาศนียบัตร
ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยปี 2565

APRIL

ศ. 22 เม.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “รู้จักเรื่องเบื้องต้นกับขั้นตอนและพิธีการศุลกากร”

โดย คุณศุภฤทธิกานต์ ทรัชไชยวรรณ
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 พิทักษ์ตราอาหาร การใช้สิทธิโต้แย้งการประเมิน
อากร ความผิดและการลงโทษทางศุลกากร”**

โดย อาจารย์วิชัย มากวิวัฒนสุข
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.

การบริหารงานจัดซื้อและจัดการสินค้าคงคลังเพื่อลดต้นทุน

โดย อาจารย์ชัชวาลย์ 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. (จัดโดย มูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย)
Business Innovation Mindset and Design Thinking

โดย อาจารย์กัทรพงษ์ พลแสน
วิทยากรที่ปรึกษา/นักวิเคราะห์การพัฒนาธุรกิจ

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

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,926 บาท บุคคลทั่วไป 2,996 บาท

พ. 19 พ.ค. 09.00-16.00 น. (จัดโดย มูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย)
Business Model Canvas for New Project

โดย อาจารย์กัทรพงษ์ พลแสน
วิทยากรที่ปรึกษา/นักวิเคราะห์การพัฒนาธุรกิจ

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 สุภาพ
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ

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

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,926 บาท บุคคลทั่วไป 2,996 บาท

JUNE

พ. 9 มิ.ย. 09.00-16.00 น.

Warehouse Management

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

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday292>

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,926 บาท บุคคลทั่วไป 2,996 บาท

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดและกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 502 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวิษณีย์) หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com, watcharin@tnsc.com
หมายเหตุ : 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม 2) แผนงานยังไม่รวมถึงค่าจัดงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิกโดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม

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!

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