

E-BOOK VERSION



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 11/2022 | พฤศจิกายน 2565

[www.tnsc.com](http://www.tnsc.com)

## GSA & ASA Annual Meeting 2022



Thai National Shippers' Council  
1168/97, 32<sup>nd</sup> Floor, Zone C, Lumpini Tower Bldg.,  
Rama IV Road, Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120  
Tel. : +66 (0) 2679 7555 || Fax. : +66 (0) 2679 7500-2

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

# Economic Indicators : Sep 2022



## 01

### Export Value



24,919.30 MUSD ▲ 8.18%  
888,371.10 M.Bht ▲ 16.81%

Sep



221,366.14 MUSD ▲ 10.76%  
7,523,817.40 M.Bht ▲ 21.39%

Jan - Sep

## 02

### Partner Country (Sep 2022)



China US Japan Vietnam India

Growth ▼ -13.24% ▲ 26.15% ▼ -1.74% ▲ 38.74% ▼ -3.38%  
MUSD 2,695.00 4,698.80 2,156.20 1,086.60 904.20

## 03

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

| OPEC  | Brent     | WTI             |
|-------|-----------|-----------------|
| 89-98 | 85-98     | 79-93           |
|       | Price     | Export          |
|       | 1,664.81  | 523.9 ▲ 121.50% |
|       | USD/Ounce | MUSD            |



## 04

### Thai Additional Statistic



GDP Q2/2022  
+2.50% (YoY)



Inflation Rate  
+5.98% (YoY)

(Oct 2022)



Current balance  
-218,438.43  
M.THB



Interest rate policy  
1.00%

## 06

### Baht/USD (Oct 2022)



36.1  
THB/USD



YTD ▼ -8.73%  
YoY ▼ -9.06%

## 07

### Marine Statistics (Oct. 2022)

| Freight Rate | (UNIT/TEU) |       |       |       |
|--------------|------------|-------|-------|-------|
| Port Klang   | Shanghai   | Dubai | EU    | USWC  |
| 744          | 1,061      | 4,042 | 2,742 | 1,400 |

#### Bunker Prices



VLSFO 722.0 - 786.5  
IFO380 463.0 - 514.0

## 05

### Positive & Negative + Risk

#### Positive

- ค่าเงินบาทมีการเคลื่อนไหวในทิศทางอ่อนค่าอย่างต่อเนื่อง
- สถานการณ์วิกฤตอาหารทั่วโลก ส่งผลให้สินค้าโภคภัณฑ์ (เช่น ข้าว) แข็งแรงและแปรปรวน

#### Negative & Risk

- สถานการณ์อัตราเงินเฟ้อของประเทศไทยสำคัญ มีทิศทางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (เฟด) และธนาคารกลางทั่วโลกดำเนินนโยบายทางการเงินแบบเข้มงวดเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ ส่งผลทำให้
  - อุปสงค์และกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอตัวลง เนื่องจากต้นทุนทางการเงินปรับสูงขึ้นตามทิศทางดอกเบี้ย
  - ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้น จากเงินทุนที่ไหลเข้าสหรัฐฯ เนื่องจากดอกเบี้ยปรับสูงขึ้น

- ดัชนีภาคการผลิต หรือ Manufacturing PMI ในประเทศคู่ค้าสำคัญ เริ่มส่งสัญญาณตัวลดลงเล็กน้อยในช่วงเดือนกันยายนและตุลาคม
- ราคาลงทุนทรงตัวในระดับสูง จากสถานการณ์ข้อพิพาทระหว่างยูเครนและรัสเซียที่ยังยืดเยื้อ และ OPEC+ เล็งปรับลดกำลังการผลิตน้ำมัน
- ปัญหาต้นทุนวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน อาทิ ข้าวสาลี ข้าวโพด เมล็ดทานตะวัน ปุ๋ย เป็นต้น

#### Suggestion by TNSC

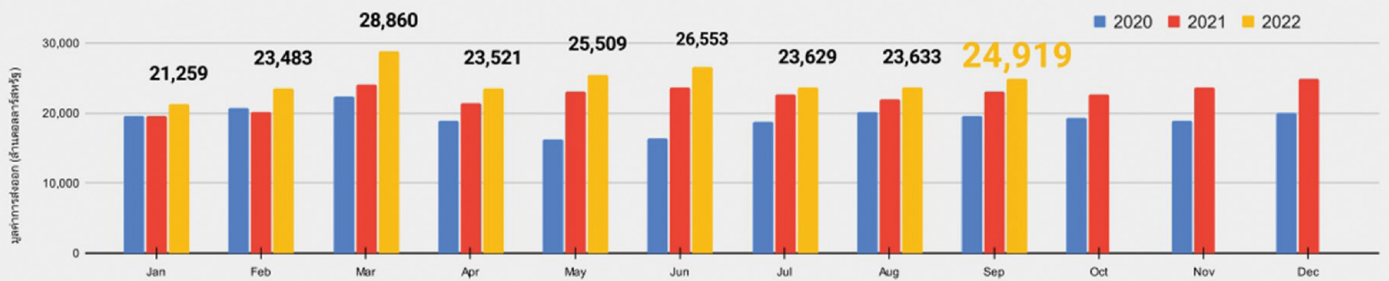
- เร่งดำเนินการความตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ที่สำคัญ เพื่อเสริมศักยภาพด้านการแข่งขันภาคส่งออกและดึงดูดการลงทุนเข้ามาในประเทศไทยในระยะยาว
- ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทย รักษาระดับอัตราดอกเบี้ยนโยบายให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อประคองการฟื้นตัวภาคธุรกิจและไม่เป็นการซ้ำเติมรายจ่ายของผู้บริโภคและต้นทุนของผู้ประกอบการมากขึ้น
- ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งแก้ไขปัญหาภาวะเงินบาทที่แข็งค่ากับการถ่ายลำ (Transshipment) เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการรับส่งสินค้าของอาเซียน (ASEAN Logistic Hub) และดึงดูดเรือแม่เข้ามาให้บริการแบบ Direct Call มากขึ้น

# Economic Indicators : Sep 2022



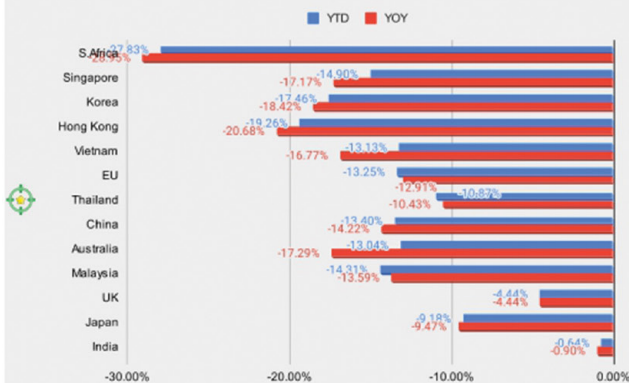
## 01

### Thailand Export Situation



## 02

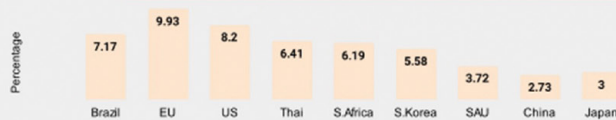
### Exchange Rate (2 Nov 2022)



| สินค้าส่งออกสำคัญ                                   | มูลค่าส่งออก (ล้านบาท) | การเติบโต (YoY%) | Forecast 65 (%) | Forecast 66 (%) |
|---|------------------------|------------------|-----------------|-----------------|
| <b>สินค้าส่งออกรวม "เกษตร"</b>                      |                        |                  |                 |                 |
| ข้าว  | 325.3                  | ▲ 2.70%          | 20%             | 0%              |
| ยางพารา   | 423.4                  | ▼ -7.70%         | 5%              | 0%              |
| ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง                                | 300                    | ▼ -5.60%         | 7%              | 0%              |
| น้ำตาลทราย  | 140.8                  | ▲ 16.30%         | 100%            | 0%              |
| <b>สินค้าส่งออกรวม "อาหาร"</b>                      |                        |                  |                 |                 |
| อาหารทะเล แช่เย็น แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป          | 509.4                  | ▲ 13.00%         |                 |                 |
| กุ้งสด แช่แข็งและกุ้งแปรรูป                         | 115.4                  | ▲ 3.90%          |                 |                 |
| ผลไม้สด ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง แห้ง กระป๋องและแปรรูป | 448                    | ▼ -17.80%        | 12%             | 5%              |
| ไก่สดแช่เย็น แช่แข็งและแปรรูป                       | 402.1                  | ▲ 82.90%         |                 |                 |
| <b>สินค้าส่งออกรวม "ยานพาหนะ"</b>                   |                        |                  |                 |                 |
| ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ                       | 3256.5                 | ▲ 8.40%          | 0%              | 3%              |
| อุปกรณ์และส่วนประกอบ                                | 1314.9                 | ▼ -3.40%         |                 |                 |
| <b>สินค้าส่งออกรวม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"</b>     |                        |                  |                 |                 |
| เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และ ส่วนประกอบ           | 2490.5                 | ▲ 13.90%         |                 |                 |
| Hard Disk Drive                                     | 1590.8                 | ▲ 15.70%         |                 |                 |
| แผงวงจรไฟฟ้า  | 792.2                  | ▲ 6.40%          | 10%             | 3-5%            |
| เครื่องใช้ไฟฟ้า                                     | 2602.9                 | ▲ 7.10%          |                 |                 |
| เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ                       | 588.9                  | ▲ 23.40%         |                 |                 |
| <b>สินค้าส่งออกรวม "พลังงาน"</b>                    |                        |                  |                 |                 |
| ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม                                 | 1104.4                 | ▼ -1.40%         | 0%              | 3%              |
| เคมีภัณฑ์   | 794.6                  | ▼ -12.40%        | 10%             | 0%              |
| เม็ดพลาสติก   | 823.2                  | ▼ -18.20%        | 10%             | 0%              |
| ผลิตภัณฑ์พลาสติก                                    | 390.8                  | ▲ 1.51%          | 10%             | 3%              |
| <b>สินค้าส่งออกรวม "อื่นๆ"</b>                      |                        |                  |                 |                 |
| ัญญาณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)                   | 1536.8                 | ▲ 99.40%         | 24-26%          | 2%              |
| น้ำมันสำเร็จรูป                                     | 793.7                  | ▼ -1.90%         | 10%             | 0%              |
| สิ่งทอ  | 595.4                  | ▲ 7.30%          | 10%             | 5%              |

## 03

### Inflation Rate (Jul 2022 - Sep 2022)



## 04

### PMI Index (Jul 2022 - Sep 2022)



## 05

### Shanghai Containerized Freight Index



## “สน. เสนอรัฐเร่งรัดเจรจา FTA และแก้ไขกฎหมายถ่ายลำ พยุงส่งออกปี 66”

วันอังคารที่ 1 พฤศจิกายน 2565 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวผ่านระบบออนไลน์ร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน สรท. และ นายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ระบุว่า ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนกันยายน 2565 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า 24,919.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **ขยายตัว 7.8%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 888,371 ล้านบาท **ขยายตัว 16.4%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในเดือนกันยายน **ขยายตัว 9.0%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 25,772.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **ขยายตัว 15.6%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 929,732 ล้านบาท **ขยายตัว 24.7%** ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนกันยายน 2565 **ขาดดุลเท่ากับ 853.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเท่ากับ 41,361 ล้านบาท**

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - กันยายนของปี 2565 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออกรวมมูลค่า 221,366.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **ขยายตัว 10.6%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 7,523,817 ล้านบาท **ขยายตัว 21.3%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในช่วงมกราคม - กันยายน **ขยายตัว 8.6%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 236,351.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **ขยายตัว 20.7%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 8,148,602 ล้านบาท **ขยายตัว 32.3%** ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมกราคม - กันยายนของปี 2565 **ขาดดุลเท่ากับ 14,984.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 624,785 ล้านบาท**

อนึ่ง สรท. คาดการณ์การส่งออกรวมปี 2565 ทั้งปีที่ 8% และคาดการณ์การส่งออกรวมปี 2566 ทั้งปีที่ 2-5% (ณ เดือนพฤศจิกายน 2565) โดยมีปัจจัยปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2565 ได้แก่ 1) สถานการณ์อัตราเงินเฟ้อของประเทศคู่ค้าสำคัญ มีทิศทางเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (เฟด) และธนาคารกลางทั่วโลกดำเนินนโยบายทางการเงินแบบเข้มงวดเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ ส่งผลทำให้ 1.1) อุปสงค์และกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอลง เนื่องจากต้นทุนทางการเงินปรับสูงขึ้นตามทิศทางดอกเบี้ย 1.2) ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้น จากเงินทุนที่มีแนวโน้มจะเคลื่อนย้ายไหลเข้าสหรัฐฯ เนื่องจากดอกเบี้ยปรับสูงขึ้น 2) ดัชนีภาคการผลิต หรือ Manufacturing PMI ในประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ สหรัฐ ยุโรป จีน เกาหลีใต้ เริ่มส่งสัญญาณหดตัวลดลงเล็กน้อยในช่วงเดือนกันยายนและตุลาคม 3) ราคาพลังงานทรงตัวในระดับสูง จากสถานการณ์ข้อพิพาทระหว่างยูเครนและรัสเซียที่ยังคงยืดเยื้อ ประกอบราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นเนื่องจาก OPEC+ เล็งปรับลดกำลังการผลิตน้ำมัน ส่งผลต่อเนื่องถึงต้นทุนภาคการผลิตในภาคอุตสาหกรรมและต้นทุนในการดำรงชีวิตภาคครัวเรือนปรับตัวสูงขึ้นทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง 4) ปัญหาต้นทุนวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน อาทิ ข้าวสาลี ข้าวโพด เมล็ดทานตะวัน ปุ๋ย เป็นต้น 5) สถานการณ์การค้าคลื่อนไหวซับซ้อนมากขึ้นในช่วงเดือนที่ผ่านมา แต่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการในภาคการผลิตที่มี CHIP เป็นส่วนประกอบสำคัญ เช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า รถยนต์ ฯลฯ ประกอบกับกฎหมาย CHIPS and Science Act of 2022 ของสหรัฐฯ กัดดันจีนต่อห่วงโซ่อุปทานการผลิตเซมิคอนดักเตอร์ขั้นสูงในอนาคต

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญประกอบด้วย 1) เร่งดำเนินการความตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ที่สำคัญ อาทิ Thai-EU, Thai-UK และตลาดตรงอื่น เพื่อเสริมศักยภาพด้านการแข่งขันภาคส่งออกและดึงดูดการลงทุนเข้ามาในประเทศไทยในระยะยาว 2) ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทย รักษาระดับอัตราดอกเบี้ยนโยบายให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อประคองการฟื้นตัวภาคธุรกิจและไม่เป็นการซ้ำเติมรายจ่ายของผู้บริโภคและต้นทุนของผู้ประกอบการมากเกินไป 3) ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งแก้ไขปัญหากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการถ่ายลำ (Transshipment) รวมถึงเร่งทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ชัดเจน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการรับส่งสินค้าของอาเซียน (ASEAN Logistic Hub) เพื่อดึงดูดเรือแม่เข้ามาให้บริการแบบ Direct Call มากขึ้น ผู้ประกอบการไทยสามารถบริหารจัดการต้นทุนค่าระวางเรือให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในต่างประเทศได้

# สรุปการประชุม Global Shippers' Alliance Annual Meeting 2022 & Asian Shippers' Alliance Annual Meeting 2022

วันที่ 10-12 ตุลาคม 2565

ณ โรงแรม Eastin Grand Hotel Sathorn



สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้เป็นเจ้าภาพจัดประชุม Global Shippers' Alliance Annual Meeting 2022 & Asian Shippers' Alliance Annual Meeting 2022 เมื่อวันที่ 10-12 ตุลาคม 2565 โดยมีการเชิญผู้แทนของ Shippers' Alliance ทั่วโลก ประกอบด้วย ประเทศสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และประเทศในเอเชีย ได้แก่ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฮ่องกง บังกลาเทศ สาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) มาเก๊า และ ศรีลังกา พร้อมกับหน่วยงานภาครัฐของไทย ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.), สำนักงานคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมประชุม ณ โรงแรม Eastin Grand Hotel Sathorn ควบคู่กับการประชุมออนไลน์ ผ่านระบบ Zoom และ จัดกิจกรรมการดูงาน ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลสรุปสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ในชาติสมาชิก (Country Report) รวมถึงแนวทางการดำเนินการในการแก้ไขปัญหาวิกฤติการณ์การขนส่งทางทะเลในช่วงสถานการณ์โควิด-19 และสถานการณ์การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงการปรับปรุงขึ้นของอัตราค่าระวางในช่วงที่ผ่านมา

ทั้งนี้ จากบทบาทของ Shippers' Alliance ในฐานะตัวแทนของผู้ส่งออก และนำเข้าทั่วโลก ได้ใช้โอกาสในการประชุมรอบนี้ เพื่อสร้างความร่วมมือ และข้อตกลงร่วมกันในการจัดทำ Joint Statement เพื่อใช้เป็นแนวทางสำคัญในการผลักดันการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางทะเล และผลักดันไปยังความร่วมมือในระดับสากลอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยที่ประชุมเห็นชอบให้สภาผู้ส่งสินค้าโลก (GSA) และสภาผู้ส่งสินค้าเอเชีย (ASA) ร่วมกันให้มีการออกแถลงการณ์กำหนดเงื่อนไขการให้บริการของสายเรือคอนเทนเนอร์ (Cargo Bill of Rights Manifesto) เพื่อยกระดับคุณภาพการบริการขั้นพื้นฐาน (Minimal Level of Service) และการปฏิบัติที่เป็นธรรมของการให้บริการของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งสินค้า รวมถึงเพื่อใช้เป็นเกณฑ์มาตรฐานในการประเมินการให้บริการของสายเรือคอนเทนเนอร์ โดยมีการกำหนดรายละเอียดของข้อเสนอแนะในเอกสาร Bill of Cargo Rights ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- เงื่อนไขข้อตกลงระหว่างสายเรือ และผู้ส่งสินค้าต้องมีความเป็นธรรม และได้รับความเห็นชอบจากทั้งสองฝ่าย
- เนื่องจากความเที่ยงตรงของตารางเรือเป็นสาระสำคัญของการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนั้น การแลกเปลี่ยนข้อมูลประมาณการความสามารถในการรองรับของสายเรือผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล และประมาณการความต้องการของผู้ส่งสินค้า ควรดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ และโปร่งใส
- กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงใดที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของสายเรือ ต้องมีการแจ้งให้ผู้ส่งสินค้าทราบอย่างถูกต้อง และรวดเร็ว

- กรณีที่ผู้ส่งสินค้าไม่ดำเนินการโหลดสินค้าตามที่ได้จองระวางกับสายเรือ หรือกรณีที่สายเรือมีการยกเลิกการจองของผู้ส่งสินค้า ซึ่งนอกเหนือจากที่ตกลงกันไว้ ทั้งสองกรณีควรพิจารณาและชดเชยตามสัดส่วนที่เหมาะสม
- การจัดเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษหรือค่าบริการส่วนเพิ่มควรถูกจำกัดหรือกำหนดเฉพาะเหตุการณ์ภายนอกที่เกิดขึ้นชั่วคราวหรือเหตุสุดวิสัยที่ไม่คาดคิด ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล และไม่ควรถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษหรือค่าบริการส่วนเพิ่มซ้ำซ้อน เพิ่มเติมโดยผู้ให้บริการขนส่ง เช่น การเรียกเก็บเงินจากผู้ขนส่งที่รวมอยู่ในอัตราค่าระวางแล้วหรือออกไปแจ้งหนี้ไปยังบุคคลที่สามด้วย เป็นต้น
- การเรียกเก็บค่าบริการ Demurrage และ Detention ควรมีหลักฐานแสดงที่เหมาะสมจากผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งไม่ควรมีการเรียกเก็บจากผู้ขนส่ง เมื่อการเปลี่ยนแปลงของตารางเดินเรือหรือกรณีเรือมีความล่าช้าเกินกว่าเวลาที่เหมาะสม
- คุณภาพของตู้คอนเทนเนอร์เปล่าของผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล ควรเป็นไปตามมาตรฐานและตรงตามข้อกำหนดของผู้ขนส่งหรือผู้ใช้บริการขนส่ง
- การให้ข้อมูลที่นำเชื่อถือชัดเจนเกี่ยวกับมาตรการคาร์บอนฟุตพริ้นท์ รวมถึงเอกสารดิจิทัลตามมาตรฐาน DCSA ผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเล ควรจัดเตรียมให้ผู้ให้บริการขนส่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

นอกจากนี้ ยังเห็นชอบให้มีการหารือกับสายเรืออย่างต่อเนื่อง เพื่อแก้ไขสถานการณ์การขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์ โดย GSA จะประสานการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดกับสายเรือคอนเทนเนอร์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาและยกระดับความร่วมมือในห่วงโซ่อุปทาน ลดการรวมตัวของสายเรือในลักษณะพันธมิตร ที่มีผลต่อการสร้างความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ส่งสินค้าและคุณภาพการให้บริการที่ลดลง รวมถึงผลักดันไปยังหน่วยงานกำกับการแข่งขันทางการค้าของแต่ละประเทศทั่วโลก อาทิ US Federal Maritime Commission (FMC) ของสหรัฐอเมริกา คณะกรรมาธิการยุโรป เพื่อเพิ่มการแข่งขัน และรับรองระบบการค้าที่เป็นธรรมมากขึ้น และให้ความสำคัญของการเปลี่ยนผ่านไปสู่ดิจิทัลและความยั่งยืน ซึ่ง GSA ให้ความสำคัญของการยกระดับรูปแบบการค้า และบริการให้เป็นดิจิทัลและตระหนักถึงความยั่งยืนในห่วงโซ่อุปทาน โดยเน้นย้ำถึงความจำเป็นในการสร้างแพลตฟอร์มการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางดิจิทัล การพัฒนาช่องทางอำนวยความสะดวกของภาครัฐ ณ จุดเดียว รวมถึงการขับเคลื่อนวิธีการเชิงโครงสร้างในห่วงโซ่อุปทานของผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดย่อม (SME) รวมถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืน อาทิ การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

# ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 2/2565

การติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการ กบส.

## 1. ความก้าวหน้าการดำเนินงานรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสาย สาธารณรัฐประชาชนจีน-สปป.ลาว

การเตรียมการดำเนินการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย ลาว และจีน มีแผนการก่อสร้างทางรถไฟของ รฟท.

- ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ความคืบหน้าร้อยละ 15 ก่อสร้างแล้วเสร็จ 1 สัญญา และอยู่ระหว่างก่อสร้าง 9 สัญญา เตรียมการก่อสร้าง 1 สัญญา อยู่ระหว่างดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง 3 สัญญา ทั้งนี้คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2569
- ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย อยู่ระหว่างปรับปรุงรายการการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) คาดว่าจะสามารถนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีในปี 2565 และเปิดให้บริการในปี 2571
- โครงการรถไฟทางคู่ ขอนแก่น-หนองคาย อยู่ระหว่างเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) คาดว่าจะสามารถนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีในปี 2565

การก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ แบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ

- ระยะที่ 1 การศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (Feasibility Study: FS Study) และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination: IEE) ทั้งนี้ อยู่ระหว่างจัดทำร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference: TOR) โดยการดำเนินการดังกล่าวจะทำให้ได้รูปแบบสะพานฯ ที่เหมาะสม ทาง สปป.ลาวไม่ขัดข้อง และให้ความร่วมมือฝ่ายไทยในการเข้าไปรวบรวมข้อมูลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
- ระยะที่ 2 งานออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และงานศึกษาทบทวนผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ซึ่งจะดำเนินการโดยใช้เงินงบประมาณประจำปี 2567

## ข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

- กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ส่งข้อหารือต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เพื่อขอหารือแนวทางการให้ภาคเอกชนสามารถให้บริการขนส่งทางรางตาม พรบ.ร่วมทุนฯ
- กรมศุลกากรชี้แจงมีการยกระดับด้านศุลกากรหนองคาย เพื่อให้ทำการพิธีนำเข้าส่งออกได้ที่หนองคาย มีการจัดซื้อเครื่อง X-ray มีระบบ NSW รองรับ แต่ทางการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ไม่เคยส่งเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์มาก่อนต้องอาศัยการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานเพื่อดำเนินการด้านเอกสารพิธีทางศุลกากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**ความคิดเห็นของ สรท.** ประเด็นด้านตู้สินค้าที่จะขนส่งไปทางรางที่จะต้องใช้ตู้ของ China railway ต้องอาศัยภาครัฐในการหารือกับฝั่งจีนในการกำหนด Spec ที่ชัดเจนถ้าหากประเทศไทยสามารถผลิตตู้ได้ตามนั้นให้ผ่อนปรนในการ certify ในการใช้ตู้ร่วมกันได้ และเสนอให้มีการหารือในการจัดตั้งหน่วยงานของจีนเพื่อการรับรองตู้สินค้าสำหรับเส้นทางรถไฟลาว-จีน ในประเทศไทย เนื่องจากตู้ China Railway อาจไม่เพียงพอต่อความต้องการในอนาคต

**มติที่ประชุม** เห็นควรให้ ขร. ร่วมภาคเอกชนเร่งศึกษารายละเอียดต้นทุนค่าขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมและจูงใจให้เอกชนร่วมลงทุนและให้ ขร. เป็นหน่วยงานหลักในการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมแก้ไขอุปสรรคต่างๆในการขนส่งทางราง

## 2. การชะลอการบังคับให้ทำเรือชายฝั่งที่รับตู้สินค้าเข้าที่ท่าเรือแหลมฉบังดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือที่ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)

1. การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาตู้สินค้าตกค้างในกรณีที่มีเรือยกขนหลักของท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ชำรุด โดยได้ผ่อนผันให้เรือชายฝั่งสามารถรับตู้สินค้าได้ที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ซึ่งได้ดำเนินการใน 2 ช่วงเวลา ได้แก่ ระหว่างวันที่ 31 ธ.ค. 2564 ถึง 17 ก.พ. 2565 และระหว่างวันที่ 19 พ.ค. 2565 ถึง 18 ส.ค. 2565
2. กทท. ผ่อนผันให้เรือชายฝั่งสามารถรับตู้สินค้าเปล่าได้ที่ท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ ระหว่างวันที่ 1 มิ.ย. - 30 ก.ย. 2565 เพื่อช่วยแก้ปัญหาการขนส่งตู้สินค้าเปล่าเพื่อนำไปบรรจุสินค้าเป็นตู้สินค้าส่งออก

**ความคิดเห็นที่ประชุม** การประกาศผ่อนผันให้เรือชายฝั่งสามารถรับตู้สินค้าเปล่าได้ที่ท่าเรือระหว่างประเทศที่สิ้นสุดในวันที่ 30 กันยายน 2565 ภาคเอกชนขอให้ขยายระยะเวลาผ่อนปรนออกไปเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งชายฝั่งในภาพรวม

## เรื่องเพื่อพิจารณา

### 1. (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570

เป้าหมายและตัวชี้วัด

- 1) สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5
- 2) สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคลังต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5
- 3) อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านพิธีการศุลกากรอยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20
- 4) อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

**มติที่ประชุม** เห็นชอบ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570 เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป

### 2. ผลการดำเนินงานในการบริหารจัดการและพัฒนา NSW เพื่อขอความเห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี

ข้อกำหนดตามสัญญาให้สิทธิบริการ NSW Operator ตามมติ ครม.

- จัดให้มีระบบคอมพิวเตอร์ NSW ทดแทน NSW เดิม / ระบบเชื่อมโยงเพื่อการชำระเงินออนไลน์
- ดูแลและพัฒนาระบบต่างๆ ได้แก่ ระบบศูนย์กลางประเทศ ระบบ Gateway ของหน่วยงานภาครัฐ ระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง G2G/G2B/B2B ระบบ Single-Form ระบบกำกับตู้สินค้า ระบบกำกับยานพาหนะ

## ก้าวแรกแห่งความสำเร็จของหลักสูตร Top X-Executive Program รุ่นที่ 1 พนักงาน 5 สถาบันสร้างนักส่งออก

- ระบบ Air PCS / Sea PCS / ระบบงานอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตรองรับการให้บริการครบวงจร และการเชื่อมต่อ G2C

- พัฒนาการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศและ/หรือต่างประเทศ

- บริการให้คำปรึกษา แนะนำ แก้ไขปัญหา เกี่ยวกับระบบให้บริการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือบริการธุรกิจแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ ทุกประเภทอย่างครบวงจรผ่านระบบ NSW

**คณะอนุกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า** มีกิจกรรมที่อาจไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนการที่แจ้งกับหน่วยงานกำกับไว้ จึงเสนอให้มีการทบทวนมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW และกำหนดขอบเขตหน้าที่ของ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ให้เหมาะสม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบ NSW ต่อไป

### ความคิดเห็นของ สรท.

NSW operator - NT ยังไม่ได้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าที่ตั้งไว้ตามกรอบระยะเวลา หลายด้าน อาทิ ระบบเพื่อกำกับตัวสินค้า ระบบ Sea/Air PCS ระบบเพื่อกำกับยานพาหนะ โดย NSW operator ไม่ดำเนินการจัดทำแผนการพัฒนาระบบงาน ภายใน 45 วัน นับแต่ วันที่หน่วยงานแจ้งยืนยันให้ดำเนินการ ในหลายระบบงาน ซึ่งเป็นการทำงานไม่ปฏิบัติตามขอบเขตของงานฯ

**มติที่ประชุม** เห็นชอบการทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเพื่อมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการและพัฒนา NSW กำหนดบทบาทของ NT ให้เหมาะสม



เศรษฐกิจโลกมีสัญญาณชะลอตัวลงและหลายตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจสะท้อนความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นในระยะข้างหน้า ประเด็นหลักที่จะเป็นตัวกำหนดทิศทางเศรษฐกิจโลกปี 2022 ไม่ว่าจะเป็นโควิด-19 จะมาถึงจุดสิ้นสุดหรือไม่ ความขัดแย้ง ภูมิรัฐศาสตร์ การชะงักตัวของระบบห่วงโซ่การผลิต เงินเฟ้อที่จะรุนแรงขึ้น การขึ้นดอกเบี้ยของ FED และบทบาทของเศรษฐกิจดิจิทัลที่ขยายตัวมากขึ้น เป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการไทยต้องเตรียมพร้อมรับมือ ยกกระตือรือร้นขีดความสามารถ พัฒนาศักยภาพของบุคลากร และมองหาโอกาสทางธุรกิจเพื่อก้าวไปสู่ความยั่งยืน

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เล็งเห็นความสำคัญของการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการไทยให้ก้าวไปสู่การเป็นนักส่งออกที่มีขีดความสามารถฝ่าฟันอุปสรรคและความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก จึงได้ร่วมกับหน่วยงานพันธมิตรอีก 4 หน่วยงานคือ หอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย พัฒนาหลักสูตรระยะสั้นสำหรับเจ้าของกิจการและผู้บริหารเพื่อการพัฒนาและต่อยอดธุรกิจเพื่อการส่งออก (Top X-Executive Program) ขึ้น โดยได้รับเกียรติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เป็นประธานเปิดโครงการอบรมหลักสูตรในรุ่นที่ 1 เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม ที่ผ่านมา มีผู้บริหารระดับสูงและทายาทธุรกิจเข้าร่วมอบรมทั้งสิ้น 50 ท่าน นอกจากการ update ความรู้ในการบริหารธุรกิจล่าสุดแล้ว ยังมีวิทยากรและผู้ทรงคุณวุฒิที่มาร่วมแบ่งปันและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจให้ก้าวทันกับยุคสมัยและความท้าทายบนความไม่แน่นอนของโลกในอนาคต อาทิเช่น คุณเกริกไกร จีระแพทย์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ คุณวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ สมาชิกวุฒิสภา และอดีตรัฐมนตรีกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา คุณสนั่น อังอุบลกุล ประธานกรรมการหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย คุณเกรียงไกร เอียวมนกุล ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คุณสัทธา วนลาภพัฒนา Head of Corporate Strategy and Risk Management บริษัท อมตะ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

นอกจากนี้ ยังมีการจัด Online Business Matching กับผู้นำเข้าในตลาด CLMV การศึกษาดูงานในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยอีกด้วย

จากก้าวแรกแห่งความมุ่งมั่นตั้งใจของ 5 สถาบัน ความสำเร็จในการพัฒนาหลักสูตรที่ตอบโจทย์ความท้าทายในโลกการค้า พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและสร้างเครือข่ายนักธุรกิจเพื่อก้าวไปสู่ตลาดการค้าโลกได้อย่างยั่งยืน การจัดอบรมหลักสูตรในรุ่นที่ 2 (ปี 2566) กำลังจะเปิดรับสมัครแล้ว โดยท่านสามารถติดต่อและสมัครเข้าร่วมอบรมได้ที่ <https://www.cm.mahidol.ac.th/topx/index.php>





## กิจกรรมเยี่ยมชมการปฏิบัติงานในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือ กรุงเทพ ครั้งที่ 2/2565

วันที่ 20 ตุลาคม 2565 เวลา 13.00-16.00 น. สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมเยี่ยมชมการปฏิบัติงานในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ครั้งที่ 2/2565 ณ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) โดยมีคณะเจ้าหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้การต้อนรับ และนายนิรันดร สุขเกิด รองผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า เป็นวิทยากรบรรยายภาพรวมการขนส่งสินค้าว่าที่ร้อยตรีอรุชาติ ชาทอง ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองท่าบริการผู้สินค้า 1 ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า และนายกฤษดา สุขการีย์ ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองปฏิบัติการสินค้า 3 บรรยายเรื่องการวางแผนระบบผู้สินค้า นายพัฒนพงษ์ เพียรบุญ ผู้ช่วยหัวหน้าแผนกโรงพักสินค้า 16 กองปฏิบัติการสินค้า 2 ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า บรรยายเกี่ยวกับคลังสินค้าทั้งหมด พร้อมกับพาเยี่ยมชมบริเวณเขตการปฏิบัติงานสินค้าภายในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ และเยี่ยมชมที่ทำการศุลกากรพร้อมรับฟังการบรรยายการปฏิบัติงานการรับผู้สินค้าเข้า-ออก พร้อมเข้าเยี่ยมชมโรงพักสินค้า โดยมีสมาชิกสนใจเข้าร่วมกิจกรรมจำนวนทั้งสิ้น 34 ท่าน



### ติดตามข่าวสารจากสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ที่



Thai National Shippers' Council



@tnsc



@tnsc



TNSC Official

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 502 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวิรัชกร) หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com, watcharin@tnsc.com

หมายเหตุ :

- 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม
- 2) แผนงานยังไม่รวมศึกษาดูงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิก โดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม