



Happy New Year

2023



Economic Indicators : Nov 2022

01

Export Value



22,308.00 MUSD ▼ -6%
846,190.50 M.Bht ▲ 8%

Nov



265,446.54 MUSD ▲ 8%
9,171,281.30 M.Bht ▲ 18.62%

Jan - Nov

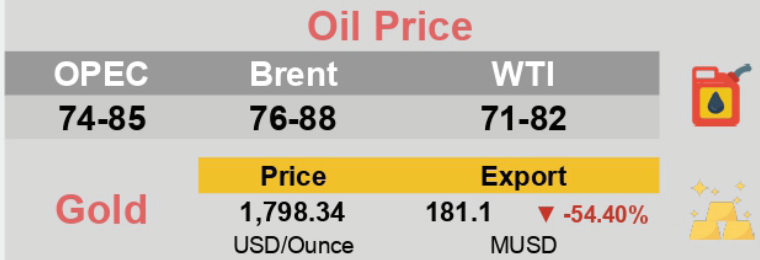
02

Partner Country (Nov 2022)



03

Oil price (USD/Barrel) & Gold (Dec 2022)



04

Thai Additional Statistic



GDP Q3/2023

+4.50% (YoY)



Inflation Rate

+5.89% (YoY)

(Dec 2022)

Current balance

-16,219.35 M.THB



Interest rate policy

1.25%

06

Baht/USD (Dec 2022)



33.3 THB/USD



YTD ▲ 3.48%
YoY ▲ 0.30%

07

Marine Statistics (Dec. 2022)

Freight Rate (UNIT/TEU)				
Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
780	538	1,259	1,314	1,050

Bunker Prices



VLSFO 629.5 - 686.5
IFO380 434.0 - 474.5

05

Positive & Negative + Risk

Positive

1. ค่าระวางเรือเริ่มกลับสู่สภาวะปกติเทียบเท่ากับช่วงก่อนสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 ประกอบกับปริมาณผู้สินค้ามีเพียงพอและสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากขึ้น

Negative + Risk

1. เศรษฐกิจโลกมีความผันผวนรุนแรงแบบไม่มีทิศทางที่ชัดเจน
2. สถานการณ์ค่าเงินบาทเคลื่อนไหวในทิศทางที่แข็งค่าขึ้นอย่างรวดเร็ว
3. ดัชนีภาคการผลิต PMI ในตลาดส่งออกสำคัญเริ่มชะลอตัวอย่างมีนัยสำคัญ สะท้อนกำลังการผลิตและความต้องการของประเทศคู่ค้า
4. ราคาพลังงานที่เป็นต้นทุนหลัก ยังคงมีความผันผวนจากสถานการณ์การเมืองระหว่างประเทศ

Suggestion by TNSC

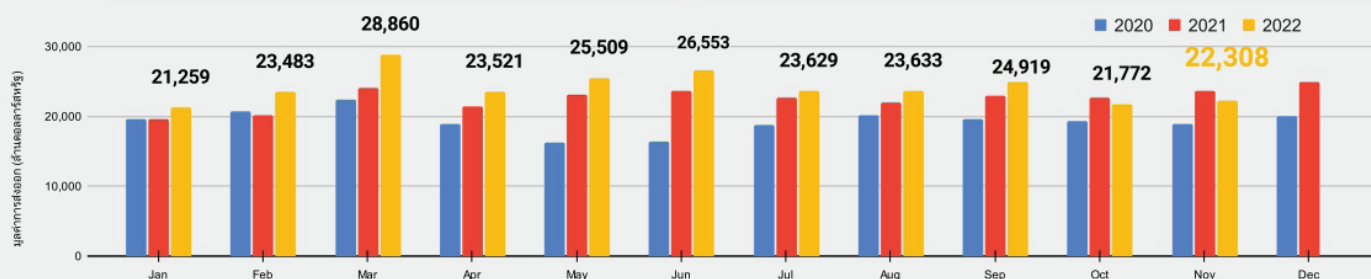
1. ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทให้สอดคล้องกับประเทศคู่ค้าและคู่แข่งที่สำคัญ รวมถึงพิจารณาปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายแบบค่อยเป็นค่อยไป
2. ขอให้ช่วยชะลอหรือกักबंधดูแลมาตรการภาครัฐใหม่ หรือยกเลิกมาตรการเดิมที่เป็นเหตุให้มีการเพิ่มต้นทุนกับผู้ประกอบการ/ผู้ผลิต ให้น้อยลง
3. สนับสนุนและเร่งรัด ความต่อเนื่องของการเจรจา FTA อาทิ TH-EU / TH-GCC (กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง)
4. ขอให้เร่งขยายมาตรการ Soft power สินค้าอัตลักษณ์ไทย เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและสามารถสร้างโอกาสในการขยายตลาดใหม่มากขึ้น

Economic Indicators : Nov 2022



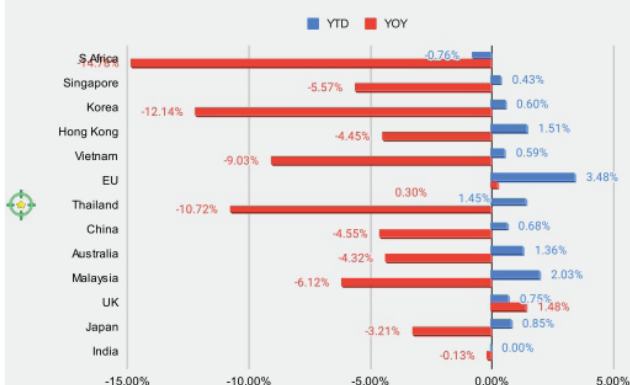
01

Thailand Export Situation



02

Exchange Rate (12 Jan 2023)

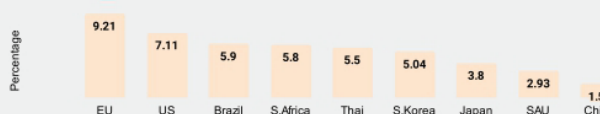


สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 65 (%)	Forecast 66 (%)
-------------------	------------------------	------------------	-----------------	-----------------

สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"				
ข้าว	377.9	▼ -4.70%	15%	0%
ยางพารา	325.3	▼ -34.20%	-5%	0%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	299	▲ 0.80%	9%	0%
น้ำตาลทราย	190	▲ 43.40%	105%	15%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"				
อาหารทะเล แช่เย็น แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	457.3	▼ -2.40%		
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	91.6	▼ -2.10%		
ผลไม้สด ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง แช่แข็ง	532.3	▲ 0.80%	8%	5%
กระป๋องและแปรรูป	362.5	▲ 20.90%		
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"				
ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3452.2	▲ 2.50%		
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1260.8	▼ -9.20%	0%	5%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"				
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และ ส่วนประกอบ	1439.1	▼ -21.00%		
Hard Disk Drive	683.6	▼ -31.80%		
แผงวงจรไฟฟ้า	816.1	▲ 4.00%	5%	3-5%
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2423	▲ 1.30%		
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	546.8	▲ 5.50%		
สินค้าส่งออกกลุ่ม "พลังงาน"				
ผลิตภัณฑ์ยาง	1115	▲ 1.40%	-4%	0%
เคมีภัณฑ์	697.6	▼ -23.70%	-2%	0%
เม็ดพลาสติก	774.6	▼ -21.30%		
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	1115.7	▼ -9.36%	0%	0%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อื่นๆ"				
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	869.4	▼ -16.00%	55	2%
น้ำมันสำเร็จรูป	616.5	▼ -35.70%	10%	0%
สิ่งทอ	536.5	▼ -9.80%	6%	5%

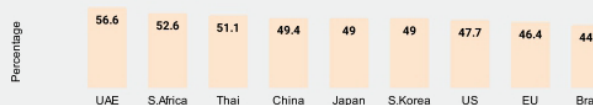
03

Inflation Rate (Nov 2022 - Dec 2022)



04

PMI Index (Oct 2022 - Nov 2022)



05

Shanghai Containerized Freight Index



TNSC Newsletter (E-BOOK VERSION), Issue 01/2023 : มกราคม 2566

Copyright © 2021 by สำนักส่งเสริมการค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
 1168/97 อาคารภูมิพิทักษ์เวอร์ชัน 32 ชั้น C ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
 โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-1 • E-mail : tnsctns@tnsc.com

สนใจโฆษณา กรุณาติดต่อ : สำนักส่งเสริมการค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สำนักส่งออก)
 For advertising, please contact : Thai National Shippers' Council
 Tel. : +66 (0) 2679 7555 ext. 503 • E-mail : tnsctns@tnsc.com

ผลิตและจัดทำโดย : บริษัท ดี ลอยด์ จำกัด
 All right reserved reproduction of the Directory, in whole or some part, is prohibited without the prior written consent, not unreasonably withheld, of the publisher.

“สัญญาณชีพส่งออกแผ่วต่อเนื่อง คาดซิมยาวถึงมีนาคม รอลุ้นไตรมาส 2”

ผู้ส่งออกระบุพร้อมกีดฟันสุ่ครึ่งปีหลังให้โต 1-3%

วันอังคารที่ 10 มกราคม 2566 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน สรท. และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ระบุว่า ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนพฤศจิกายน 2565 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า **22,308.0** ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ **หดตัว 6.0%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ **846,191** ล้านบาท ขยายตัว **7.7%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในเดือนพฤศจิกายนหดตัว **2.0%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 23,650.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัว **5.6%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 907,143 ล้านบาท ขยายตัว **20.6%** **ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนพฤศจิกายน 2565 ขาดดุลเท่ากับ 1,342.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเท่ากับ 60,952 ล้านบาท**

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - พฤศจิกายนของปี 2565 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออกรวมมูลค่า **265,349.1** ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัว **7.6%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ **9,167,993** ล้านบาท ขยายตัว **18.4%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในช่วงมกราคม - พฤศจิกายนขยายตัว **6.5%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 280,438.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัว **16.3%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 9,823,872 ล้านบาท ขยายตัว **28.0%** **ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมกราคม - พฤศจิกายนของปี 2565 ขาดดุลเท่ากับ 15,088.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็น 655,879 ล้านบาท**

อนึ่ง สรท. คาดการณ์การส่งออกรวมทั้งปี 2565 เติบโต 6-6.5% และปี 2566 เติบโตระหว่าง 1-3% (ณ เดือนธันวาคม 2565) โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2565 ได้แก่ 1) เศรษฐกิจโลกมีความผันผวนรุนแรงแบบไม่มีทิศทางที่ชัดเจน 2) สถานการณ์ค่าเงินบาทเคลื่อนไหวในทิศทางที่แข็งค่าขึ้นอย่างรวดเร็ว หลังจากคณะกรรมการนโยบายการเงินสหรัฐฯ (FOMC) อาจมีการชะลอหรือลดขนาดการขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย (Fed Rate) ลง ส่งผลให้นักลงทุนเริ่มกลับมาลงทุนในสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงสูงขึ้น ประกอบกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะเข้ามาที่ไทยมากขึ้นเป็นเท่าตัว 3) ดัชนีภาคการผลิต PMI ในตลาดส่งออกสำคัญเริ่มชะลอต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญ สะท้อนกำลังการผลิตและความต้องการของประเทศคู่ค้า 4) ราคาพลังงานที่เป็นต้นทุนหลัก ยังคงมีความผันผวนจากสถานการณ์การเมืองระหว่างประเทศ ส่งผลกระทบต่อต้นทุนภาคการผลิตโดยรวมทั่วโลกปรับขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญประกอบด้วย 1) ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทให้สอดคล้องกับประเทศคู่ค้าและคู่แข่งที่สำคัญ รวมถึงพิจารณาปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายแบบค่อยเป็นค่อยไป เนื่องจากก่อนหน้านี้มีการปรับขึ้นค่าธรรมเนียม FIDF (มาตรการปรับลดอัตราเงินนำส่งเข้ากองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนา ระบบสถาบันการเงิน (FIDF) เพื่อลดต้นทุนของสถาบันการเงิน) เป็น 0.46 จากที่ลดลงไป 0.23 ในช่วงสถานการณ์โควิด ซึ่งจะส่งผลต่อต้นทุนดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับผู้ประกอบการในทุกระดับ โดยเฉพาะ SMEs 2) ขอให้ช่วยชะลอหรือกำกับดูแลมาตรการภาครัฐใหม่ หรือยกเลิกมาตรการเดิมที่เป็นเหตุให้มีการเพิ่มต้นทุนกับผู้ประกอบการ/ผู้ผลิต ให้น้อยลง เพื่ออำนวยความสะดวกและลดภาระด้านต้นทุนให้ผู้ประกอบการสามารถรักษาระดับราคาสินค้าให้เหมาะสมกับความต้องการของตลาดและกำลังซื้อของผู้บริโภค เช่น กำกับดูแลค่าไฟฟ้า ค่าพลังงาน (น้ำมัน) และค่าแรงขั้นต่ำ เป็นต้น 3) สนับสนุนและเร่งรัดความต่อเนื่องของการเจรจา FTA อาทิ TH-EU / TH-GCC (กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง) และ 4) ขอให้เร่งขยายมาตรการ Soft power สินค้าอัตลักษณ์ไทย เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและสามารถสร้างโอกาสในการขยายตลาดใหม่มากขึ้น



สรท. คาดการณ์การส่งออกรวมทั้งปี 2565 เติบโต 6-6.5% และปี 2566 เติบโตระหว่าง 1-3% (ณ เดือนธันวาคม 2565)

โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2565 ได้แก่

- 1) เศรษฐกิจโลกมีความผันผวนรุนแรงแบบไม่มีทิศทางที่ชัดเจน
- 2) สถานการณ์ค่าเงินบาทเคลื่อนไหวในทิศทางที่แข็งค่าขึ้นอย่างรวดเร็ว หลังจากคณะกรรมการนโยบายการเงินสหรัฐฯ (FOMC) อาจมีการชะลอหรือลดขนาดการขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย (Fed Rate) ลง ส่งผลให้นักลงทุนเริ่มกลับมาลงทุนในสินทรัพย์ที่มีความเสี่ยงสูงขึ้น

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ.2566-2570)

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570 มีเป้าหมายเพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประเทศการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

ความเชื่อมโยงเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและประเด็นหลัก กับเป้าหมายของแผนปฏิบัติการ

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน
เป้าหมาย: ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง

แผนแม่บทประเทศไทยสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
เป้าหมายระดับประเทศ: 070001 ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพิ่มขึ้น
เป้าหมายองค์กรสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและระบบโลจิสติกส์: 070101 มีศูนย์โลจิสติกส์ของประเทศด้วยดี GDP 388.2 070102 LPI ของประเทศไทยดีขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13
หมายเหตุที่ 5: ไทยเป็นประเทศการค้ารุ่งเรืองและยุทธศาสตร์การค้าโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

เป้าหมายระดับอนุภูมิภาค
ไทยเป็นประเทศพาณิชย์โลจิสติกส์ชั้นนำและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570
ดัชนีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ GDP 388.2 | ดัชนีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ GDP 388.2 | LPI ด้านบริการผู้ค้าสินค้า | LPI ด้านระบบปฏิบัติการโลจิสติกส์ภาคธุรกิจ

ความเชื่อมโยงเป้าหมายของยุทธศาสตร์หลักและประเด็นหลักกับเป้าหมายของแผนปฏิบัติการ

ตัวชี้วัดรวม

- 1) สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5
- 2) สัดส่วนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5
- 3) ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านพิธีศุลกากรดีขึ้นอยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20
- 4) ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจดีขึ้นอยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย 5 แนวทาง

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก
 - กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ
 - กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
2. การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน
 - กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศที่เหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม
 - กลยุทธ์ที่ 3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
3. การพัฒนาพิธีการศุลกากรกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
 - กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ National Single Window (NSW)
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
 - กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูสินค้าที่สำคัญ
 - กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
 - กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
4. การพัฒนาศักยภาพ Logistics Service Providers : LSPs
 - กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สู่เวทีสากล
5. การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ

- กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศูนย์คลัสเตอร์ด้านโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

โครงการสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 112 โครงการ วงเงินรวม 701,395.3066 ล้านบาท เช่น

- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3
 - โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2
 - ผลักดันการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ
- แนวทางการพัฒนาที่ 2** การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่า โซ่อุปทาน มีโครงการ/มาตรการสำคัญจำนวน 26 โครงการ วงเงินรวม 1,701.8361 ล้านบาท เช่น
- โครงการพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์เกษตรเพื่อลดการสูญเสีย
 - โครงการศึกษานโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก

แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 35 โครงการ วงเงินรวม 241.7581 ล้านบาท เช่น

- โครงการการออกแบบและพัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูล ใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phyto) ผ่านระบบ ASEAN Single Window (ASW)
- โครงการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์สินค้าประมง ผ่านระบบ NSW

แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) มีโครงการ/มาตรการสำคัญ จำนวน 21 โครงการ วงเงินรวม 323.3853 ล้านบาท เช่น

- โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)

แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์มีโครงการ/มาตรการสำคัญจำนวน 19 โครงการ วงเงินรวม 208.5940 ล้านบาท เช่น

- โครงการพัฒนาการวิเคราะห์และทดสอบระบบรางรถไฟความเร็วสูง
- โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

5 แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

วิสัยทัศน์: ส่งเสริมความแข็งแกร่งของห่วงโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570) และบรรลุมาตรฐานดัชนีการขนส่ง 20 ปี เพื่อเป็นประเทศการค้ารุ่งเรืองและยุทธศาสตร์การค้าโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

เป้าหมาย

- ดัชนีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ GDP 388.2
- LPI ด้านบริการผู้ค้าสินค้า
- ดัชนีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ GDP 388.2
- LPI ด้านระบบปฏิบัติการโลจิสติกส์ภาคธุรกิจ

ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ดัชนีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ GDP 388.2
- ดัชนีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ GDP 388.2
- ดัชนี LPI ด้านบริการผู้ค้าสินค้า
- ดัชนี LPI ด้านระบบปฏิบัติการโลจิสติกส์ภาคธุรกิจ

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ข้อคิดเห็นของ สสท.

1. ประเด็นด้านการแก้ไขกฎระเบียบการถ่ายลำ-ผ่านแดน ควรจะต้องมองการดำเนินการหรือการผ่อนปรนต่างๆแยกกัน การถ่ายลำอาจจะทำได้ง่ายกว่าเนื่องจากไม่มีการนำสินค้าเข้ามาในประเทศเป็นการนำสินค้าเข้าและออกในด้านศุลกากรเดิม
2. การเชื่อมโยง NSW ที่ระบบยังไม่เสถียร หากทำให้ระบบมีความเสถียรเพิ่มมากขึ้นจะเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานเพื่อเข้าสู่ Single Submission ในที่สุด
3. การเชื่อมโยงข้อมูล NSW ครอบคลุมทั่วประเทศด้วย Gateway ที่มีบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (NT) ดูแลโครงข่าย และข้อสังเกตสำหรับ Gateway แต่บุคลากรยังมีปัญหาการขับเคลื่อน และ Single Submission เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศดึงดูดนักลงทุน รวมถึงช่วยส่งเสริม EEC
4. PCS เกี่ยวกับ NSW มีความจำเป็นต้องผลักดัน ซึ่งการทำเรือ

ได้มีการศึกษา โดยรูปแบบการศึกษาจากเยอรมัน ซึ่งหากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ดำเนินการศึกษาได้จะเป็นประโยชน์ PCS จะช่วยสนับสนุนการส่งออกทางเรือและประเทศ (สศช. จะหารือกับ สรท. ต่อไป เป็นงบประมาณปี 2567)

5. Port Community System (PCS) คือส่วนหนึ่งของ NSW ระบบ PCS จะครอบคลุม ทั้ง ท่าเรือรัฐ เอกชน ลานตู้ แต่ไม่มีระบบเก็บรวบรวมข้อมูลรองรับ ทำให้มีปัญหาทางปฏิบัติ เช่น ทำให้ไม่ทราบปริมาณตู้สินค้าที่ถูกต้อง

6. การจัดทำ PCS ในระยะแรก ขอบเขตจะมีการดำเนินงานในท่าเรือและผู้เกี่ยวข้อง ICD ทิวลาภ ลานตู้ เป็นโครงการใหญ่ การทำเรือฯ ต้องการดำเนินการในระดับ Financing Support แต่ต้องการเชื่อม Port Operator Stakeholder เชื่อมโยง NSW และ National Digital Trade Platform (NDTP) สายเรือได้จัดทำระบบของตัวเองแล้ว ถ้า PCS ดำเนินการแล้วจะทำให้เชื่อมกับระบบระหว่างกันได้ (สศช.รับข้อมูลเพื่อศึกษาการดำเนินการร่วม)

สสท. เข้าพบหน่วยงานพันธมิตรเพื่อสวัสดิ์ปีใหม่

วันหยุดสัปดาห์ที่ 29 ธันวาคม 2565 คุณสมบัติ เปรมประภา รองประธาน สรท. เข้ามอบกระเช้าสวัสดิ์ปีใหม่ 2566 แก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม สำนักงานสภาพัฒนาการเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)



วันที่ 4 มกราคม 2566 ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. นำทีมผู้บริหาร ประกอบด้วย ดร.ศรีสลา ภวามย์กุล คุณโสมนัส โพธิ์สตัย รองประธาน ดร.เนาวรัตน์ ทรงสวัสดิ์ชัย เหมัญญิก คุณวารี สดประเสริฐ นายทะเบียน ดร.หลักชัย กิตติพล คุณธรรต ทั้งสมบัติ คุณสมพล ธนาดำรงศักดิ์ กรรมการ และคุณคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร เข้าพบสวัสดิ์ปีใหม่ 2566 ผู้บริหารกระทรวงพาณิชย์ ประกอบด้วย นายกิริติ รัชโน ปลัดกระทรวงพาณิชย์ นางอรมน ทริพย์ทวีธรรม อธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ นายรณรงค์ พูลพิพัฒน์ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ นายพูนพงษ์ นัยนาภากรณ์ ผู้อำนวยการ สำนักนโยบายยุทธศาสตร์การค้า นายวัฒนศักดิ์ เสือเอี่ยม อธิบดีกรมการค้าภายใน เป็นต้น



วันที่ 5 มกราคม 2566 ดร.ศรีสลา ภวามย์กุล, ดร.หลักชัย กิตติพล พร้อมด้วย คุณคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ได้เข้าพบสวัสดิ์ปีใหม่ 2566 ผู้บริหารกรมศุลกากร ประกอบด้วย นายพชร อนันตศิลป์ อธิบดีกรมศุลกากร นายพันธ์ทอง ลอยกุลนันท์, นางกิจจาลักษณ์ ศรีนุชศาสตร์ รองอธิบดีฯ นายชูชัย อุดมโกษณ์ ที่ปรึกษา และ นายวีระศักดิ์ ผอ.ส่วนแผนงาน และมาตรฐาน เป็นต้น



วันที่ 12 มกราคม 2566 ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. พร้อมด้วยคุณสมบัติ เปรมประภา รองประธาน สรท. คุณเตชะ บุญยะชัย รองประธาน สรท. คุณคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ร่วมรับประทานอาหารค่ำ พร้อมสวัสดิ์ปีใหม่ 2566 กับผู้บริหาร BSAA ประกอบด้วย คุณพิเศษ ฤทธาภิรมย์ ประธาน BSAA และสายเรือ Sealand คุณสุวัฒน์ อัครทองกุล สายเรือ CMA CGM คุณทอม สายเรือ Sea Lite และคุณเหรียญ วรพิพัฒน์กัธร ผู้จัดการสมาคม BSAA เป็นต้น

สรุปประเด็นหารือร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ครั้งที่ 6/2565

วันที่ 14 ธันวาคม 2565 สาขาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) โดยมี ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. นำทีมผู้บริหาร สรท. (ประกอบด้วย ดร.ศรีสลา ภวมิกุล รองประธาน สรท. คุณโสภณัส โพธิ์สัณฑ์ รองประธาน สรท. หม่อมหลวงสมรมาส โพธิ์ศรีสุข เลขาธิการ ดร.หลักชัย กิตติพล กรรมการ สรท. คุณธรรส ทังสมบัติ กรรมการ สรท. และคุณนำชัย เอกพัฒนาพาณิชย์ รองประธานกลุ่มอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สาขาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) เข้าพบเพื่อสวัสดิ์ดีปีใหม่ ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (คุณอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ) ผู้บริหารระดับสูงจากกรมศุลกากร กรมสรรพากร และกรมสรรพสามิต โดยมีประเด็นหารือร่วมกัน ดังนี้

เรื่องสืบเนื่อง

ด้านการผลิต

1) มาตรการสนับสนุนผู้ผลิตรถสามล้อไฟฟ้า รถบัสไฟฟ้า และเรือสัญชาติไทย สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ยื่นหนังสือขอให้พิจารณานโยบายการส่งเสริมผู้ประกอบการรถบัสไฟฟ้า เรือไฟฟ้า และสามล้อไฟฟ้า วันที่ 26 สิงหาคม 2565 ถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เพื่อขอพิจารณาให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีสรรพสามิต เงินทุนสนับสนุนการผลิตครอบคลุมถึงยานพาหนะไฟฟ้าประเภทรถ บัสไฟฟ้า เรือไฟฟ้า และสามล้อไฟฟ้า ให้กรมสรรพสามิตนำเรียนเสนอต่อไปยังคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ โดยมาตรการช่วยสนับสนุนยานพาหนะไฟฟ้าประเภทสามล้อไฟฟ้า กฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 23) โดยรถยนต์สามล้อประเภทตุ๊กตุ๊กในอัตราร้อยละ 2 สามล้อที่มีลักษณะการขับขี่เช่นเดียวกับจักรยานยนต์ แรงดันต่ำกว่า 48 โวลต์ อยู่ที่อัตรา 0 และ มากกว่า 48 โวลต์ ร้อยละ 5

ในส่วนของการนำเข้าชิ้นส่วนยานพาหนะไฟฟ้าอยู่ระหว่างการดำเนินการของกรมศุลกากรที่จะดำเนินการยกเว้นอากร ชิ้นส่วนยานพาหนะ 9 รายการที่คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติ มีมติให้กรมศุลกากรดำเนินการยกเว้นอากร กรมศุลกากร ได้จัดทำร่างประกาศกระทรวงการคลัง เสนอกลับไปยังคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติแล้ว จากการดำเนินการ ทางภาคเอกชนได้เสนอขอเพิ่มมาตรการสนับสนุนยานพาหนะประเภทเรือไฟฟ้า ซึ่งทางกรมศุลกากรจะดำเนินการจัดทำแยกประกาศกระทรวงการคลังอีกหนึ่งฉบับ โดยสรท.และสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หรือร่วมกับกรมศุลกากร เพื่อหาแนวทางในการดำเนินการมาตรการสนับสนุนทางภาษีสำหรับยานยนต์ไฟฟ้า

2) การคืนภาษีเบ็ดเตล็ด ที่นำมาใช้เป็นวัตถุดิบผลิตสิ่งของอื่นเพื่อส่งออก สรท. ประชุมหารือร่วมกับท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเมื่อ วันที่ 5 กันยายน 2565 ในส่วนของการขยายระยะเวลาการคืนสินค้า ได้มีการขยายให้กับผู้ประกอบการทุกรายเรียบร้อยแล้ว และผู้ประกอบการได้รับการขยายระยะเวลาทุกรายแล้ว เบื้องต้น ผู้ประกอบการเริ่มดำเนินการยื่นคำร้องขอคืนภาษีที่ด่านศุลกากรแหลมฉบังและสุวรรณภูมิบ้างแล้ว พบว่ายังมีการปฏิบัติที่แตกต่างกัน สรท. ทำหนังสือถึงอธิบดีกรมศุลกากร ขอความอนุเคราะห์ความเห็นข้อหารือเกณฑ์การเปรียบเทียบงดการฟ้องร้องตาม พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2560 กรณีขอแก้ไขรหัสสินค้าสรรพสามิตประเภทสินค้าตามพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 ในใบขนสินค้าขาเข้า และเห็นว่ากรณีการดำเนินการเปรียบเทียบปรับสามารถผ่อนผันการเปรียบเทียบปรับ เนื่องจากสามารถลดภาระของผู้ประกอบการ

ด้านนวัตกรรมและการลงทุน

1) ความร่วมมือพัฒนาหลักสูตร Executive TOP X รุ่นที่ 1 ขอขอบคุณ ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ) ที่ช่วยสนับสนุน หลักสูตร TOP X และเป็นประธานพิธีมอบประกาศนียบัตรหลักสูตร Top X-Executive Program รุ่นที่ 1 และสรท. ขอให้กรมสรรพากรรับรองหลักสูตร เพื่อขอลดหย่อนภาษีจากการอบรม เป็นค่าฝึกอบรมของบริษัท ให้สามารถหักภาษีได้ 2.5 เท่า

เรื่องใหม่

ด้านการผลิต

1) แนวทางการสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบาย HICE สำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย สรท. เห็นว่าการผลักดันให้ประเทศไทยกลายเป็น Global Hub

เพื่อเป็นฐานการผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งการผลิตเพื่อใช้ภายในประเทศ และผลิตเพื่อการส่งออก จึงต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อให้สามารถเพิ่มศักยภาพในการผลิตและการลงทุนจากต่างประเทศในการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ ณ ปัจจุบันมี คณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติแล้ว (Board EV) จึงขอเสนอเพิ่ม HICE Board (High Performance Internal Combustion Engine) เพิ่มเติม แนวทางดังกล่าวเป็นการผลักดันการใช้ระบบขับเคลื่อนยานยนต์ทางเลือกชนิดอื่นๆ ควบคู่ไปกับการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า (Battery Electric Vehicle) เช่น รถยนต์ไฮโดรเจน (Hydrogen Fuel Cell : FCEV) , Hydrogen Combustion เป็นต้น และเป็นการขับเคลื่อนโดยไม่มีคาร์บอนไดออกไซด์ หรือ Net Zero Carbon 100% ซึ่งสอดคล้องกับมาตรการของรัฐบาล อีกทั้ง อาจมีมาตรการจูงใจด้านภาษีและ การอำนวยความสะดวกเพื่อ ดึงผู้ผลิต HICE ให้มาตั้งฐานการผลิตที่ไทยเพื่อให้ไทยเป็น Global Hub for HICE ควบคู่ไปกับการพัฒนา EV

2) ปัญหาการตีความพิกัดศุลกากร Silicon Steel กลุ่มอุตสาหกรรมไฟฟ้า ผู้ผลิตหม้อแปลงไฟฟ้า ประสบปัญหาการตีความพิกัดภาษีศุลกากรของสินค้าเหล็ก Silicon Steel ผู้ผลิตหม้อแปลงไฟฟ้า ได้อ้างอิงผลการทดสอบจากผู้ผลิตในประเทศจีน ซึ่งผลการทดสอบไม่มีค่าเกินกว่าที่ประกาศกำหนด และเห็นว่าเหล็ก Silicon Steel ดังกล่าวไม่มีผู้ผลิตในประเทศ และเป็นเหล็กพิเศษที่ใช้ในอุตสาหกรรมหม้อแปลงไฟฟ้า ซึ่งส่วนประกอบของธาตุโบรอนไม่ได้มีผลต่อการใช้งานตามคุณสมบัติของเหล็กดังกล่าว อย่างมีนัยสำคัญ โดยมาตรการในการรองรับพิกัดดังกล่าว ได้แก่ อาเซียน-จีน และมาตรการเฉพาะอุตสาหกรรมผู้ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า (สิทธิ 329) วัสดุสิ้นเปลือง เพื่อมาผลิตหรือประกอบเป็นส่วนประกอบ หรืออุปกรณ์ประกอบของไม่ว่าจะสำเร็จรูปแล้วหรือไม่ ซึ่งทางภาคเอกชนสามารถใช้มาตรการรองรับดังกล่าว ทดแทนการขอใช้สิทธิยกเว้นอากรตามมาตรา 12 พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร 2530

3) ภาษีความเค็ม กรมสรรพสามิตได้ยึดมาตรการรณรงค์ เป้าหมาย 8 - 10 ปี ดำเนินการลดโซเดียมในการบริโภคร้อยละ 20 โดยในปัจจุบันการบริโภคโซเดียมต่อคนต่อวัน อยู่ที่ 3,600 มิลลิกรัม/คน/วัน โดยจะลดเหลือ 2,800 มิลลิกรัม/คน/วัน โดยในปัจจุบันยังไม่มีมาตรการในการจัดเก็บภาษีความเค็ม โดยในระยะนี้อาจต้องเข้มมาตรการรณรงค์และให้ความรู้แก่ประชาชน

ด้านกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

1) การผลักดัน E-Paperless ของปฏิบัติพิธีการศุลกากร สรท. หารือร่วมกับกรมศุลกากร ในการผลักดันการพัฒนาพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร E-Paperless ในทางปฏิบัติพิธีการทั้งการนำเข้า - ส่งออก เนื่องจากผู้ประกอบการยังคงต้องแนบบเอกสารประกอบในการผ่านพิธีการมากมาย

เรื่องอื่นๆ

มอบหนังสือ White Paper 2022 CLMVT Connectivity Multimodal transportation in Next Normal รุกรวดเร็ว “รถเรือรางลิงค์” โดยมีการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์รายละเอียดโดยหยิบยก เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งไว้เป็นทางเลือกในการกำหนดรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งระบบทางราง ทางถนน (บก) และทางน้ำ วิเคราะห์ความท้าทาย โอกาส อุปสรรค ในแต่ละรูปแบบของการขนส่งทางเลือก เชื่อมโยงภายในประเทศไปยัง Corridors สำคัญต่างๆ รวมถึงการขนส่งทางถนน ไปยังกลุ่มประเทศ CLMVT และการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางจากลาว - จีน



เสวนาออนไลน์หัวข้อ

การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

ยุคหลังโควิด-19 จะเป็นอย่างไร?

เมื่อวันพุธที่ 14 ธันวาคม 2565 เวลา 13.30-15.30 น. **ดร.ชัยชาญ เจริญสุข** ประธาน สรท. ร่วมเป็นวิทยากรในการเสวนาออนไลน์หัวข้อ “การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ยุคหลังโควิด-19 จะเป็นอย่างไร??” ร่วมกับ **ดร.วิศิษฐ์ ลิ้มลือชา** รองประธานกรรมการหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย **คุณจรัส สว่างสมุทร** ผู้อำนวยการใหญ่ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และ **คุณพิเศษ ฤทธาภิรมย์** ประธานสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ โดยมีผู้เข้าร่วมเสวนากว่า 150 คน สรุปลสาระสำคัญในการเสวนาดังนี้

- ในช่วงวิกฤติโควิด-19 ที่ผ่านมานอกจากในเรื่องของวิกฤติโควิดแล้วยังมีปัจจัยหรือสถานการณ์อื่นที่ส่งผลต่อภาคการส่งออกของไทย ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยด้านพลังงานที่มีผลเชื่อมโยงจากภาวะสงครามระหว่างรัสเซียกับยูเครน ราคาวัตถุดิบที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว วิกฤติด้านอาหาร ปัจจัยด้านเศรษฐกิจอย่างความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและภาวะเงินเฟ้อทั่วโลก แต่ทิศทางการส่งออกในกลุ่มอาหารและผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรยังคงเติบโตและมีความสำคัญในปีหน้า กลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนยังเติบโตได้ รวมถึงกลุ่มสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มที่มีทิศทางที่ดีขึ้น หลังการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 การรักษาตลาดเดิมและการหาตลาดใหม่ๆ เช่น Middle East, CLMV, BIMSTEC จะช่วยให้การส่งออกของประเทศขยายตัวได้มากยิ่งขึ้น ทาง สรท. ได้จัดทำหนังสือ White Paper: CLMVT Connectivity Multimodal Transport in Next Normal ขึ้น เพื่อเป็นแนวทางให้กับผู้ประกอบการได้นำไปปรับใช้ในการวางกลยุทธ์และดำเนินธุรกิจ

- โควิด-19 ทำให้ธุรกิจต้องปรับตัวไม่สามารถอยู่ใน Comfort Zone ได้อีกต่อไป ภาคเอกชนมีการประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดในการแก้ไขปัญหาเพื่อไม่ให้เกิดหยุดชะงักของเศรษฐกิจ การขนส่งและโลจิสติกส์ และภาครัฐก็รับฟังรวมถึงให้การสนับสนุนภาคเอกชนทำให้ผ่านวิกฤติในช่วงที่ผ่านมาได้ แต่ก็ทำให้ราคาสินค้าเพิ่มขึ้นจากต้นทุนด้านพลังงานและค่าระวางเรือที่ปรับตัวสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ แต่คู่ค้าของไทยในประเทศต่างๆ ก็ยังมีการสั่งซื้อสินค้าอย่างต่อเนื่องจากมาตรการสนับสนุนของภาครัฐในแต่ละประเทศ

- โลกยุค BANI ทำให้เศรษฐกิจชะลอตัว มาตรการ lockdown ส่งผลให้เกิด Supply Chain Disruption สงครามทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ส่งผลให้เกิดอันสงส์กับหลายประเทศ โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย ในการย้ายฐานการผลิต ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมในอนาคต ได้แก่ Trade War, Tech War, Health War และ Climate Change รวมถึง BCG กับภาคธุรกิจ ทั้งนี้ การพัฒนาอุตสาหกรรมไทยในอนาคต จะต้อง Go Digital ด้วยการปรับความคิดและนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ Go Innovation นวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้เป็นเครื่องมือในการลดค่าใช้จ่าย และ Go Global ในการมองหาตลาดและโอกาสทางการค้าใหม่ๆ ทั้งนี้ จากภาวะเศรษฐกิจถดถอยและเงินเฟ้อ อาจส่งผลกระทบให้เกิดวิกฤติเศรษฐกิจในอนาคตของประเทศกำลังพัฒนาเนื่องจากไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ได้ (Emerging Market Crisis)

- ภาพรวมของโลจิสติกส์และการขนส่งทางเรือในช่วงโควิด-19 ทำให้เกิดความยากลำบากและผลกระทบในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเฉพาะข้อกำหนดและมาตรการต่างๆ ที่แต่ละประเทศกำหนดออกมาทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า การรอคอยของเรือสินค้า และอัตราค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน การบริหารจัดการภายในท่าเรือและการขนส่งไม่ได้มีแผนฉุกเฉินเพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะ Business Continuous Plan: BCP ซึ่งหลังจากนี้ ควรมีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการภาคการขนส่งให้มีขีดความสามารถและศักยภาพที่รองรับการดำเนินธุรกิจในอนาคตโดยนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ และเตรียมความพร้อมของบุคลากรให้มีทักษะด้านดิจิทัลเพื่อรองรับการเชื่อมโยงของข้อมูลระหว่างกันทั้งในประเทศและระหว่างประเทศที่จะเกิดขึ้นอย่างแน่นอน



ชมวิดีโอ
การเสวนา
ออนไลน์



ดาวนโหลด
เอกสารประกอบ
การเสวนา

กิจกรรม Site Visit ครั้งที่ 3/2565 เยี่ยมชมท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรืออัทฉิสัน พอร์ต



สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรม Site Visit ครั้งที่ 3/2565 เยี่ยมชมท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรืออัทฉิสัน พอร์ต ประเทศไทย ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี โดยมีคณะเจ้าหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ท่าเรือแหลมฉบังให้การต้อนรับ โดยมีคุณศัลย์ อุดมพิชญสกุล ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบังเป็นวิทยากรบรรยายภาพรวมการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมกับพาเยี่ยมชมบริเวณหอบังคับการท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อชมทัศนียภาพในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และรับฟังการบรรยายภาพรวมการบริหารจัดการของอัทฉิสัน พอร์ต ประเทศไทย โดยมีสมาชิกสนใจเข้าร่วมกิจกรรมจำนวนทั้งสิ้น 26 ท่าน



หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom)

มิใช่ประกาศนียบัตร ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยปี 2566 (มกราคม - มีนาคม)

รับสมัครจำนวน 20 คน / กิจกรรม

มกราคม 2566	กิจกรรม	วิทยากร/หน่วยงานร่วมจัดงาน	ค่าลงทะเบียน/ท่าน (รวม VAT)	
จ. 23 ม.ค. 09.00 - 16.00 น.	อบรม “การจัดความสูญเปล่าออกจากระบบการจัดซื้อจัดจ้าง (Lean Procurement)”	อาจารย์ชื่อยวชาญ รัตนามหัทธนะ B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS ผู้ก่อตั้งและนายคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย	สมาชิก 4,066	บุคคลทั่วไป 5,136
กุมภาพันธ์ 2566				
พ.ท. 16 ก.พ. 09.00 - 16.00 น.	อบรม “คิดแบบนักกลยุทธ์มืออาชีพ”	คุณเตชะ บุญยะชัย รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	สมาชิก 3,210	บุคคลทั่วไป 4,280
พ. 22 ก.พ. 09.00 - 16.00 น.	อบรม “เจาะลึกกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าและการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (RoO) รุ่นที่ 1/2566”	อาจารย์สมบุรณ์พงษ์ พุกกะเวส อดีต ผอ.ส่วนกว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า สำนักพิทักษ์อัตราศุลกากร กรมศุลกากร	สมาชิก 3,210	บุคคลทั่วไป 4,280
มีนาคม 2566				
อ. 14 มี.ค. 09.00 - 16.00 น.	อบรม “Advance Import – Export & Customs Case Study” รุ่นที่ 1/2566	ดร.ศรีสลา กวมัยกุล รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	สมาชิก 3,210	บุคคลทั่วไป 4,280
พ 15 มี.ค. 09.00 - 16.00 น.	อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 1/2566	อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ	สมาชิก 3,210	บุคคลทั่วไป 4,280

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่

ข้อมูล ณ 13 ธ.ค. 65

ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 502 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวัชรินทร์) หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com, watcharin@tnsc.com

หมายเหตุ : 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม 2) แผนงานยังไม่รวมศึกษาดูงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิกโดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม