



ETS Surcharge 1 Jan 2024 ???

(เส้นทางยุโรป)



Economic Indicators : Sep 2023

01

Export Value



25,476.30 MUSD ▲ 2.1%
888,665.60 M.Bht ▲ 0%

Sep



213,069.30 MUSD ▼ -3.7%
7,268,399.80 M.Bht ▼ -3.39%

Jan - Sep

02

Partner Country (Sep 2023)



	China	US	Japan	Vietnam	India
Growth	▲ 14.58%	▼ -10.02%	▼ -5.00%	▼ -8.23%	▲ 4.31%
MUSD	3,088.00	4,228.10	2,048.40	997.20	943.20

03

Oil price (USD/Barrel) & Gold Oct 2023

Oil Price

OPEC	Brent	WTI
85-98	84-93	81-83



Gold	Price	Export
	1,919.43	871.9
	USD/Ounce	MUSD



04

Thai Additional Statistic



GDP Q2/2023
+1.80% (YoY)



Inflation Rate
-0.31% (YoY)

(Sept 2023)



Current balance
122,054.10 M.THB



Interest rate policy
2.50%

06

Baht/USD (Oct 2023)



35.5
THB/USD



YTD ▼ -2.90%
YoY ▲ 5.08%

07

Marine Statistics (Oct 2023)

Freight Rate (UNIT/TEU)

Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
170	114	819	623	1,440

Bunker Prices



VLSFO 647.5 - 688.0
IFO380 535.5 - 583.5



05

Positive & Negative + Risk

Positive

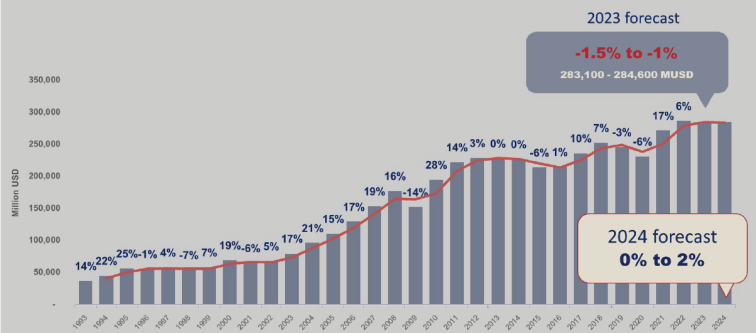
- 1 การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาท ปรับตัวอยู่ในระดับอ่อนค่าลงต่อเนื่อง สอดคล้องกับค่าเงินอื่นในภูมิภาค 

Negative + Risk

- 1 อัตราดอกเบี้ยทั่วโลกยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจ และภาวะต้นทุนการกู้เงินของผู้ประกอบการ
- 2 ดัชนีภาคการผลิต (PMI) พ้นตัวซ้ำ ส่งผลให้ภาคการผลิตตึงตัว จากดัชนีภาคการผลิตเคลื่อนไหวใกล้เส้น base line
- 3 ต้นทุนวัตถุดิบทรงตัวอยู่ในระดับสูง อาทิ ราคาน้ำมันที่ปรับสูงขึ้น และสงครามที่อาจส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่ง



TNSC Export Forecast

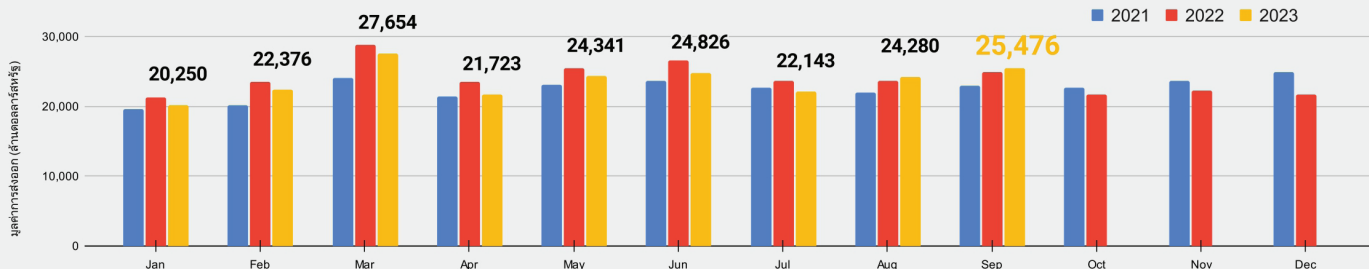


Economic Indicators : Sep 2023



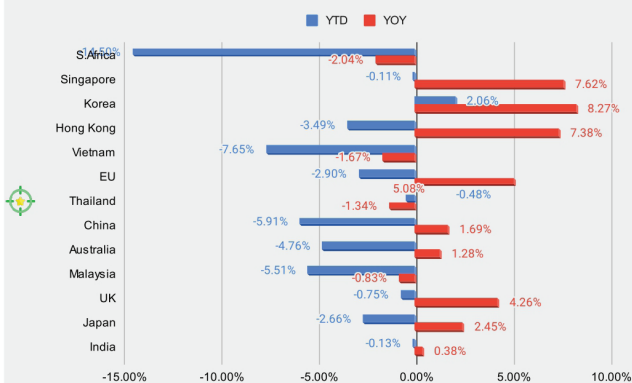
01

Thailand Export Situation



02

Exchange Rate (7 Nov 2023)



สินค้าส่งออกสำคัญ (สำคัญส่งออกสำคัญ)

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญฯ)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 66
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	493.7	▲ 51.40%	20%
ยางพารา	295.1	▼ -30.30%	-15% to -20%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	310.9	▲ 3.70%	0%
น้ำตาลทราย	163	▲ 16.30%	15%

สินค้าส่งออกกลุ่ม "อุตสาหกรรม"	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญฯ)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 66
อาหารทะเล แช่เย็น แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	432.9	▼ -15.00%	
กุ้งสดแช่แข็งและกึ่งแปรรูป	97	▼ -15.90%	
ผลไม้สด ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง แห้ง	837.1	▲ 86.80%	0% to 2%
กระป๋องและแปรรูป			
โกสุดแช่เย็น แช่แข็งและแปรรูป	366.3	▼ -8.90%	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญฯ)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 66
ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3253.5	▼ -0.80%	3% to 5%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1379.3	▲ 4.90%	

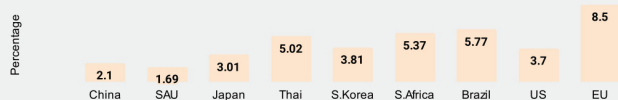
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อิเล็กทรอนิกส์"	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญฯ)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 66
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และ ส่วนประกอบ	1884.6	▼ -24.30%	
Hard Disk Drive	1055.3	▼ -33.70%	
แผงวงจรไฟฟ้า	832.7	▲ 5.10%	3% to 5%
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2419.9	▼ -7.00%	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	426.2	▼ -27.70%	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ปิโตรเคมี"	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญฯ)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 66
ผลิตภัณฑ์ยาง	1043.5	▼ -5.50%	-5%
เคมีภัณฑ์	653.4	▼ -18.10%	-20%
เม็ดพลาสติก	779.6	▼ -5.30%	-20%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	1144.1	▼ -9.36%	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "อัญมณี"	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญฯ)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 66
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	2158	▲ 40.10%	-10%
น้ำมันสำเร็จรูป	1008.5	▲ 27.30%	0%
สิ่งทอ	508.4	▼ -14.60%	-5%

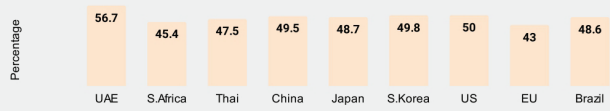
03

Inflation Rate (Jan 2023 - Oct 2023)



04

PMI Index (Sep 2023 - Oct 2023)



05

Shanghai Containerized Freight Index



“สรท. คาดการณ์การส่งออกปี 2566 ลุ้นขยายตัวปี 2567”

วันอังคารที่ 7 พฤษภาคม 2566 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าว ร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน ระบุว่าภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนกันยายน 2566 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า **25,476.3**ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ **ขยายตัว 2.1%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ **888,666** ล้านบาท **หดตัว 0.1%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในเดือนกันยายนขยายตัว **1.0%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 23,383.5 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ **หดตัว 8.3%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 825,310 ล้านบาท **หดตัว 10.2%** **ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนกันยายน 2566 เกินดุลเท่ากับ 2,092.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเท่ากับ 63,355 ล้านบาท**



ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - กันยายนของปี 2566 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออกรวมมูลค่า **213,069.4** ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ **หดตัว 3.8%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 7,268,400 ล้านบาท **หดตัว 3.4%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในช่วง มกราคม - กันยายน **หดตัว 1.2%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 218,902.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ **หดตัว 6.0%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 7,558,144 ล้านบาท **หดตัว 5.9%** **ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมกราคม - กันยายน 2566 ขาดดุลเท่ากับ 5,832.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็น 289,744 ล้านบาท**

อนึ่ง สรท. คาดการณ์เป้าหมายการทำงานด้านการส่งออกรวมทั้งปี 2566 **หดตัวที่ -1.5%** (ณ เดือนพฤษภาคม 2566) โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2566 ได้แก่ 1) อัตราดอกเบี้ยทั่วโลกยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจ และภาวะต้นทุนการกู้เงินของผู้ประกอบการ 2) ดัชนีภาคการผลิต (PMI) พื้นตัวช้า ส่งผลให้ภาคการผลิตตึงตัว จากดัชนีภาคการผลิต เคลื่อนไหวใกล้เส้น base line 3) ต้นทุนวัตถุดิบทรงตัวอยู่ในระดับสูง อาทิ ราคาน้ำมันที่ปรับสูงขึ้น และสงครามที่อาจส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่ง

ส่งออกยุโรปต้องเตรียมตัว ค่าใช้จ่ายตัวใหม่ EU ETS (Emission Trading System) Surcharge มีผลมกราคมปีหน้า

**"We do not inherit the earth from our ancestors, We borrow it from our children" –
"โลกไม่ใช่มรดกจากบรรพบุรุษของเรา แต่เราขยืมมาจากลูกหลานของเรา"**
จากคำพูดบนการ์ดอวยพรของชาวอเมริกันพื้นเมือง สู่กลางเวทีที่ประชุมสหภาพยุโรป...



...ในช่วงท้ายของปี 2023 ด้วยสถานการณ์ค่าระวางโดยรวมที่ผ่านมาในปีนี้อาจได้วากกลับเข้าสู่ภาวะปกติ แถมยังมีราคาถูกลงเป็นอย่างมาก จากสถานะตลาดโลกที่มี Supply ล้นมากกว่า Demand เป็นโอกาสอันดีที่ผู้ส่งออกจะได้มีโอกาสฟื้นตัวหลังจากวิกฤติต้นทุนค่าขนส่งทางทะเลที่ผ่านพ้นไป อีกทั้งสื่อชั้นนำระดับโลกหลายแห่งยังคาดการณ์ว่าค่าระวางเรือจะตกต่ำต่อเนื่องไปอีกหลายปี ยิ่งเป็นโอกาสอันสวยงามในการส่งออกในช่วงหลายปีข้างหน้านี้ แต่กลับกลายเป็นว่า ในปีหน้า (2024) ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้าทางทะเลมีโอกาสจะกลับมาพุ่งสูงขึ้นอีกครั้ง จากการที่คลองสุเอซจะมีการปรับราคาผ่านคลองขึ้นราว 15% ซึ่งมีผลทันทีในวันที่ 15 มกราคม ถึงแม้จะเป็นการเรียกเก็บที่ตัวเรือ ไม่ใช่เรียกเก็บที่เจ้าของสินค้าบนเรือ แต่นั่นหมายถึงต้นทุนของสายเรือที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลทางตรงกับค่าระวาง ยังไม่รวมกับผลทางอ้อมที่มาจากราคาน้ำมันและ

เงินเพื่อที่พุ่งสูงขึ้นอีก นี่หมายความว่าผู้ประกอบการที่ส่งออกไปยังซีกโลกตะวันตก คือผู้เล่นหลักที่จะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนกติกาในครั้งนี้ และโดยเฉพาะผู้ที่ส่งออกไปยุโรป เพราะต้องเจอกับค่าใช้จ่ายตัวใหม่ด้วยที่จะมาในรูปแบบ Surcharge ที่เราค้นเคย – EU ETS (Emission Trading System) Surcharge

ETS คืออะไร? - EU ETS หรือ EU Emissions Trading System เป็นหนึ่งในมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของสหภาพยุโรปโดยมีลักษณะเป็นตลาดในการเทรด Carbon Credit ใช้ในยุโรปเป็นหลัก ซึ่งถือว่าเป็นตลาดคาร์บอนแห่งแรกและใหญ่ที่สุดในโลก ก่อตั้งในปี 2005 เป็นการเก็บภาษี/ค่าธรรมเนียม เพื่อเป็นกลไกการตลาดในการจัดการกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในสหภาพยุโรป โดยผู้ประกอบการบางรายอาจจะคุ้นเคยดี เพราะในช่วงเริ่มต้นส่วนมากจะจำกัดการบังคับใช้กับกลุ่มพลังงานหรือ



กลุ่มสินค้าที่ใช้พลังงานสูง แต่ปัจจุบันจะมีการขยายขอบเขตครอบคลุมภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเริ่มในต้นปี 2024

การขยายขอบเขตนี้หมายความว่า ตั้งแต่ 1 มกราคม 2024 เขตเศรษฐกิจยุโรป (EEA) จะบังคับเรือทุกลำ ที่เข้าออกท่าเรือในยุโรป ให้มีการติดตามและรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคการขนส่งสินค้าทางทะเล และมีการเรียกเก็บเงินเป็นภาษี ตามปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG Emissions) นั้น โดยจะพิจารณาจากเรือมากกว่าสินค้า โดยเรียกเก็บ 40% ของ GHG Emissions เทียบเป็นราคาต่อ Ton/CO2e หรือต่อตันคาร์บอน ตามราคาในตลาด ETS และจะกระโดดไป 70% และ 100% ในปี 2025 และ 2026 ตามลำดับ และแน่นอนว่า ภาระค่าใช้จ่ายก็จะมาตกอยู่กับผู้ส่งออกด้วยเช่นกัน โดยในสายเรือบางรายได้มีการประเมินราคา และแปลงเป็น Surchage ต่อ TEU ที่จะเรียกเก็บกับผู้ส่งออกแล้ว

เป็นราคาที่ต้องจ่าย - **“We do not inherit the earth from our ancestors, We borrow it from our children” - “โลกไม่ใช่มรดกจากบรรพบุรุษของเรา แต่เรายืมมาจากลูกหลานของเรา”** จากคำพูดบนการ์ดอวยพรของชาวอเมริกันพื้นเมือง สู่กลางเวทีที่ประชุมสหภาพยุโรป ก่อนจะมีการบรรลุให้เป็นข้อตกลงถาวร ทำให้เราเห็นว่าสหภาพยุโรปจริงจังกับปัญหาสิ่งแวดล้อมมากแค่ไหน ถ้านโยบายนี้จะเพิ่มต้นทุนการขนส่งให้ “แพงขึ้น” ก็จะถูกมองว่าเป็นเรื่อง “จำเป็น” ดังนั้น สำหรับผู้ประกอบการที่ส่งออกยุโรป สิ่งที่ทำได้อย่างเดียวคือ “ปรับตัวและเตรียมพร้อม” ด้วยการขยับตัวของยุโรปเองที่รวดเร็วมาก เรียกได้ว่าถ้าผู้ประกอบการใดไม่ปรับตัวตามก็มีสิทธิ์จะตกขบวนรถไฟการค้ากับยุโรปได้เลย โดยถึงแม้ว่าไอเดียการขยายขอบเขตให้ครอบคลุมภาคการขนส่งสินค้าทางทะเลนี้ จะถูกพูดถึงในเวทีการประชุมในยุโรปมายาวนาน แต่ก็เพิ่งบรรลุข้อตกลงชั่วคราวในช่วงปลายปี 2022 ที่ผ่าน และอีกไม่กี่เดือนต่อมาก็มีการรับรองและบรรลุให้เป็นข้อตกลงถาวรในกลางปี 2023 ซึ่งทำให้มีสถานะเป็นกฎหมายของสหภาพยุโรป

และการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว ย่อมหมายถึงความวุ่นวายที่ตามมา ในสื่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์และการเดินเรือต่างประเทศหลายเจ้ามองว่า สิ่งนี้จะเป็นตัวการที่จะก่อความวุ่นวายในการนำเข้าส่งออกกับยุโรป ซึ่งเป็นไปได้ว่าจะก่อให้เกิดความสับสนยุ่งยาก มากกว่า Surchage ที่เพิ่มเข้ามาในช่วงปี 2020 ซึ่งมีต้นกำเนิดมาจากมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมเช่นกัน อย่างเช่น ISOCC หรือ LSS เป็นต้น เพราะด้วยถึงตอนนี้ นับได้ว่าเหลือ

เวลาแค่เพียงเดือนเศษๆเท่านั้น แต่ก็ยังไม่มีคำตอบชัดเจนว่า การเรียกเก็บค่าใช้จ่าย จะเก็บอย่างไร จะเป็นราคาเหมารวม (All-in) กับค่าระวางไปเลย หรือเป็น Surchage ใหม่ที่เพิ่มเข้ามา มีหน้าซ้ำแม้แต่ในกลุ่มผู้ให้บริการอย่าง สายเรือ ก็ยังมีไม่ที่รายที่มีความชัดเจน โดยพบว่ายังมีเพียงบางสายเรือที่มีการส่ง Notice หรือ Advisory ให้กับลูกค้า หรือมีการแจ้งราคาที่ชัดเจนว่าจะเรียกเก็บเท่าไร หรือเก็บอย่างไร ยิ่งถ้านับว่า มีความเป็นไปได้สูงว่าในกลุ่มผู้ให้บริการบางรายอาจจะปรับปรุงเส้นทางเดินเรือใหม่ที่จะหนีไปถ่ายลำนอกท่าเรือยุโรป เพื่อหลีกเลี่ยงภาษีใหม่นี้ ก็จะส่งผลโดยตรงต่อ Transit Time รวมถึงความแออัดที่เพิ่มมากขึ้นในท่าเรือนอกยุโรปที่มีการถ่ายลำสูงอย่างมีนัยสำคัญ

ในการแข่งขันของตลาดผู้ให้บริการก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน เมื่อเราย้อนดูว่า ETS นี้จะพิจารณาจาก “เรือ” เป็นหลัก นั้นหมายความว่า สายเรือขนาดใหญ่ ย่อมมีต้นทุนและความพร้อมในการจัดการและปรับตัวมากกว่า เช่น การต่อเรือใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ในขณะที่สายเรือขนาดกลางหรือขนาดเล็ก ยังมีความจำเป็นต้องใช้เรือเก่า ที่มีอายุใช้งานหลายปี และโดยเฉพาะเรือขนาดเล็กที่ถ้าเทียบปริมาณต่อตู้แล้ว ยิ่งแข่งขันกับสายเรือขนาดใหญ่ได้ยาก ซึ่งนี้อาจเป็นผลกระทบทางอ้อมกับผู้ส่งออกในอนาคตอีกหลายปีข้างหน้า ด้วยการแข่งขันในตลาดที่น้อยลง

ส่วนในแง่ของการเตรียมพร้อมของผู้ส่งออก ตอนนี้คงกล่าวได้เพียงว่า ให้เตรียมพร้อม กับต้นทุนค่าระวางที่จะเพิ่มขึ้น การทบทวน Term ในการซื้อขาย และการคอยติดตามสถานการณ์ความเป็นไปอย่างใกล้ชิด โดยสรท. ในฐานะองค์กรตัวแทนผู้มีส่วนที่สนับสนุนกิจกรรมและผลประโยชน์ของผู้ส่งออกซึ่งเป็นพันธกิจหลัก ก็ไม่ได้นิ่งนอนใจและได้มีการติดตามมาโดยตลอด และจะมีการหารือกับสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ หรือ BSAA ที่เป็นกลุ่มสมาคมของสายเรือผู้ให้บริการระดับโลก เพื่อหาข้อมูลเพิ่มเติม โดยผู้ส่งออกสามารถติดตามข่าวสารข้อมูล ได้ที่ Weekly Report หรือเว็บไซต์ www.tnsc.com

เห็นได้ว่า ในโลกการค้าขายสมัยใหม่ ประเด็นด้านความยั่งยืนจะมีบทบาทมากขึ้นเรื่อยๆ และยังส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อต้นทุนการขนส่ง โดยสรท.ให้คำมั่นว่าจะคอยติดตามและให้การสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ภาคการขนส่งสามารถอยู่ร่วมกับสิ่งแวดล้อมได้อย่างยั่งยืน ทั้งยังให้ผู้ประกอบการสามารถมีส่วนร่วมและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงต่อไป

สรท.ได้รับเกียรติเชิญร่วมงาน ASEAN Ports and Shipping 2023 โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ASEAN Ports and Shipping เป็นงานแสดงและการประชุมประจำปีด้านท่าเรือคอนเทนเนอร์ การขนส่งสินค้า และโลจิสติกส์ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งปีนี้ได้จัดต่อเนื่องเป็นปีที่ 21 แล้ว โดยในปี 2566 นี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับเลือกให้เป็นเจ้าภาพในการจัดงานประชุมนี้ และได้เชิญ สรท. ในฐานะตัวแทนผู้ส่งออก ที่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นเกียรติเข้าร่วมงานพิธีและการประชุมนี้ด้วย ซึ่งจัดงานประกอบไปด้วยนิทรรศการและการสัมมนาด้านท่าเรือและการขนส่งอาเซียน จัดขึ้นที่โรงแรม The Landmark Bangkok ตั้งแต่วันอังคารที่ 31 ตุลาคม ถึงวันพฤหัสบดีที่ 2 พฤศจิกายน โดยมี นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุมวิชาการและนิทรรศการ ASEAN Ports and Shipping ครั้งที่ 21 ประจำปี 2566 นี้

งานประชุมนี้เป็นการจัดงาน เพื่อส่งเสริมการพัฒนาด้านเทคโนโลยี การขนส่งและโลจิสติกส์ครบวงจร โดยเปิดโอกาสให้ผู้นำภาคธุรกิจ นำเข้า-ส่งออก ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ทางถนนและทางราง สายการบินเรือและเครื่องมือทุ่นแรง ผู้ให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ นักลงทุนทั้งภายในและต่างประเทศเข้าร่วมวิเคราะห์และนำเสนอแนวทางในการพัฒนาธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน

ในส่วนของนิทรรศการ มีโอกาสเชิงพาณิชย์สำหรับผู้แสดงสินค้าและบริการจากแบรนด์ระดับโลกกว่า 50 ราย ในการสร้างเครือข่ายกับผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจที่สำคัญด้วยตนเอง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพ บทบาท และเป้าหมาย ในการพัฒนาท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำระดับโลก ตอบสนองการค้าการลงทุน และหนุนผู้ส่งออกไทย ให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้

สำหรับการสัมมนา มีโปรแกรมสองวัน โดยมีวิทยากรการประชุม การขนส่งและโลจิสติกส์ระดับโลก 30 คน กล่าวถึงประเด็นระดับโลก และระดับภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการลงทุน โดยมีเจ้าหน้าที่

ระดับสูงของรัฐบาล ผู้บริหารอุตสาหกรรม ผู้มีอำนาจตัดสินใจ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญด้านท่าเรือ วิศวกรท่าเรือ ท่าเรือ วิศวกร ผู้ควบคุม การบำรุงรักษา และผู้มีอำนาจตัดสินใจในการจัดซื้อจัดจ้าง พร้อมด้วย ผู้ขนส่งชั้นนำของภูมิภาค เจ้าของสินค้า ผู้นำเข้า/ส่งออก สายการบิน เรือ ผู้ขนส่งสินค้า บริษัทโลจิสติกส์ ท่าเรือ บริษัทปฏิบัติการ ท่าเทียบเรือ ผู้ประกอบการรถไฟ ซัพพลายเออร์อุปกรณ์ท่าเรือและบริการจากประเทศต่างๆ ทั่วอาเซียน ภูมิภาค

ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญที่สุดในการสัมมนาดังกล่าว ได้แก่ประเด็นด้าน Digitalization กับประเด็นด้าน Environment ซึ่งเป็นประเด็นหลักที่เป็นที่พูดถึงในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล และจะเป็นแนวทางพัฒนาในอนาคต โดยเฉพาะสำหรับตัวท่าเรือเอง

กล่าวได้ว่าการพัฒนาท่าเรือ เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญด้านโลจิสติกส์ ที่จะช่วยให้ผู้ส่งออกไทยสามารถแข่งขันในเวทีโลกได้ ทั้งการให้บริการที่รวดเร็ว ครบวงจร และสามารถลดต้นทุนให้ผู้ประกอบการได้ จึงเห็นได้ว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทยไม่ได้หยุดนิ่ง และยังคงแสวงหาโอกาสในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง



“โครงการ Landbridge ของจริงหรือง่ายฝัน? ตอนที่ 1 - ภาพรวมโครงการและปริมาณสินค้าคาดการณ์”

มติที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 เรื่อง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) รัฐบาลตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ประกอบด้วย 1) รัฐบาลหลักการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (โครงการแลนด์บริดจ์) 2) ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการรับฟังความคิดเห็นจากนักลงทุนต่างประเทศ (Road Show) ในการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์เพื่อนำมาประกอบในการจัดทำร่างเอกสารเชิญชวนผู้ลงทุนในการร่วมลงทุนโครงการ (RFP) และจากภาพข่าวท่านนายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีเดินทางจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์โครงการแลนด์บริดจ์ เพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในโครงการ ได้กระตุ้นให้เกิดการตื่นตัวทั้งภาคเศรษฐกิจและภาคสังคมอย่างกว้างขวาง ซึ่งมีทั้งเสียงตอบรับและเสียงคัดค้านจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และเนื่องจากเป็นโครงการที่มีมูลค่าสูงและจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศไม่ว่าจะประสบความสำเร็จหรือล้มเหลว คณะกรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จึงได้พิจารณาแง่มุมของโครงการและผลกระทบทุกด้านต่อภาคการค้าระหว่างประเทศ เพื่อสะท้อนความเห็นว่ามีรัฐบาลควรกำหนดทิศทางอย่างไรในการพัฒนาเศรษฐกิจของภาคใต้และให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ประกอบการทั่วประเทศ และนำเสนอต่อท่านสมาชิกให้ได้รับทราบข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจในทางธุรกิจ และเพื่อเป็นองค์ความรู้แก่ผู้สนใจทั่วไป



รูปที่ 1 ภาพรวมโครงการแลนด์บริดจ์

เปิดเนื้อหารายงานความก้าวหน้า “โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดล การพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน” โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ระบุว่า ความเป็นมาของโครงการแลนด์บริดจ์ เกิดจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2561 เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ในพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และ นครศรีธรรมราช โดยให้เร่งผลักดันแผนงานเบื้องต้น ประกอบด้วยโครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการระบบรถไฟทางคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพลิกโฉม การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งเป็นที่มาให้กระทรวงคมนาคมมอบหมาย สนข. ศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดล การพัฒนาการลงทุน โดยมุ่งอาศัยความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์จากตำแหน่งที่ตั้งโครงการเพื่อ 1) พัฒนาให้ประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาค และเป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค และระหว่างทวีปต่างๆ ของโลก 2) ลดเวลาและระยะทางการขนส่ง ซึ่งเบื้องต้นผลการศึกษาคาดว่าจะสามารถลดลงไปได้ประมาณ 3-14 วัน ทำให้ประหยัดต้นทุนการขนส่งได้ประมาณ 4-29% เมื่อเทียบกับผ่านช่องแคบ

มะละกา ขึ้นอยู่กับรูปแบบและเส้นทางการขนส่งที่เลือกใช้ 3) หลีกเลี่ยงปัญหาการติดขัดของการเดินเรือในช่องแคบมะละกา 4) มีแนวโน้มในการจูงใจผู้ประกอบการขนส่งและนักลงทุนให้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางนี้มากขึ้น

สนข. ประเมินว่าโครงการแลนด์บริดจ์จะมีบทบาทสำคัญ 4 ข้อประกอบด้วย 1) เป็นประตูการค้า (Gateway) รองรับการนำเข้า-ส่งออกของไทย และเป็นประตูในการขนส่งและแลกเปลี่ยนสินค้าของประเทศในภูมิภาค อาทิ อาเซียน และ BIMSTEC 2) เป็นศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment) สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก โดยเชื่อมต่อทางรางและทางถนน 3) เป็นสะพานขนส่งน้ำมัน (Oil Bridge) เพื่อใช้เป็นทางเลือกในการขนส่งน้ำมันดิบโดยขนส่งน้ำมันทางเรือจากช่องแคบฮอร์มุซมายังท่าเรือระนอง และส่งผ่านทางท่อไปยังท่าเรือชุมพร เพื่อกระจายในภูมิภาคอาเซียน BIMSTEC รวมประเทศจีน 4) เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่า โดยจะมีการตั้งเขตพื้นที่เศรษฐกิจเสรี ดึงดูดนักลงทุนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่าเรือระนอง และท่าเรือชุมพร ส่งเสริมแลนด์บริดจ์และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้

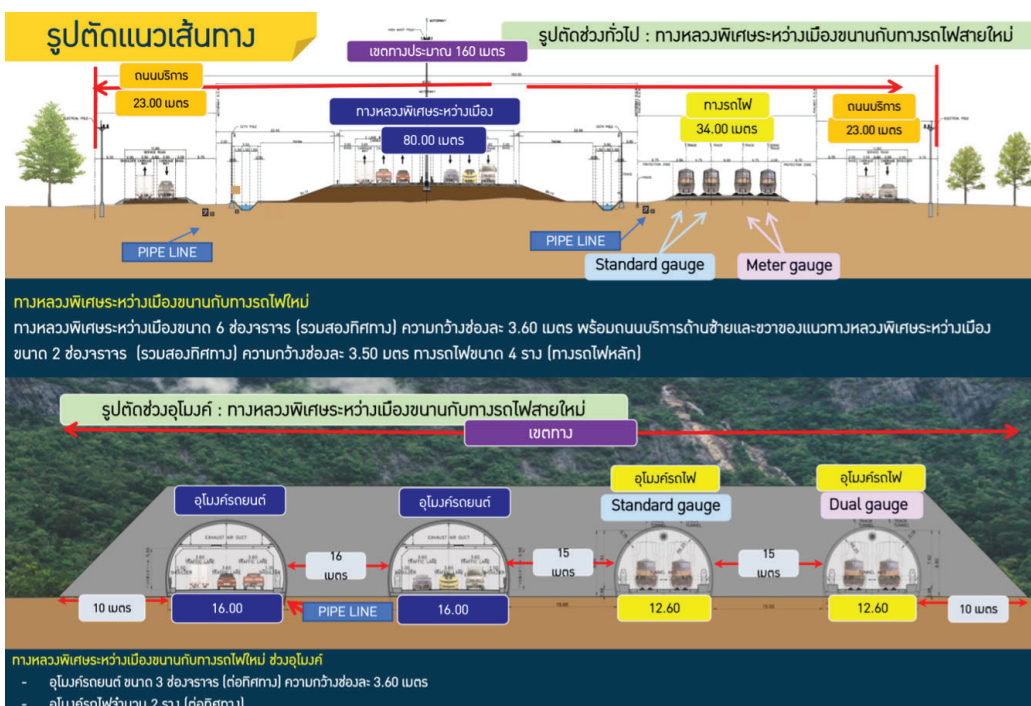
รูปแบบของโครงการที่นำเสนอเบื้องต้น จะมีการก่อสร้างท่าเรือฝั่งอ่าวไทย บริเวณแหลมรั้ว จ.ชุมพร และเชื่อมโยงการขนส่งไปยังท่าเรือฝั่งอันดามัน บริเวณแหลมอ่าวอ่าง จ.ระนอง ด้วยทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ทางรถไฟ และระบบการขนส่งทางท่า ซึ่งจะพัฒนาแบบทางระดับพื้น ทางยกระดับ และการขุดอุโมงค์ ขึ้นอยู่กับสภาพความจำเป็นในแต่ละพื้นที่ โดยประมาณระยะทางทั้งสิ้น 89.35 กิโลเมตร และมีความกว้างของเขตทางตลอดเส้นทางประมาณ 160 เมตร ซึ่งคาดการณ์ว่าจะสามารถดำเนินโครงการตามขั้นตอนและสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2573 และในการนำเสนอเพื่อการประชาสัมพันธ์ได้คาดการณ์ว่าในกรณีฐานจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือฝั่งระนองเท่ากับ 19.4 ล้านตัน แบ่งเป็น สินค้าถ่ายลำ 13.6 ล้านตัน สินค้านำเข้าส่งออกของไทยเอง 4.6 ล้านตัน และสินค้าจากจีนตอนใต้ และอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ที่จะผ่านแดนลงมาขนส่งผ่านท่าเรือระนองอีก 1.2 ล้านตัน ในขณะที่ท่าเรือฝั่งชุมพรจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเท่ากับ 13.8 ล้านตัน แบ่งเป็นสินค้าถ่ายลำ 12.2 ล้านตัน สินค้านำเข้าส่งออกของไทย 1.4 ล้านตัน สินค้าจากจีนตอนใต้และอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงอีก 0.2 ล้านตัน รวมทั้งจะมีการลงทุนในคลังน้ำมันและระบบท่อเพื่อการขนส่งน้ำมันในพื้นที่ การลงทุนเขตประกอบการเสรีเพื่อรองรับการลงทุนภาคการผลิตและบริการในพื้นที่

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากรายงานของโครงการโดยละเอียดจะพบว่าปริมาณสินค้าที่ระบุในการประชาสัมพันธ์เป็นปริมาณสินค้าคาดการณ์ในปี 2612 (กรณีฐาน) หรืออีก 46 ปีข้างหน้า โดยมีปริมาณการสินค้าในแต่ละช่วงปีนับแต่โครงการเปิดให้บริการดังนี้

ตารางผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทั้งหมด และปริมาณสินค้าถ่ายลำ/ผ่านแดน ที่มีโอกาสมาใช้บริการผ่านท่าเรือโครงการ

ปี	ปริมาณสินค้า “ทั้งหมด”			% เติบโต ต่อปี	ปริมาณสินค้า “ถ่ายลำและผ่านแดน”		
	ท่าเรือระนอง	ท่าเรือชุมพร	รวม		ท่าเรือระนอง	ท่าเรือชุมพร	รวม
2573	0.26	0.18	0.44	-	0.2	0.16	0.36
2582	3.47	2.47	5.94	30.0 %	2.65	2.22	4.87
2592	7.18	5.11	12.29	7.5 %	5.48	4.59	10.07
2602	11.64	8.28	19.92	5.0 %	8.88	7.44	16.32
2612	19.40	13.80	33.20	5.0 %	14.80	12.40	27.20
2622	29.57	21.09	50.66	4.0 %	22.98	19.25	42.23

รูปที่ 2 แนวเส้นทางโครงการในเบื้องต้น (ที่มา: เอกสารรายงานวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน)



รูปที่ 2 แบบเบื้องต้นของแนวเส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง (แลนด์บริดจ์) (ที่มา: เอกสารนำเสนอโครงการ โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.))

ซึ่งหากพิจารณาโดยละเอียดจะพบว่าสินค้าที่จะมาใช้บริการโดยส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าถ่ายลำและผ่านแดนเป็นส่วนใหญ่ และเนื่องจากโครงการได้ประเมินอัตราการเติบโตของสินค้าต่อปีในแต่ละช่วงเวลาไว้ค่อนข้างสูงกว่าความเป็นไปได้ของการเติบโตทางเศรษฐกิจ ขณะที่ระยะเวลา Payback Period ของโครงการอยู่ที่ประมาณ 40-49 ปี ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนหากการเติบโตของสินค้าในโครงการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ซึ่งเป็นประเด็นแรกในการพิจารณาความเป็นไปได้ในการลงทุนของโครงการให้ประสบความสำเร็จ

ในฉบับต่อไป จะมาต่อในตอนที่ 2 การพิจารณามุมมองของสายเรือ ถึงความเป็นไปได้และประโยชน์ที่แท้จริงว่าโครงการแลนด์บริดจ์จะสามารถช่วยลดต้นทุนการเดินเรือได้เพียงใด เพียงพอให้สายเรือหันมาใช้บริการท่าเรือแลนด์บริดจ์แทนท่าเรือหลักอื่นในปัจจุบันหรือไม่ และรวมถึงในมุมมองของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าไทยว่าสามารถได้รับประโยชน์จากการใช้บริการผ่านแลนด์บริดจ์ได้หรือไม่ และแท้จริงแล้วนโยบายที่เหมาะสมกับความต้องการของผู้ส่งออกไทยควรจะเป็นอย่างไร โปรดติดตามตอนต่อไปครับ

โครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล โดยกรมการขนส่งทางบก

สืบเนื่องจากความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งวัตถุอันตราย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงมีความตระหนักและให้ความสำคัญกับการขนส่งวัตถุอันตรายมากขึ้น รวมถึงประเทศไทยยังขาดระบบการขนส่งวัตถุและสินค้าอันตรายที่มีประสิทธิภาพ ทั้งมาตรการ แนวทางที่ชัดเจนในการกำกับดูแล รวมถึงขาดความรู้ความเข้าใจและการวางแผนการบริหารจัดการ และขาดการพัฒนาบุคลากรเฉพาะด้านการขนส่งวัตถุอันตราย ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกได้เล็งเห็นความสำคัญในด้านการขนส่งสินค้าอันตราย จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ร่วมกับทีมที่ปรึกษาจากศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งวัตถุอันตรายทางถนนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (ADR) มีความปลอดภัยแก่บุคคล ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยจัดทำแผนการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งยกระดับการพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่เกี่ยวข้อง รวมถึงควบคุมกำกับดูแลการขนส่งวัตถุอันตรายทางถนนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

โดย ADR คือข้อตกลงของยุโรปว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนน โดยแบ่งเป็นหมวดหมู่ตามภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และข้อกำหนด ADR ไม่ได้กำหนดบทลงโทษตามกฎหมาย จึงไม่มีหน่วยงานกลางในการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้น ในทางปฏิบัติ การกำกับดูแล และสุ่มตรวจรถขนส่งวัตถุอันตราย จึงต้องดำเนินการโดยประเทศสมาชิก ADR แต่ละประเทศ ในพิธีสาร 9 ภายใต้กรอบ ASEAN และความตกลงการค้าเสรี ความสะดวกการขนส่งข้ามแดนของ GMS CBTA กำหนดให้นำบทบัญญัติต่างๆ ของความตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่ 1) UN Model Regulation และ 2) ADR มาใช้ในการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตราย ปัจจุบันสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ และจีน ยังไม่ได้เป็นภาคีความตกลง ADR ขณะเดียวกัน หลายประเทศก็ได้อ้างอิงมาตรฐานระหว่างประเทศในการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนแล้ว

ADR ได้แบ่งผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าอันตราย ได้ดังนี้

1. ผู้ผลิตผู้นำเข้า
2. ผู้บรรจุหีบห่อหรือผู้เติมสาร
3. ผู้ประกอบการขนส่ง
4. พนักงานขับรถ
5. ผู้รับสินค้า

ซึ่งในโครงการศึกษาที่ปรึกษาฯ นั้นได้มีการวิเคราะห์แนวนโยบายและยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตราย รวมถึงรายละเอียดสินค้าอันตรายที่สำคัญที่มีการส่งออก และนำเข้าทางด่านพรมแดนทางบกกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงนำไปสู่การจัดทำ (ร่าง) แผนพัฒนาและ

การกำกับดูแลระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาและกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทยให้มีความปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนกิจกรรมการผลิตและการค้าสินค้าอันตรายของไทยและการขนส่งทางถนนต่อเนื่องกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยแบ่งออกเป็น 4 แนวทางการพัฒนา ดังนี้

แนวทางการพัฒนาที่ 1 พัฒนาการกำกับดูแลระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของไทย

- ครอบคลุมด้านการออกกฎระเบียบเพื่อกำหนดเงื่อนไขการออกใบอนุญาตผู้ปฏิบัติงานในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน DGSA / การทำหนังสือรับรองการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ข้อกำหนดการสร้างหรือทดสอบบรรจุภัณฑ์

แนวทางการพัฒนาที่ 2 พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการและผู้ปฏิบัติงานขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน

- ครอบคลุมในการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน

แนวทางการพัฒนาที่ 3 พัฒนาเทคโนโลยีและข้อมูลเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน

- ครอบคลุมการส่งเสริมด้านเทคโนโลยี รวมถึงข้อมูลสารสนเทศที่สามารถมาสนับสนุนด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตราย

แนวทางการพัฒนาที่ 4 ยกระดับการขับเคลื่อนการดำเนินงานพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของไทย

- ครอบคลุมการยกระดับการขับเคลื่อนการดำเนินงานพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทย เช่น การจัดตั้งคณะทำงานการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนในกรมการขนส่งทางบก (DG Transport Taskforce) / การพิจารณาจัดตั้งคณะอนุกรรมการการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนเป็นคณะอนุกรรมการฯ ภายใต้คณะกรรมการวัตถุอันตราย และการศึกษารูปแบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนที่เชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ

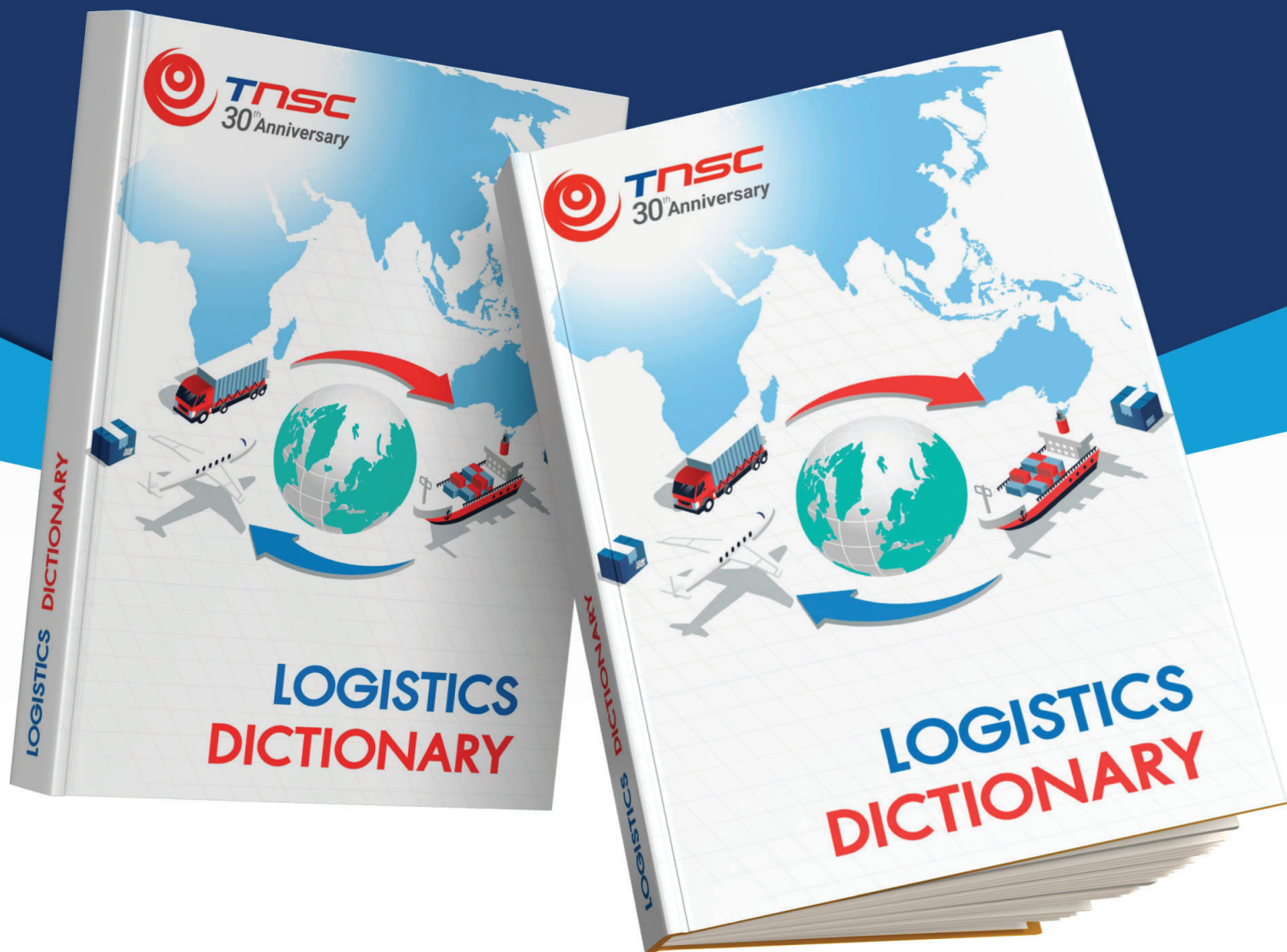
จากผลการศึกษา ที่ปรึกษาฯ จะนำผลการศึกษาและ (ร่าง) แผนฯ ในการนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันแผนฯ เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการปฏิบัติต่อไป

NEW



Online Logistics Dictionary

English-Thai | Thai-English



ค้นหาคำศัพท์ คลิก!



www.tnsc.com



Web Application





หัวข้อจัดอบรมออนไลน์ ภายใต้โครงการ GoTogether#3 (พฤศจิกายน 2566)
สมาชิก สรท. ที่ไม่มียอดค้างชำระค่าบำรุงสมาชิก เข้าร่วมอบรมฟรีไม่มีค่าใช้จ่าย

วัน/เวลา	หัวข้อ/ประเด็น	วิทยากร/หน่วยงาน	ลิงก์ลงทะเบียนเข้าร่วมอบรม
	เดือนพฤศจิกายน		
พ.ย. 16 พ.ย. 10.00-12.15 น.	Update การเงินระหว่างประเทศที่ ผู้ส่งออกนำเข้าควรรู้	คุณสรพล เรืองวรรณ รองผู้อำนวยการ ฝ่ายการตลาดการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย คุณศศิธร มาเมือง ผู้บริหารส่วนบริหาร เครือข่ายและที่ปรึกษาผู้ประกอบการศูนย์ ความเป็นเลิศด้านการค้า ธนาคารเพื่อการส่งออกแห่งประเทศไทย คุณปากน้ำ สาระกุล General Manager, Client Relations IFS Capital (Thailand) PCL	https://bit.ly/TNSCGOTO101 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)
พ.ย. 23 พ.ย. 10.00-12.00 น.	วิเคราะห์ส่งออกปีมังกร 2567: สดใสหรืออ่อนแรง	ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. - เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ หรือผู้แทน - กรรมการผู้จัดการธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน - ผู้แทนจากศูนย์วิจัยกสิกรไทย ดำเนินการเสวนา โดย คุณภักธร เนียมแสง ผู้จัดการฝ่ายวิชาการ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	https://bit.ly/TNSCGOTO103 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)
พ.ย. 23 พ.ย. 10.00-11.30 น.	Update กฎระเบียบและสิทธิประโยชน์ ของผู้นำเข้าส่งออก ระดับมาตรฐานเออีโอ	ผู้แทนจากส่วนมาตรฐานเออีโอ กองมาตรฐานพิธีการและราคาศุลกากร กรมศุลกากร	https://bit.ly/TNSCGOTO102 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)
พ.ย. 23 พ.ย. 13.00-14.30 น.	Update ข้อมูลระบบการขนส่ง และโลจิสติกส์ใน GMS	นายเสรีชล พิสิฐพิทยเสรี เลขาธิการสมาคมสมาคมขนส่งภาคตะวันออก นายวิมล ปั่นคง รองผู้อำนวยการ (วิชาการ) สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้า และการพัฒนา	https://bit.ly/TNSCGOTO104 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)