E-BOOK VERSION

TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) I Thai National Shippers' Council I Issue 12/2023 I ธันวาคม 2566

www.tnsc.com

TNSC 30th Anniversary

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

Thai 2 Global Value Creation

TNSC
Thai National Shippers' Council
1168/97, 32nd Floor, Zone C, Lumpini Tower Bldg.,
Rama IV Road, Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120
Tel. : +66 (0) 2679 7555 II Fax. : +66 (0) 2679 7500-1 II E-mail : tnsc@tnsc.com

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

Economic Indicators : Oct 2023

01 Export Value

	Oct	Jan - Oct
	23,578.80 MUSD ▲ 8.0%	236,648.10 MUSD ▼ -2.7%
	841,365.80 M.Bht ▼ -5.7%	8,109,765.60 M.Bht ▼ -2.59%

02 Partner Country (Oct 2023)

	China	US	Japan	Vietnam	India
Growth	▲ 3.32%	▲ 13.84%	▼ -1.43%	▼ -6.73%	▲ 9.23%
MUSD	2,598.90	3,991.70	1,975.70	1,018.90	852.90

03 Oil price (USD/Barrel) & Gold Nov 2023

Oil Price

OPEC	Brent	WTI
81-92	77-87	72-75

Gold

Price	Export	
1,983.06	828.7	▲ 59.80%
USD/Ounce	MUSD	

04 Thai Additional Statistic

GDP Q2/2023
+1.80% (YoY)

Inflation Rate
-0.44% (YoY)
(Nov 2023)

Current balance
24,269.33
M.THB

Interest rate policy
2.50%

05 Factors Affecting Thailand Export

Positive

1. การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาท
ปรับตัวอยู่ในระดับอ่อนค่าลงต่อเนื่องโดยค่าเงินบาทอยู่เคลื่อนตัวอยู่ในกรอบ 34-35 บาท
2. การส่งออกในตลาดสำคัญเริ่มระยะสั้นช่วงไตรมาสสุดท้าย
แต่ยังต้องเฝ้าระวังและประเมินสถานการณ์อย่างใกล้ชิด เช่น สหรัฐฯ จีน อาเซียน เป็นต้น

Negative

1. เศรษฐกิจทั่วโลกปี 2566 ในภาพรวมเติบโตได้น้อยกว่าที่คาดไว้และยังคงอยู่ในทิศทางชะลอตัว
โดยเฉพาะเศรษฐกิจของประเทศหลัก
2. ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์
จากภาวะสงครามที่ยืดเยื้อส่งผลให้ความต้องการสินค้าไม่แน่นอนและกระทบต่อการค้าและเศรษฐกิจโดยรวม
3. อัตราดอกเบี้ยทั่วโลกยังคงทรงตัวระดับสูง
ส่งผลให้ชะลอตัวทางเศรษฐกิจถึงแม้อัตราดอกเบี้ยโดยรวมจะปรับลดลงบ้างแล้ว โดยคู่ค้าหลักยังคงมีอัตราดอกเบี้ยสูงเช่น สหรัฐ
4. ดัชนีภาคการผลิต (PMI) ยังคงทรงตัวและมีแนวโน้มหดตัวในบางตลาดสำคัญ
ส่งผลให้ภาคการผลิตตึงตัว จากดัชนีภาคการผลิตเคลื่อนไหวใกล้เส้น base line โดยเฉพาะสหรัฐ ญี่ปุ่น เวียดนาม
5. ความกังวลเรื่องต้นทุนภาคการผลิตที่ยังมีความไม่แน่นอน อาทิ ค่าไฟฟ้าและค่าแรงขั้นต่ำ เป็นต้น

06 Baht/USD (Nov 2023)

34.9 THB/USD

YTD ▼ -1.16%

YoY ▼ -0.29%

07 Marine Statistics (Nov 2023)

Freight Rate (UNIT/TEU)

Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
147	106	841	773	1,400

Bunker Prices

VLSFO	653.5 - 680.5
IFO380	512.0 - 541.5

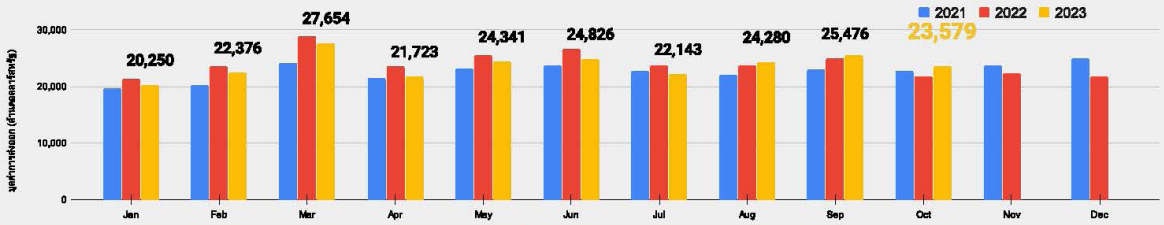
Suggestion by TNSC

1. บริหารจัดการลดต้นทุนการผลิตเพื่อรักษาความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในสถานการณ์เศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก โดยเฉพาะการบริหารต้นทุนพลังงาน ค่าไฟฟ้า อัตราดอกเบี้ย ค่าจ้างขั้นต่ำ ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
2. เร่งรัดการจัดกิจกรรมส่งเสริมการส่งออกในตลาดเป้าหมายที่สำคัญ และเร่งการเจรจาการค้าเสรี (FTA) และความตกลงทางการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจรูปแบบอื่น

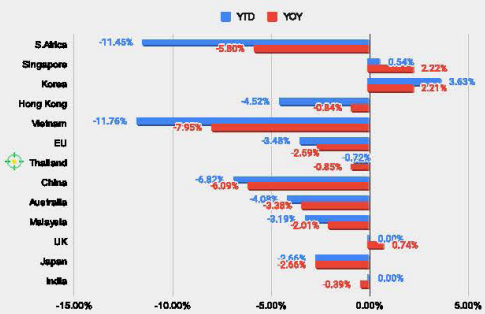
Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)

Economic Indicators : Oct 2023

01 Thailand Export Situation

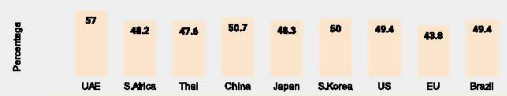


02 Exchange Rate (13 Dec 2023)



03 Inflation Rate (Jan 2023 - Nov 2023)

04 PMI Index (Nov 2023 - Nov 2023)



05 Shanghai Containerized Freight Index

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญฯ)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 66
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	524.1	▲ 37.70%	20%
ยางพารา	344	▼ -5.40%	-20%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	331.4	▲ 4.80%	0%
น้ำตาลทราย	129.2	▼ -24.90%	15%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อุตสาหกรรม"			
อาหารทะเล แช่เย็น แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	428	▼ -4.70%	0-2%
กุ้งสดแช่เย็นและกุ้งแปรรูป	93	▼ -10.70%	
ผลไม้สด ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง แห้ง กระป๋องและแปรรูป	525	▲ 27.50%	
ไก่สดแช่เย็น แช่แข็งและแปรรูป	362.2	▲ 1.50%	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3354.9	▲ 3.60%	3-5%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1286.3	▲ 3.50%	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และ ส่วนประกอบ	1230.2	▼ -4.20%	3-5%
Hard Disk Drive	394.4	▼ -29.00%	
แผงวงจรไฟฟ้า	734.8	▼ -4.60%	
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2136.8	▼ -5.00%	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	345.4	▼ -34.20%	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "พลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1042.3	▲ 0.10%	-5%
เคมีภัณฑ์	656.1	▼ -10.70%	-20%
เม็ดพลาสติก	725.8	▲ 3.10%	-20%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	1084.8	▼ -9.36%	
สินค้าส่งออกกลุ่มอื่นๆ			
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	1577	▲ 30.70%	-11%
น้ำมันสำเร็จรูป	1114.6	▲ 65.10%	0%
สิ่งทอ	509.4	▼ -1.90%	-5%

Thai National Shippers' Council สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)

TNSC Newsletter (E-BOOK VERSION), Issue 12/2023 : ธันวาคม 2566
Copyright ® 2021 by สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-1 • E-mail : tnsc@tnsc.com

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

ผลิตและจัดทำโดย : บริษัท ดี ลอยัล 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.

PRESS RELEASE

สรท. เชื่อมั่นส่งออกไทยฝ่าแรงกดดันรอบด้าน ปี 66 หดตัวร้อยละ -1 ปี 67 ฟื้นตัวร้อยละ 1-2

วันอังคารที่ 12 ธันวาคม 2566 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ระบุว่า**ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนตุลาคม 2566 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า 23,578.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัว 8.0%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 841,366 ล้านบาท ขยายตัว 4.7% **(เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในเดือนตุลาคมขยายตัว 5.4%)** ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 24,411.1 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 10.2% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 881,124 ล้านบาท ขยายตัว 6.9% **ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนตุลาคม 2566 ขาดดุลเท่ากับ 832.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเท่ากับ 39,758 ล้านบาท**

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - ตุลาคมของปี 2566 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออกรวมมูลค่า 236,648.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว 2.7% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 8,109,766 ล้านบาท หดตัว 2.6% **(เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในช่วงมกราคม - ตุลาคม หดตัว 0.6%)** ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 243,313.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว 4.6% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 8,439,268 ล้านบาท หดตัว 4.7% **ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมกราคม - ตุลาคม 2566 ขาดดุลเท่ากับ 6,665.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 329,502 ล้านบาท**

อนึ่ง สรท. คาดการณ์เป้าหมายการทำงานด้านการส่งออกรวมทั้งปี 2566 หดตัวที่ร้อยละ -1.5 ถึง 1 ขณะที่ปี 2567 คาดการณ์ส่งออกของไทยเติบโตที่ร้อยละ 1-2 (ณ เดือนธันวาคม 2566) โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2566 ได้แก่ 1) **เศรษฐกิจทั่วโลกปี 2566 ในภาพรวมเติบโตได้น้อยกว่าที่คาดไว้และยังคงอยู่ในทิศทางชะลอตัว** โดยเฉพาะเศรษฐกิจของประเทศหลัก 2) **ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์** จากภาวะสงครามที่ยืดเยื้อส่งผลให้ความต้องการสินค้าไม่แน่นอนและกระทบต่อการค้าและเศรษฐกิจโดยรวม 3) **อัตราดอกเบี้ยทั่วโลกยังคงทรงตัวระดับสูง** ส่งผลให้ชะลอตัวทางเศรษฐกิจถึงแม้อัตราดอกเบี้ยโดยรวมจะปรับลดลงบ้างแล้ว โดยคู่ค้าหลักยังคงมีอัตราดอกเบี้ยสูงเช่น สหรัฐ 4) **ดัชนีภาคการผลิต (PMI) ยังคงทรงตัวและมีแนวโน้มหดตัวในบางตลาดสำคัญ** ส่งผลให้ภาคการผลิตตึงตัว จากดัชนีภาคการผลิตเคลื่อนไหวใกล้เส้น base line โดยเฉพาะสหรัฐ ญี่ปุ่น เวียดนาม และ 5) **ความกังวลเรื่องต้นทุนภาคการผลิตที่ยังมีความไม่แน่นอน** อาทิ ค่าไฟฟ้าและค่าแรงขั้นต่ำ เป็นต้น

อนึ่ง สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยมีข้อเสนอแนะสำคัญ ประกอบด้วย 1) บริหารจัดการลดต้นทุนการผลิตเพื่อรักษาความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในสถานการณ์เศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก โดยเฉพาะการบริหารต้นทุนพลังงาน ค่าไฟฟ้า อัตราดอกเบี้ย ค่าจ้างขั้นต่ำ ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และ 2) เร่งรัดการจัดกิจกรรมส่งเสริมการส่งออกในตลาดเป้าหมายที่สำคัญ และเร่งการเจรจาการค้าเสรี (FTA) และความตกลงทางการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจรูปแบบอื่น อาทิ Mini FTA ทั้งนี้ เพื่อสร้างแต้มต่อและลดอุปสรรคในการเข้าถึงตลาดและแหล่งวัตถุดิบ ให้ผู้ประกอบการไทยสามารถนำเสนอสินค้าเข้าสู่ตลาดโลกและแสวงหาวัตถุดิบสำคัญได้มากขึ้น

สรท. กับการขับเคลื่อนภาคการส่งออกไทย ในบริบทใหม่ที่ท้าทาย

"การส่งออก" เป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยมูลค่าการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 60-70 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ควบคู่ไปกับ "ภาคบริการและการท่องเที่ยว" ที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในช่วงปลายปี 2562 ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก เนื่องจากมาตรการป้องกันการแพร่ระบาด อาทิ Lock Down Measure ได้ก่อให้เกิดภาวะชะงักงันของระบบห่วงโซ่อุปทานของการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้ผู้ส่งออกประสบปัญหาเรื่องตู้สินค้าและระวางเรือขาดแคลน รวมถึงปัญหาค่าระวางเรือที่ปรับทะยานสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลสืบเนื่องจากวิกฤตในการหมุนเวียนตู้ (Container Circulation Crisis) ในท่าเรือปลายทางสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหรัฐอเมริกาและยุโรป ที่พบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือ ทำให้เรือขนส่งสินค้าล่าช้าเพราะความแออัดของท่าเรือที่มีตู้สินค้ากองไว้เป็นจำนวนมาก ไม่สามารถกระจายตู้สินค้าออกนอกท่าเรือได้ เนื่องจากขาดแคลนบุคลากรในกิจกรรมการขนส่งทางถนนและระบบราง รวมถึงปัญหาการขาดแคลนแรงงานภายในท่าเรือ สำหรับประเทศไทย วิกฤติที่เกิดขึ้นได้สะท้อนปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาต่อภาคการส่งออกอย่างชัดเจน และก่อให้เกิดแรงกระตุ้นเพื่อนำไปสู่การพัฒนาระบบเศรษฐกิจตั้งแต่องค์กรอุตสาหกรรม และประเทศในภาพรวม เพื่อยกระดับให้ภาคการส่งออกของไทยสามารถแข่งขันได้ใน Next Normal

ตลอดเวลาที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้ผลักดันการแก้ไขปัญหาเรื่องตู้สินค้า และระวางเรือขาดแคลน รวมถึงปัญหาค่าระวางเรือที่ปรับทะยานสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องไปยังหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งในเวทีระดับประเทศและระดับนานาชาติ อาทิ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์, กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, Asian Shippers' Alliance: ASA, Global Shippers' Alliance: GSA, World Trade Organization: WTO, United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD, Federal Maritime Commission: FMC ของสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ซึ่งทำให้สถานการณ์คลี่คลายลงตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์เศรษฐกิจโลกใน Next Normal มีการเปลี่ยนแปลงและก่อให้เกิดความท้าทายต่อการดำเนินธุรกิจในหลายมิติ ทั้งการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักสำคัญของไทย อาทิ สหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป สวนทางกับการปรับตัวสูงขึ้นของภาวะเงินเฟ้อ ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ทั้งในกรณีรัสเซีย-ยูเครน และตะวันออกกลาง ที่ยังคงยืดเยื้อ การแบ่งแยกห่วงโซ่อุปทานของสหรัฐและจีน Technology Disruption การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก รวมถึงการเปลี่ยนแปลงด้านกฎเกณฑ์ทางการค้าโลก เช่น การจัดเก็บภาษี Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) กฎหมายสินค้าปลอดการตัดไม้ทำลายป่าของสหภาพยุโรป รวมถึงภาษีนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือยของอินเดีย ล้วนเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการไทยจะต้องเตรียมพร้อมรับมือและฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆ ด้วยการยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า ขยายโอกาสของสินค้ายังไปตลาดใหม่ๆ ควบคู่ไปกับการรักษาลูกค้าในตลาดเดิม

ในโอกาสที่ สรท. จะดำเนินงานมาครบ 30 ปี ในปี 2567 ถือเป็นก้าวที่สำคัญในการพัฒนาและยกระดับการดำเนินงานของ สรท. ให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงและสามารถทำหน้าที่เป็นองค์กรตัวแทนของผู้ส่งออกไทย โดยมีโจทย์หลักสำคัญในการสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถให้กับสมาชิกและขับเคลื่อนภาคการส่งออกไทย อาทิ ทำอย่างไรให้สมาชิกสามารถขยายโอกาสทางการค้าไปยังตลาดใหม่ทดแทนตลาดเดิม ทำอย่างไรให้สมาชิกมีแต้มต่อในการส่งสินค้าออกไปยังตลาดต่างประเทศ ทำอย่างไรที่จะเตรียมความพร้อมของบุคลากรภายในบริษัทของสมาชิกให้มีทักษะใหม่และก้าวทันเทคโนโลยี และทำอย่างไรที่จะสามารถลดขั้นตอนเอกสาร และกฎระเบียบที่เป็นปัญหาอุปสรรคด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้น้อยลงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้าส่งออก รวมถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม ทั้งหมดนี้คือสิ่งที่ สรท. จะขับเคลื่อนต่อจากนี้ไปภายใต้แนวคิด Thai 2 Global Value Creation เพื่อให้ภาคการส่งออกไทยเติบโตและแข่งขันได้ในเวทีการค้าโลก.

โครงการ Land Bridge ของจริงหรือขายฝัน?

ตอนที่ 2 – มุมมองเชิงวิชาการ ท่าทีสายเรือและต้นทุนของผู้ส่งออก"

ฉบับที่แล้วได้เกริ่นถึงความเป็นมาของโครงการและตัวเลขคาดการณ์สินค้าที่จะมาใช้บริการโครงการแลนด์บริดจ์ว่ามีอัตราเติบโตสูงมากในช่วงแรกและประเมินอัตราการเติบโตในช่วงต่อไปสูงกว่าความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดข้อคำถามจากผู้เกี่ยวข้องว่าตัวเลขที่นำมาใช้ประเมินนั้นมีที่มาอย่างไรและเหมาะสมสอดคล้องกับข้อเท็จจริงอย่างไร ดังนั้น เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2566 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้ร่วมกับวิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม จัดกิจกรรม SPU Supply Chain Roundtable ครั้งที่ 176 โดยเป็นการเสวนาภายใต้หัวข้อ "เปิดประเด็นท้าทายอภิมหาโปรเจคใหญ่แห่งปี "Land Bridge" 1 ล้านล้าน ตอบโจทย์ใคร? เค้นทุกความจริง ในเวที SPU Roundtable on Stage" ณ ห้องออดิทอเรียม 2 ชั้น 14 อาคาร 11 มหาวิทยาลัยศรีปทุม โดยได้รับเกียรติจากวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิประกอบด้วย ร.ศ. ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ อาจารย์พิเศษ หลักสูตรการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ร่วมกับ คุณพิเศษ ฤทธาภิรมย์ ประธานสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ และคุณคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มาร่วมแลกเปลี่ยนมุมมองระหว่างภาควิชาการ สายการเดินเรือ และผู้ส่งออก โดยมีประเด็นข้อคิดเห็นสำคัญดังนี้

ร.ศ. ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ได้นำเสนอผลการศึกษาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย ซึ่งศึกษาโดยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภายใต้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งเปรียบเทียบแนวทางการพัฒนา 4 รูปแบบ ประกอบด้วย ทางเลือก 1 การพัฒนาพื้นที่การผลิตและการค้าตามแนวชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามันภายใต้แผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) โดยไม่มีการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างสองฝั่งทะเล ทางเลือก 2 การพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบกเส้นทางใหม่ (Landbridge) ทางเลือก 3 คือ การพัฒนาขุดคลองลัดหรือคลองไทย และทางเลือก 4 คือการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจทางบกตามแนวเส้นทาง GMS Southern Economic Corridor (เส้นทางถนนเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกาญจนบุรี และเขตตะนาวศรีของเมียนมา กับทะเลฝั่งอันดามันผ่านท่าเรือทวาย โดยข้อสรุปจากการศึกษาพบว่าทางเลือก 2 หรือ โครงการ Landbridge ได้คะแนนเป็นอันดับที่ 3 ได้คะแนนคิดเป็นร้อยละ 19.3 เนื่องจากเมื่อมีการประเมินปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า (Demand Side) จากรูปแบบการเดินเรือในช่องแคบมะละกา ได้พบว่ากลุ่มเป้าหมายที่อาจมาใช้โครงการแลนด์บริดจ์จะมีเฉพาะเรือบรรทุกสินค้าตู้ เพราะเป็นเรือที่มีการเดินเรือในรูปแบบที่มีการถ่ายลำระหว่างเรือในเส้นทางเดินเรือหลักกับเรือในเส้นทางเดินเรือรอง

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาเนื้อหาโดยละเอียดของโครงการฯ จากรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2 (ฉบับเดือนมกราคม 2566) พบว่าที่ปรึกษาได้กำหนดสมมติฐานกลุ่มประเทศที่มีโอกาสมาใช้ท่าเรือโครงการแลนด์บริดจ์จำแนกตามท่าเรือจังหวัดระนองและชุมพร ว่าจะมีสินค้าจากต้นทาง (Origin: O) และปลายทาง (Destination: D) ที่หลากหลายว่ามีโอกาสมาใช้บริการโครงการแลนด์บริดจ์ ดังรูปที่ 3.3-11 แต่เมื่อพิจารณาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับต้นทางปลายทางของสินค้าที่ขนส่งในปัจจุบันพบว่า สินค้าที่ขนส่งจากตะวันออกไกล อาทิ จีน เกาหลี ญี่ปุ่น ฮ่องกง และไต้หวัน ที่ขนส่งไปยังยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียใต้ ส่วนใหญ่จะขนส่งลงเรือแม่จากต้นทางและผ่านช่องแคบมะละกาโดยไม่มีการถ่ายลำเรือระหว่างทาง ขณะที่สินค้าจากกลุ่มอาเซียนใต้ อาทิ สิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย รวมถึงสินค้าจากออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ที่มีปลายทางเดียวกันจะมีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่าหากเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา เนื่องจากการขนส่งผ่านแลนด์บริดจ์จะมีต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าบนฝั่งเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 4,640 บาท (เมื่อเทียบกับการเดินเรือผ่านมะละกาโดยไม่ถ่ายลำ) และกรณีเส้นทางการขนส่งระหว่างตะวันออกไกลกับทวีปออสเตรเลีย มีการขนส่งแบบ Direct Service อยู่แล้วในปัจจุบัน จึงไม่มีความจำเป็นในการมาถ่ายลำที่โครงการแลนด์บริดจ์ซึ่งจะต้องเดินเรือในระยะทางไกลมากขึ้น และมีระยะเวลาการเดินเรือนานมากขึ้น ดังนั้น โครงการแลนด์บริดจ์จะมีเพียงสินค้าจากไทย กัมพูชา และ สปป. ลาว เท่านั้น ที่มีโอกาสมาใช้บริการ แต่ต้นทุนการขนส่งทางบกจากต้นทางมายังท่าเรือในโครงการที่สูงอาจเป็นปัจจัยที่ทำให้สินค้ายังคงใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังเช่นเดิม ดังนั้นปริมาณสินค้าซึ่งทางจุฬาฯ ได้เคยศึกษาไว้จึงสอดคล้องกับรายงานฉบับอื่นที่หลายหน่วยงาน อาทิ Dubai Port World และน้อยกว่าปริมาณสินค้า

รูปที่ 3.3-11 : สมมติฐานกลุ่มประเทศที่มีโอกาสมาใช้ท่าเรือโครงการ LB จำแนกตามท่าเรือจังหวัดระนองและชุมพร

จากรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 2 ค่อนข้างมาก และเมื่อปริมาณสินค้าที่คาดว่าจะใช้บริการจริงมีไม่มาก จะทำให้สายเรือเลือกใช้เรือขนาดไม่ใหญ่มาให้บริการในโครงการ ซึ่งมีผลต่อเนื่องต่อให้ไม่เกิดการประหยัดต่อขนาดของต้นทุนการเดินเรือและทำให้ค่าระวางเรือจากท่าเรือโครงการแลนด์บริดจ์ไม่ได้มีแนวโน้มจะลดต่ำลงแต่อย่างใดเมื่อเปรียบเทียบกับการส่งออกโดยตรงจากท่าเรือแหลมฉบังและการถ่ายลำในช่องมะละกา

ด้านความกังวลเกี่ยวกับความแออัดในช่องมะละกา ซึ่งมีการระบุถึงในการประชุม The 6th MIMA International Conference ในปี 2009 จัดโดย The Maritime Institute of Malaysia (MIMA) ซึ่งมีการนำเสนอว่า ความสามารถสูงสุดในการรองรับปริมาณเรือของช่องแคบมะละกาจะอยู่ที่ 122,640 ลำต่อปี ซึ่งจะเกิดขึ้นในปี 2024 และที่ปรึกษาโครงการระบุว่ามีโอกาสที่ช่องแคบมะละกาจะเต็มในปี 2573 นั้น มุมมองเชิงวิชาการมีความเห็นว่าไม่น่าเป็นกังวล เนื่องจากปริมาณเรือขนส่งสินค้าที่เดินเรือในช่องมะละกาไม่ได้เติบโตขึ้นตามที่คาดการณ์ และตัวเลขจริงในปี 2019 พบว่าแม้จะรวมเรือทุกประเภท ยังมีจำนวนเรือรวมเพียง 83,724 ลำ ลดลงจากปี 2017-2018 ซึ่งมีจำนวนเรือ 84,456 ลำ และ 85,030 ลำ ตามลำดับ เหตุเพราะสายการเดินเรือมีการปรับเปลี่ยนขนาดของเรือให้ใหญ่มากขึ้น ทำให้จำนวนเรือและความแออัดในร่องน้ำทางเดินเรือลดลง แต่จากการที่ขนาดของเรือคอนเทนเนอร์ใหญ่ขึ้นมากอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้การขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือนานขึ้น จึงมีการลงทุนกว่า 500,000 ล้านบาท พัฒนาท่าเรือ Tuas เพื่อรองรับการให้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า แสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของสิงคโปร์เกี่ยวกับสถานการณ์ของช่องมะละกาว่าจะสามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าได้โดยไม่มีข้อติดขัดประการใด

โดยสรุป **ร.ศ. ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์** มีข้อเสนอแนะว่า 1) การพัฒนาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มารองรับสินค้าต่างประเทศที่จะมาถ่ายลำผ่านโครงการ "ไม่คุ้มค่าในการลงทุนทั้งทางเศรษฐกิจและการเงิน" 2) ควรปรับ Business Model โดยลดขนาดโครงการลงเหลือเพียงบทบาท "สนับสนุนการผลิตและการค้าของไทย ภายใต้การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)" ซึ่งจะส่งผลให้สามารถลดขนาดโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุนไปได้อย่างมาก ลดความเสี่ยงจากผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และลดผลกระทบต่อชุมชนและการเวนคืน

ด้าน**นายพิเศษ ฤทธาภิรมย์** ประธานสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ ระบุว่า 1) เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ในเส้นทางเป้าหมายของโครงการแลนด์บริดจ์โดยส่วนใหญ่มีขนาดระหว่าง 7,500-25,000 ทีอียู มีความยาวระหว่าง 300 ถึง 400 เมตร กินน้ำลึกถึงประมาณ 18 เมตร รวมถึงเรือ Feeder ที่สายเรือเลือกใช้ลำเลียงสินค้าระหว่างท่าเรือถ่ายลำและท่าเรือรอง ก็จะมีขนาดใหญ่ขึ้นเป็น 3,000-5,000 ทีอียู ดังนั้น การก่อสร้างท่าเรือในโครงการเพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่ดังกล่าว จำเป็นต้องขุดร่องน้ำทางเดินเรือและแอ่งจอดเรือให้มีความลึกเพียงพอ กล่าวคือต้องขุดให้ลึกกว่าระดับการกินน้ำลึกของเรือตามระยะความปลอดภัย ทำให้ต้นทุนการบำรุงรักษาระดับความลึกของท่าเรือจะค่อนข้างสูงและต้องบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีผลต่อต้นทุนระยะยาวของโครงการ 2) มีเพียงเส้นทางการขนส่งระหว่างเอเชียตะวันออก กับปลายทางคือ อินเดีย ตะวันออกกลาง และยุโรป เท่านั้นที่อาจมาใช้บริการโครงการแลนด์บริดจ์ ขณะที่ มีปริมาณเรือส่วนหนึ่งที่วิ่งรับสินค้าเต็มลำจากจีน เกาหลี และญี่ปุ่น จะวิ่งตรงไปตะวันออกกลาง อินเดีย และยุโรป โดยไม่แวะรับสินค้าถ่ายลำเพิ่มเติมที่ท่าช่องมะละกาแต่อย่างใด

3) อย่างไรก็ตาม การใช้งานแลนด์บริดจ์ของเรือขนาดใหญ่จะมีต้นทุนค่าใช้จ่าย เวลา และต้องใช้จำนวนเรือเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนขนส่งสินค้า โดยประเมินว่าการประหยัดเวลาเดินทางของเรือ 2-5 วัน ตามที่ปรึกษาโครงการแลนด์บริดจ์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ประเมิน ไม่คุ้มค่ากับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และ

ยังมีข้อสงสัยว่าสมมติฐานการปฏิบัติงานแบบไร้รอยต่อของโครงการแลนด์บริดจ์จะสามารถทำได้จริงหรือไม่ เนื่องจากประเมินแล้วพบว่าปริมาณตู้ที่ขนส่งโดยเรือขนาดใหญ่จะก่อให้เกิดปัญหาการจัดการลานตู้ในท่าเรือทั้งสองฝั่ง ทำให้เรืออาจเทียบท่าใช้เวลาในการขนถ่ายประมาณ 7-10 วัน ในแต่ละฝั่ง สำหรับการยกตู้ทั้งหมดขึ้นฝั่งและยกตู้ลงเรือสำหรับขนส่งเที่ยวกลับ ซึ่งจะทำให้สายเรือต้องเพิ่มเรือในเส้นทางที่ให้บริการผ่านโครงการแลนด์บริดจ์อีกอย่างน้อย 1.5 ลำขึ้นไป จากจำนวนเรือที่ใช้เดินเรือในเส้นทางเอเชียตะวันออกไปยังยุโรปผ่านช่องแคบมะละกา และในด้านการจัดการโลจิสติกส์บนฝั่งระหว่างทั้งสองท่าเรือ ยังต้องบริหารเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางบกสำหรับการเคลื่อนย้ายตู้จำนวนมากระหว่างท่าเรือทั้งสองฝั่ง ซึ่งต้องใช้รถหัวลากและรถไฟจำนวนมากในการเคลื่อนย้ายและจัดเรียงลำดับตู้ให้เหมาะสม

ขณะที่ **นายคงฤทธิ์ จันทริก** ผู้อำนวยการบริหาร สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ระบุว่า 1) "ผู้ส่งออกสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคใต้ ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดโลก" เพื่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้โดยไม่ทำลายพื้นฐานเศรษฐกิจเดิม รวมถึงสนับสนุนการลงทุนใหม่ของอุตสาหกรรมดั้งเดิมในพื้นที่ โดยให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกับผู้ลงทุนใหม่ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้และลดความเหลื่อมล้ำทางสังคมของคนในพื้นที่ เนื่องจากผลการสำรวจความเห็นเกี่ยวกับการลงทุนของผู้ประกอบการส่งออกของไทยในปัจจุบันพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะเน้นการลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตให้มีต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้ การลงทุนเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบสินค้าตามความต้องการของตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อทดแทนสินค้าเดิม มิใช่การลงทุนเพื่อตอบสนองความต้องการส่วนเพิ่มของตลาด สอดคล้องกับทิศทางการลงทุนของภาคอุตสาหกรรมทั่วโลกในรายงาน World Investment Report 2023 โดย UNCTAD ฉบับเดือนกันยายน 2566 ซึ่งระบุว่า การลงทุนใหม่ของภาคการผลิตโดยส่วนใหญ่เน้นเรื่องการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ซึ่งมิใช่ความต้องการส่วนเพิ่ม และทิศทางการลงทุนในโลกนี้ทั้งการลงทุน Green Field และการเข้าซื้อและควบรวมกิจการเกิดจากแรงผลักดันในการขยายตัวภาคบริการมากกว่าภาคการผลิตและอุตสาหกรรมพื้นฐาน

2) "ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า เน้นใช้บริการท่าเรือที่อยู่ใกล้กับสถานที่ตั้งของตนมากที่สุด" เพื่อ 2.1) ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือและโรงงาน อาทิ ผู้ส่งออกจากระยองมีต้นทุนในการลากตู้จากโรงงานไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพียง 4,000 บาท โดยประมาณ แต่หากลากตู้ไปยังท่าเรือโครงการแลนด์บริดจ์ อาจมีค่าใช้จ่ายสูงถึง 30,000-35,000 บาท ซึ่งต้นทุนการขนส่งที่แพงขึ้นเท่ากับ 26,000-31,000 บาทนั้น เพียงพอสำหรับการจ่ายค่าระวางเรือจากแหลมฉบังไปยังยุโรป (~700 เหรียญสหรัฐฯ) ตะวันออกกลาง (~750 เหรียญสหรัฐฯ) และตลาดปลายทางหลายแห่ง และ 2.2) ลดการปล่อยคาร์บอนจากการขนส่งทางบก เพื่อตอบสนองมาตรการทางการค้าและเป้าหมาย Net Zero Carbon อย่างยั่งยืน ดังนั้น สำหรับผู้ประกอบการส่งออกและนำเข้าที่ตั้งอยู่นอกพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ จะพิจารณาว่า "ท่าเรือแลนด์บริดจ์เป็นเพียงทางเลือกหนึ่งในการขนส่งสินค้า" โดยยังคงเลือกใช้ท่าเรือซึ่งอยู่ใกล้ที่ตั้งของตนเองมากที่สุด อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ เป็นลำดับแรก เนื่องจากอุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่อยู่ไกลจากพื้นที่โครงการแลนด์บริดจ์ แต่อยู่ใกล้กับท่าเรือแหลมฉบังมากกว่า และหากปริมาณสินค้าในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้มีน้อย จะทำให้สายการเดินเรือเลือกใช้เรือขนาดเล็กและความถี่ต่ำ อาจมีผลให้ต้นทุนการขนส่งของสายเรือจากท่าเรือแลนด์บริดจ์สูงกว่าต้นทุนการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศปลายทาง ยิ่งเป็นการตอกย้ำทางเลือกในการขนส่งผ่านท่าเรือหลักในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น

3) "ภาครัฐควรให้ความสำคัญและเร่งสนับสนุนและพัฒนาและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเดิมให้เกิดประโยชน์สูงสุด" อาทิ เร่งขุดลอกร่องน้ำท่าเรือสงขลาให้มีความลึกเพียงพอให้เรือ Feeder สามารถเข้าเทียบท่าและบรรทุกสินค้าได้เต็มความสามารถการบรรทุก เร่งพัฒนาเส้นทางเข้าออกท่าเรือระนองเดิมให้สามารถเดินรถได้อย่างปลอดภัยและรวดเร็ว เพื่อรองรับความต้องการส่งออกและนำเข้าของอุตสาหกรรมเดิมในพื้นที่ และอุตสาหกรรมใหม่ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ พร้อมทั้งขอให้เร่งแก้ไขอุปสรรคต่อการถ่ายลำ" โดยดำเนินโครงการ Transshipment Sandbox ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อทดสอบความพร้อมและแนวปฏิบัติในการส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังของไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำในภูมิภาค ซึ่งจะเพิ่มโอกาสให้มีเรือแม่เข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบัง เพิ่มโอกาสในการเพิ่มปริมาณระวางขนส่งสินค้า ลดค่าระวาง และลดระยะเวลาการขนส่งในส่วนของการถ่ายลำในท่าเรืออื่นอีกทางหนึ่ง

4) "ภาครัฐควรสนับสนุนและเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรางเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตทั่วประเทศไปยังท่าเรือหลักของประเทศ" อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสงขลา เนื่องจากประเทศไทยควรใช้ระบบการขนส่งทางรางในการขนส่งจากแต่ละภูมิภาคไปยังท่าเรือหลัก แทนการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งปล่อยปริมาณคาร์บอนสูง และมีปัญหาความแออัดในการจราจรทางถนนบริเวณทางเข้าออกท่าเรือ

กล่าวโดยสรุป วงเสวนาทั้งฝ่ายวิชาการ สายเรือ และผู้ส่งออก ต่างเห็นด้วยกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในพื้นที่ให้สอดคล้องกับทิศทางการลงทุนจริงและความต้องการสินค้าของตลาดโลก แต่การลงทุนพัฒนาโครงสร้างด้านโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ต้องพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณสินค้าถ่ายลำและผ่านแดนอย่างรอบคอบ เนื่องจากกลุ่มสินค้าเป้าหมายหลักของโครงการประมาณ 80% ของปริมาณสินค้าคาดการณ์ทั้งหมดเป็นสินค้าถ่ายลำ ซึ่งจากข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่แต่ละภาคส่วนนำเสนอในวงเสวนา เป็นสาระสำคัญที่หน่วยงานภาครัฐที่กำกับดูแลโครงการต้องให้ความสำคัญ และนำกลับไปพิจารณาข้อเท็จจริงในการศึกษา เพื่อให้บริบทของโครงการสอดคล้องกับความเป็นจริงและสามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ ขณะเดียวกันภาคธุรกิจจำเป็นต้องรับทราบข้อมูลทั้งสองด้านเพื่อประกอบการพิจารณาลงทุนของตนเองให้เหมาะสมกับความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจของโครงการ ทั้งนี้ ท่านผู้อ่านสามารถรับชมเทปบันทึกการเสวนาวิชาการได้ทาง https://youtu.be/8vEKYdT4EeA

วิเคราะห์ส่งออกปีมังกร 2567 : สดใสหรืออ่อนแรง

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จัดเสวนาผ่านช่องทางออนไลน์ (Webinar) ให้กับสมาชิก สรท. เพื่อเตรียมความพร้อมและส่งสัญญาณให้ผู้ประกอบการส่งออกตระหนักถึงปัจจัยเสี่ยงและสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการส่งออกของไทย ในปีหน้า 2567 โดยมีประเด็นสำคัญจากการเสวนา และผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานพันธมิตรเข้าร่วมแลกเปลี่ยนและให้มุมมอง โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คาดว่าส่งออกไทยในไตรมาส 4/2566 จะปิดบวกที่ 5-7% ส่งผลให้ทั้งปี 2566 จะติดลบไม่มาก น่าจะอยู่แค่ -1% ไม่เกิน 1.5% เนื่องจากส่งออกไทยผ่านจุดวิกฤตมาแล้ว จากมูลค่าการส่งออกที่เริ่มพลิกกลับแตะที่ระดับ 23,500 ล้านเหรียญดอลลาสหรัฐในเดือนตุลาคมที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามปัจจัยเสี่ยงที่ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2566 และคาดว่าจะยังต่อเนื่องไปจนถึงช่วงต้นปี 2567 อาทิ อัตราดอกเบี้ยทั่วโลกยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจ และภาระต้นทุนการกู้เงินของผู้ประกอบการ ต้นทุนวัตถุดิบทรงตัวอยู่ในระดับสูงจากปัญหาราคาพลังงานมีความผันผวน ประกอบการความไม่แน่นอนด้านภูมิรัฐศาสตร์ในแต่ละภูมิภาค ล่าสุดคือ ตะวันออกกลาง หากแต่ยังคงอยู่ในวงจำกัดทั้งพื้นที่และคู่ขัดแย้งแต่ก็ดูทิศทางไม่น่าจะจบลงได้ไม่ง่ายนัก ขณะที่อัตราแลกเปลี่ยน แม้จะมีความผันผวนแต่อยู่ในระดับที่เอื้อต่อการส่งออก ที่ระดับ 34.50-36 บาท/ดอลลาร์ จากทิศทางนโยบายทางการเงินที่สำคัญของสหรัฐฯต่อการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพื่อสกัดเงินเฟ้อ

ในขณะที่ทิศทางการส่งออก **ในปี 2567 สรท. คาดการณ์การส่งออกของน่าจะเติบโตเป็นบวกในช่วง 1-2%** ส่วนหนึ่งคือสัญญาณทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักของไทยในปีหน้า ยังดูไม่ค่อยสดใสเท่าใดนัก ดังนั้นในปีหน้าอาจต้องเน้นให้มีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อเร่งการส่งออกในปี 2567 มากขึ้น โดยเน้นไปที่กิจกรรม เร่งสร้าง ตลาดใหม่ (ตลาดตะวันออกกลาง แอฟริกาใต้ เอเชียใต้) สร้างตลาด e-commerce สร้างระบบเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบ เร่งเสริม Soft Power, เสริมงบประมาณการขยายตลาดใหม่ เสริมสภาพคล่องทางการเงิน และเร่งสานต่อ FTA ที่ยังไม่แล้วเสร็จ เร่งปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย 17 ฉบับ เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อกิจกรรม Transshipment ของไทย และอำนวยความสะดวกทางการค้า กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม เช่น CBAM เป็นต้น

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) จากสถานการณ์เศรษฐกิจทั่วโลกมีการปรับประมาณการ GDP โลกลดลงในปี 2566 คาดการณ์ทั้งปี 2.5-3.0% ขณะที่ใน **ปี 2567 GDP มีโอกาสจะขยายตัวที่ 3.2% จากคาดการณ์ที่ 2.7-3.7%** โดยเป็นผลจากภาคการส่งออกชะลอตัว การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนไม่ชัดเจนและยังไม่มีการกระตุ้นมากพอ รวมถึงการฟื้นตัวภาคการท่องเที่ยวที่เป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้

เศรษฐกิจไทยในปี 2567 ควรเร่งการขับเคลื่อนการส่งออก สร้างความเชื่อมั่นการลงทุนภาคเอกชน สนับสนุนการท่องเที่ยว ภาคการผลิตและภาคเกษตร ในขณะเดียวกันความเสี่ยงและข้อจำกัดที่อาจทำให้ GDP ต่ำกว่าคาดการณ์ อาทิ ข้อจำกัดทางด้านกระบวนการดำเนินงานทางการคลังการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2567 และปัญหาภาระหนี้ครัวเรือน ปัญหาภัยแล้งต่อผลผลิตภาคเกษตร รวมถึงสงครามอิสราเอล-กลุ่มฮามาส และรัสเซีย-ยูเครน ที่มีความไม่แน่นอนสูงมาก ทั้งนี้ยังไม่รวมสถานการณ์อื่นๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้และคาดเดายาก

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ให้มุมมองต่อเนื่องในตลาดที่สำคัญและจะเป็นโอกาสของไทย จากสถานการณ์การส่งออกที่มีสัญญาณการฟื้นตัวในไตรมาส 4/2566 และทาง **Exim คาดว่าในปี 2567 การส่งออกจะกลับมาเติบโตได้ราว 3.5%** โดยเป็นปัจจัยจากราคาส่งออกเพิ่มขึ้น อีกทั้งปัญหาด้านค่าระวางเรือลดลงมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์และเรือเพิ่มมากขึ้น ความต้องการซื้อสินค้าไทยดีขึ้น สินค้าเกษตรและอาหารได้รับผลบวกจาก Food Security มากขึ้น

ในปีหน้า 2567 มุมมองด้านการลงทุนน่าจะฟื้นตัวดีขึ้นตามการส่งออก รวมถึงการย้ายฐานการผลิตของต่างชาติมาที่ไทย ซึ่งในช่วงครึ่งแรกของปี 2566 ได้เห็นยอดขอรับการส่งเสริมการลงทุนเพิ่มขึ้นมาที่ 3.6 แสนล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นถึง 70% รวมถึงภาคการท่องเที่ยวนักท่องเที่ยวต่างชาติจะเพิ่มขึ้นเป็นมากกว่า 35 ล้านคน ขณะที่การบริโภคมีโอกาสขยายตัวต่อเนื่องจากปัจจัยสนับสนุนมาตรการภาครัฐทั้งมาตรการกระตุ้นการบริโภคและการลดค่าครองชีพ เป็นต้น

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ธนาคารกสิกรไทย ให้ทิศทางเศรษฐกิจในปี 2567 ว่าจะมีแนวโน้มที่จะฟื้นตัวจากปี 2566 อย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยวจะเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ สำหรับประมาณการ GDP ทั้งปี 2566 คาดการณ์ไว้ที่เติบโต 3.7% และคงตัวเลขการส่งออกไว้ที่ -1.2% แต่ศูนย์วิจัยมองเรื่องโอกาสการปรับลดการบริโภคภาครัฐบาลและการลงทุน รวมถึงปัญหาหนี้ครัวเรือนที่จะเพิ่มสูงขึ้นเป็นปัจจัยที่เปราะบางและทำให้เศรษฐกิจในประเทศเคลื่อนที่ได้ยากมากขึ้น

ขณะที่ปัญหาที่จะส่งผลกระทบต่อภาคเกษตรโดยตรงในปีหน้าศูนย์วิจัยมองเรื่องปัญหาภัยแล้งที่จะส่งเสียต่อผลผลิตทางการเกษตรของไทยโดยคิดเป็นมูลค่าราว 4.8 หมื่นล้านบาท รวมถึงภาคการผลิตและบริการที่การใช้น้ำในสัดส่วนสูง ได้แก่ อาหาร สิ่งทอ ท่องเที่ยวโรงแรม โดยเฉพาะกับธุรกิจที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ซึ่งมีโอกาสประสบกับสถานการณ์น้ำที่อยู่ในเกณฑ์น้อยหรือเข้าขั้นวิกฤต การขาดแคลนน้ำ อาจทำให้ธุรกิจต้องลดกำลังการผลิตหรือจำกัดการให้บริการ ส่งผลให้มีการสูญเสียรายได้และกระทบต่อภาพรวมของเศรษฐกิจในประเทศ

พิธีมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตร

ประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง

(Logistics Qualification System Program : LQSPX) รุ่นที่ 15

เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2566 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) **จัดงานพิธีมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง (Logistics Qualification System Program : LQSPX) รุ่นที่ 15 ประจำปี 2566** ณ โรงแรม ไอบิส สไตล์ กรุงเทพฯ รัชดา โดยหลักสูตร LQSPX มีระยะเวลาในการอบรมตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน - 3 พฤศจิกายน 2566 (ศุกร์ - เสาร์) จำนวน 17 วัน ซึ่งในปี 2566 มีผู้สำเร็จการอบรมจำนวน 15 คน

ในโอกาสนี้ ได้รับเกียรติจาก **ดร. ชัยชาญ เจริญสุข** ประธาน สรท. กล่าวแสดงความยินดีและมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตร LQSPX รุ่นที่ 15 พร้อมด้วยวิทยากรและศิษย์เก่าเข้าร่วมแสดงความยินดี นำโดย **ดร.มยุรฉัตร วัชเรศโยธิน** ผู้จัดการในสังกัดฝ่ายบริหารธุรกิจโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และ **คุณนพรุจ ธรรมจิโรจ** Bagging and Packing Management Division Manager, GC Logistics Solutions Co., Ltd. (ศิษย์เก่า LQSP รุ่นที่ 11)

หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom) มีใบประกาศนียบัตร

ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เดือนมกราคม- เมษายน ปี 2567

วัน/เวลา	กิจกรรม	วิทยากร/ หน่วยงานร่วมจัดงาน	จำนวน (คน)	ค่าลงทะเบียน/ท่าน (ราคารวม VAT)	
				สมาชิก	บุคคลทั่วไป
	เดือนมกราคม				
พ. 17 ม.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม "เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสาร การนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 1" ค่าใช้จ่ายอบรมสามารถลดหย่อนภาษีเงินได้ 250% จากกรมสรรพากร	ดร.ศรีสลา ภวมัยกุล รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	20	3,210	4,280
	เดือนกุมภาพันธ์				
พฤ 1 ก.พ. 09.00-16.00 น.	อบรม "การขจัดความสูญเปล่าออกจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง (Lean Procurement)"	อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามหัทธนะ ผู้ก่อตั้งและนายกสมาคมคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย	20	4,066	5,136
ศ. 16 ก.พ. 09.00-16.00 น.	อบรม "คิดแบบนักกลยุทธ์มืออาชีพ"	คุณเตชะ บุณยะชัย รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	20	3,210	4,280
พฤ 22 ก.พ. 09.00-16.00 น.	อบรม "เจาะลึกกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าและการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (RoO) รุ่นที่ 1"	อ.สมบูรณ์พงษ์ พุกกะเวส อดีตผู้อำนวยการส่วนกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า สำนักพิกัดอัตราศุลกากร กรมศุลกากร	20	3,210	4,280
	เดือนมีนาคม				
พฤ 7 มี.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม "Advanced Import-Export & Customs Case Study รุ่นที่ 1"	ดร.ศรีสลา ภวมัยกุล รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	20	3,210	4,280
อ. 12 มี.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม "เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 1"	อาจารย์บุญเลิศ สุภาผา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ	20	3,210	4,280
ศ. 15 มี.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม "Advance FTA: เจาะลึกการใช้สิทธิประโยชน์จากถิ่นกำเนิดสินค้าภายใต้ FTA" (จัดอบรมในนาม TEDF)	ดร.ศรีสลา ภวมัยกุล รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	20	1,605	2,140
	เดือนเมษายน				
พฤ. 25 เม.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม "เจาะประเด็นกฎหมายศุลกากร พิกัดอัตราอากร การใช้สิทธิ์โต้แย้งการประเมินอากร ความผิดและการลงโทษทางศุลกากร รุ่นที่ 1"	อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร	20	3,210	4,280

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่
ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 502, 777
(ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวัชรินทร์, คุณพรรษธร) หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com, watcharin@tnsc.com, pansatorn@tnsc.com

หมายเหตุ : 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม
2) แผนงานยังไม่รวมศึกษาดูงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิกโดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม