



GLOBAL LOGISTICS

SPECIAL TALK

- > บทสัมภาษณ์คุณสุวิทย์ รัตนจินดา
- > บทสัมภาษณ์คุณสมชาย บรรลือเสนาะ



03 SPECIAL TALK

- » บทสัมภาษณ์คุณสุวิทย์ รัตนจินดา
- » บทสัมภาษณ์คุณสมชาย บรรลือเสนาะ

08 LOGISTICS INSIGHTS

- » จับชีพจรโลจิสติกส์
- » Highlight Us-เด็นสำคัญ

10 ECONOMIC INDICATORS

ภาพรวมเศรษฐกิจ : เมษายน 2565

11 INTERNATIONAL TRADE FOCUS

ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทย : มีนาคม 2565

COMMODITIES & FX

สถานการณ์ราคากองคำ ราคาน้ำมัน อัตราแลกเปลี่ยน และราคาสินค้าเกษตร : เมษายน 2565

12 TRADE ALERT

เดือนพฤษภาคม 2565

สวัสดีผู้อ่านทุกท่าน สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ได้บรรเทาลงทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น แต่ยังมีสถานการณ์โลกที่ต้องติดตามกันต่อไป โดยเฉพาะสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน

วารสาร สนค. ฉบับนี้ได้รับเกียรติจากคุณสุวิทย์ รัตนจินดา ประธานกิตติมศักดิ์ สมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) และประธานสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และคุณสมชาย บรรลือเสนาะ ผู้อำนวยการบริหารสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) มาให้ความเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์ปัจจุบันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ความคาดหวัง และสิ่งที่ต้องการได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ

ก่อนจากกัน...ขอให้ผู้อ่านทุกท่านดูแลสุขภาพ ป้องกันตนเองและคนรอบข้าง จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้าค่ะ

กองบรรณาธิการวารสาร สนค.



จурินทร์ประชุม กรอ. พาณิชย์ภาคใต้ พร้อมเตรียมแผนรับมือผลไม้ส่งออกสู่ตลาด



เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2565 นายจूरินทร์ ลักษณะวิศิษฎ์ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ พร้อมด้วย นายธรงค์ พูลพิพัฒน์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน ด้านการพาณิชย์ 14 จังหวัดภาคใต้ (กรอ. พาณิชย์ภาคใต้) โดยมีวาระสำคัญคือการหาตลาดรองรับฤดูผลไม้ในพื้นที่ภาคใต้ โดยตลาดในประเทศจะเพิ่มพื้นที่ระบายผลไม้ในปริมาณที่ทั่วประเทศ และประสานงานกับห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ จัดพื้นที่ระบายผลไม้ภาคใต้ ส่วนการเปิดตลาดต่างประเทศ จะเร่งรัดการส่งออกผลไม้ไปจีน กลุ่มอาเซียน และตลาดใหม่ เช่น ตะวันออกกลาง และอินเดีย

นอกจากนี้ ยังมีภารกิจหรือประเด็นอื่นจากจังหวัดต่าง ๆ เช่น การผลักดันให้จังหวัดชายแดนใต้เป็นครัวโลกด้านอาหารฮาลาล การส่งเสริมตลาดสมุนไพร การจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายสินค้า ซึ่งปัญหาระดับพื้นที่ก็ได้มอบหมายให้ทางจังหวัด พาณิชย์จังหวัด และหน่วยงานระดับพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการ ส่วนประเด็นมหภาคจะนำเข้าไปประชุม กรอ. พาณิชย์ส่วนกลาง หรือนำเสนอในคณะรัฐมนตรีต่อไป

มุมมองต่อทิศทางธุรกิจ โลจิสติกส์

▶ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.)

ได้มีโอกาสสัมภาษณ์ คุณสุวิทย์ รัตนจินดา ประธานกิตติมศักดิ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thai International Freight Forwarders Association : TIFFA) และประธานสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Thai Logistics Service Provider Federation : TLSP) เกี่ยวกับมุมมองต่อทิศทางของธุรกิจโลจิสติกส์

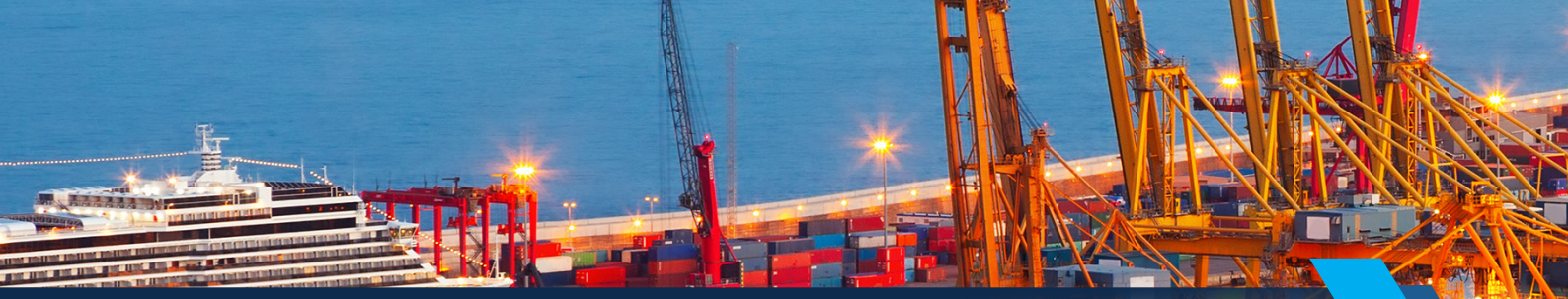
คุณสุวิทย์กล่าวว่า ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญที่ผลักดันและสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ แม้จะมีความต้องการนำเข้า-ส่งออกสินค้า แต่หากภาคธุรกิจโลจิสติกส์ไทยไม่เข้มแข็ง ก็จะทำให้การค้าระหว่างประเทศไม่บรรลุเป้าหมาย พุดง่าย ๆ คือ “ขายของได้ แต่ส่งของไม่ได้” โควิด-19 ยิ่งตอกย้ำความไม่แน่นอนของระบบโลจิสติกส์ทั้งของไทยและโลก ทำให้ห่วงโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ไม่เหมือนในอดีต โควิด-19 ทำให้ไม่สามารถเดินทางหรือเคลื่อนย้ายสินค้า สายการบินงดให้บริการ แต่ความต้องการใช้บริการขนส่งทางอากาศยังมีสูง ตลอดจนการขนส่งทางเรือเกิดภาวะขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ อัตราค่าระวางเรือและค่าบริการการเดินเรือสูงขึ้น และยังพบปัญหาพื้นที่ระวางเรือเต็ม และปัญหาความหนาแน่นที่ท่าเรือปลายทางซึ่งส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่การขนส่งสินค้าทั้งทางเรือ ทางอากาศ และทางบก รวมทั้งการตรวจผ่านด่านที่มีความเข้มงวดที่ส่งผลกระทบต่อให้การขนส่งผ่านด่านเกิดการชะงักงัน

▶ คุณสุวิทย์ฯ กล่าวต่อว่า นอกจากนี้ สงครามรัสเซียกับยูเครนก็กระทบต่อซัพพลายเชนโลจิสติกส์ เช่น มาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจและการปิดน่านฟ้าของประเทศตะวันตกทำให้รัสเซียตอบโต้ห้ามสายการบินหลายสายใช้น่านฟ้าของรัสเซีย สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบการขนส่งทางอากาศที่ต้องเปลี่ยนเส้นทางที่ไม่ผ่านน่านฟ้าของรัสเซีย และยังทำให้บ้านปลายปิดท่าเรือต่างๆ ส่งผลให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ซึ่งต้องแก้ไขปัญหาและติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด รวมทั้งราคาน้ำมันที่สูงขึ้นทำให้ซัพพลายเชนโลจิสติกส์ทั่วโลกได้รับผลกระทบ อย่างไรก็ตาม ต้องมีการปรับรูปแบบเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา ไม่ว่าจะเป็นระดับนโยบายภาครัฐ และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ต้องร่วมมือกันวางแผนกำหนดยุทธศาสตร์ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยให้มีระบบและเครือข่ายที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ จึงจะทำให้บรรเทาปัญหาและผ่านวิกฤติได้ ต้องค้นหาช่องทางที่จะขนส่งสินค้า เส้นทางไหนที่ดีที่สุด ระยะเวลาใกล้ที่สุด หาทางออกว่าจะไปอย่างไร หากใช้เส้นทางตรงไม่ได้ ก็ต้องหาเส้นทางอ้อมเพื่อไปประเทศปลายทาง หรือหากไม่สามารถขนส่งทางเรือก็อาจใช้ทางบกหรือราง

คุณสุวิทย์ รัตนจินดา



ประธานสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
และประธานกิตติมศักดิ์สมาคมผู้รับจัดการ
ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)



ศักยภาพการแข่งขันของสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (TLSP)

▶ **คุณสุวิทย์ฯ** ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย (SMEs) เมื่อเทียบกับบริษัทข้ามชาติที่ทำธุรกิจในไทยจะแตกต่างกันทั้งการดำเนินธุรกิจ ขอบเขตการดำเนินงาน การบริการ เงินทุน และรายได้ ซึ่งบริษัทข้ามชาติมีส่วนแบ่งตลาดมากกว่าร้อยละ 60-70 ขณะที่ผู้ประกอบการไทยมีส่วนแบ่งตลาดไม่มาก และขาดอำนาจการต่อรองจากสาเหตุดังนี้ (1) **ด้านเงินทุนหมุนเวียน** : ขาดความสามารถในการเข้าถึงแหล่งเงินทุน เนื่องจากขาดหลักทรัพย์ค้ำประกัน จึงเป็นอุปสรรคต่อการได้รับอนุมัติสินเชื่อ และเป็นข้อจำกัดในการพัฒนา (2) **ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม** : บริษัทข้ามชาติส่วนใหญ่มีการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบเทคโนโลยีและนวัตกรรมเฉพาะด้าน เพื่อให้มีการเชื่อมโยงระบบเครือข่ายในการดำเนินธุรกิจได้ทั่วโลก ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนสูงมาก ขณะที่ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่มีบริษัทเครือข่ายเพียงในประเทศ และไม่มีสาขาต่างประเทศ และ (3) **ด้านพันธมิตรและเครือข่าย** : ผู้ประกอบการไทยขาดพันธมิตรและเครือข่ายการทำธุรกิจระหว่างประเทศ หรือมีเครือข่ายน้อยกว่า ทำให้เสียเปรียบคู่แข่งต่างชาติ

▶ ด้วยเหตุนี้ ทำให้**องค์ความรู้ (Know-How)** ของเรามีข้อจำกัด โดยเฉพาะในปัจจุบันที่การให้บริการในยุคดิจิทัลมีความหลากหลาย ทั้งระบบแตรคกิ้ง ระบบการจัดการคาร์โก้ ทำให้มีข้อจำกัดในการแข่งขันกับบริษัทข้ามชาติ หากเปรียบเทียบระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับต่างชาติ อาทิ สิงคโปร์ จีน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ พบว่าผู้ให้บริการไทยมีจุดอ่อน อาทิ ด้านกฎระเบียบข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการทำธุรกิจทำให้เกิดต้นทุนเพิ่มขึ้น เสียเปรียบด้านการแข่งขัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านอัตราภาษีศุลกากร และสถานะของผู้ประกอบการโลจิสติกส์

ด้านอัตราภาษีสรรพากร การเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7 ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีต้นทุนสูงกว่าประเทศคู่แข่ง เช่น สิงคโปร์ และเป็นต้นทุนของประเทศด้วย ดังนั้น ควรมีแก้ไขเรื่องการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเพื่อลดภาระ และเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขันของโลจิสติกส์ไทย สำหรับ**ด้านสถานะของผู้ประกอบการโลจิสติกส์** ควรปรับปรุงกฎระเบียบและข้อบังคับที่มีให้ทันสมัย อาทิ การให้บริการเรือหรือเครื่องบินมีสถานะเป็นผู้รายงานหรือดำเนินการ และรับผิดชอบสถานะการขนส่ง เช่น การขนส่ง

สินค้าทางทะเลเชื่อมต่อไปทางอากาศ (Sea/Air) จากกัมพูชา และเมียนมา มายังท่าเรือแหลมฉบัง และเชื่อมการขนส่งสินค้าออกทางอากาศไปที่สนามบินสุวรรณภูมิ ดังนั้น การขนส่งโลจิสติกส์ที่ดำเนินการแบบ Sea/Air ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไม่สามารถทำได้ด้วยตนเอง ต้องรอผ่านขั้นตอนบริษัทหลายเรือนก่อนถึงจะดำเนินการต่อได้ ทั้งที่ในความเป็นจริง ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ควรมีสถานะเป็นผู้รายงานหรือดำเนินการ และรับผิดชอบสถานะการขนส่งได้เอง เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้าออกจากท่าเรือแหลมฉบังไปสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งกฎระเบียบและข้อบังคับดังกล่าว ทำให้เกิดต้นทุนเวลาและต้นทุนค่าใช้จ่าย

▶ ทั้งนี้ หากปลดล็อกจุดอ่อน 2 ประเด็นได้ จะทำให้ความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยสูงขึ้น ส่งผลต่อการสร้างรายได้ให้กับประเทศ **เพื่อก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย (Logistics Hub)** และเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทั้งหมดไว้อย่างเป็นระบบ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง ระบบสาธารณสุข การจัดการ กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เอื้อต่อการทำธุรกิจ รวมถึงการเชื่อมโยงระบบขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งนี้ ปัจจุบัน รายได้รวมของธุรกิจโลจิสติกส์มีมูลค่ามากกว่า 1.2 ล้านล้านบาท หากบริหารจัดการรายได้จากธุรกิจโลจิสติกส์ได้ดี จะทำให้ประเทศมีรายได้เพิ่มขึ้นมหาศาล

▶ **อย่างไรก็ตาม** การที่ไทยจะก้าวสู่การเป็น Logistics Hub ภาคเอกชนต้องได้รับการสนับสนุนหรือผลักดันอย่างเป็นทางการจากรัฐ ซึ่งการเป็น Logistics Hub จะเป็นที่มาของรายได้จากธุรกิจของประเทศอื่นๆ ที่ผ่านมายังไทย เช่น สิงคโปร์ มีการส่งออกสินค้าเพียงร้อยละ 10 ส่วนอีกร้อยละ 90 เป็นรายได้จากการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า หากภาครัฐมีความเข้าใจแนวทางดังกล่าวก็จะทำให้ประเทศมีรายได้จากธุรกิจโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างมาก ขณะนี้ทั่วโลกมีการลงทุนด้านธุรกิจโลจิสติกส์ เนื่องจากมีผลกำไรและรายได้เพิ่มขึ้น เช่น ดูไบ มีการลงทุนท่าเรือ 78 แห่งทั่วโลก โดยเฉพาะในช่วงสถานการณ์โควิด-19 ทำให้มีผลกำไรและรายได้เพิ่มขึ้น ดังนั้น **ประเทศไทยควรวางแผนและวางกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้ประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ศักยภาพของไทย เช่น ท่าเรือ สนามบิน ถนน เป็นต้น ซึ่งอาจทำรายได้เพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่ 1.2 ล้านล้านบาท เป็น 1.5 - 2.2 ล้านล้านบาท ได้ในอนาคต**



สำหรับจุดแข็งของไทย ประเทศไทยมีจุดแข็งที่ทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์มีศักยภาพในการแข่งขัน ไม่ว่าจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่ตั้งของประเทศที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งที่ดีของภูมิภาค สามารถเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งสินค้าได้หลายสายไปยังประเทศในเอเชีย ความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ส่งออกของผู้ประกอบการไทย ตลอดจนลักษณะการให้บริการที่ดีและยืดหยุ่น ซึ่งแตกต่างจากระบบต่างประเทศที่มีข้อจำกัดและเงื่อนไขเข้มงวดกว่า เช่น หากเอกสารมีความล่าช้าอาจโดนปรับ ด้วยเหตุนี้ บริษัทไทยยังคงรักษาส่วนแบ่งตลาดไว้ได้ร้อยละ 30-40 นอกจากนี้ การบริการการขนส่งทางบกแบบ Business-to-Business (B2B) และการบริการทั้งหลายที่เป็นการขนส่งภายในประเทศ (Local) เช่น ตัวแทนออกของ และรถบรรทุก ซึ่งกลุ่มรถบรรทุก (Trucking Company) ผู้ประกอบการไทยยังสามารถครองส่วนแบ่งตลาดกว่าร้อยละ 80 ของกลุ่มธุรกิจนี้ ดังนั้น **อยากให้มีหน่วยงานราชการ เช่น สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า มากำกับดูแลด้านการค้า จัดระเบียบ ส่งเสริม และวางแผนร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม ก็จะส่งผล ช่วยขยายโอกาสให้ประเทศไทยสามารถสร้างรายได้จากหลากหลายช่องทางมากขึ้น**



สิ่งที่คาดหวังและต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐ

► **คุณสุวิทย์ฯ** กล่าวต่อว่า ต้องการให้ภาครัฐมีนโยบายผลักดันและสนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นรูปธรรม เช่น รัฐบาลจีนสนับสนุนด้านการตลาดเชิงรุกโดยนำผู้ให้บริการโลจิสติกส์เดินทางไปยังประเทศกลุ่มเป้าหมาย เพื่อเจรจาสร้างโอกาสทางธุรกิจ รัฐบาลสิงคโปร์ก็มีนโยบายในลักษณะเดียวกัน โดยมีองค์กรภาครัฐกำกับดูแลและจัดตั้งหน่วยงานย่อยทำงานร่วมกับภาคเอกชน เพื่อสำรวจประเทศเป้าหมายที่มีศักยภาพที่จะทำให้ประเทศไทยรายได้เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในประเทศเหล่านั้น ดังนั้น เมื่อมองกลับมาถึงประเทศไทย ผู้ประกอบการไทยยังขาดการบริหารจัดการและการสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมจากภาครัฐ

ภาครัฐควรกำหนดหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยมีบทบาทหน้าที่หลักในการกำกับดูแลนโยบาย ส่งเสริม และสนับสนุน เพื่อยกระดับการให้บริการ ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ซึ่งอาจกำหนดให้เป็นภารกิจของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลาง ประสานงานกับส่วนราชการอื่นๆ และภาคเอกชน ตลอดจนดูแลส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่างๆ และดูแลตัดสินใจในภาพรวม เพื่อขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายการเป็น Hub Logistics ทั้งนี้ สิ่งที่คาดหวังจากภาครัฐในการผลักดันและสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การมีกฎหมาย เพื่อส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยอยากเห็นความชัดเจนในการมอบหมายหน่วยงานดูแลที่จะมาบริหารงานภายใต้กฎหมายหรือพระราชบัญญัติที่รองรับ และสามารถให้การสนับสนุนธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เช่น นโยบาย สิทธิประโยชน์และมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการ มาตรการการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค กองทุนช่วยเหลือ มีการขับเคลื่อนสร้างความเข้มแข็งด้านระบบดิจิทัลและระบบ E-commerce เป็นต้น ซึ่งหากมีกฎหมายบังคับใช้ก็จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง

► เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา มีนโยบายการเปิดการค้าเสรีในกรอบต่างๆ ทำให้มีสิ่งทีกังวล คือ ความเข้มแข็งของผู้ประกอบการในประเทศ เพราะที่ผ่านมาเห็นว่าผู้ประกอบการยังไม่ได้รับการส่งเสริมหรือพัฒนาเท่าที่ควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเสรีทางการค้าที่ประเทศคู่เจรจาในกรอบต่างๆ ต้องการให้ไทยเปิดเสรี เพื่อเข้ามาให้บริการในประเทศไทย ดังนั้น ภาคเอกชนต้องการให้ภาครัฐโดยเฉพาะด้านนโยบาย เข้ามาสนับสนุนเพื่อเพิ่มความแข็งแกร่ง ด้วยเหตุนี้ หากมีกฎหมายที่จะส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์โดยเฉพาะก็จะทำให้มีแผนการดำเนินงานที่ต่อเนื่อง และทำให้ผู้ประกอบการไทยมีความพร้อมในการเปิดเสรีมากขึ้น เช่น กรอบความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก หรือ CPTPP ที่กำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องเปิดเสรีในระดับสูง

► นอกจากการมีกฎหมายเฉพาะแล้ว สิ่งที่ต้องการจากภาครัฐ คือ การพัฒนากำลังคนด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากขาดแคลนกำลังคนที่มีความรู้และความสามารถ ทั้งในระดับปฏิบัติการและระดับวางแผน อีกทั้งยังไม่มีมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการกำหนดความก้าวหน้าและสร้างแรงจูงใจให้แรงงานเข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ และเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ที่จำเป็นต้องใช้แรงงานที่มีทักษะและความรู้ด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ แต่การพัฒนาทรัพยากรบุคคลต้องใช้เวลาและวางรากฐานค่อนข้างนาน ซึ่งทางสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เคยขอขบประมาณจากภาครัฐผ่านสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งได้บรรจุเรื่องการพัฒนาศักยภาพและเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยไว้ในงบประมาณ แต่ในทางปฏิบัติทางสมาพันธ์ฯ ต้องไปขอขบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐตามที สศช. กำหนดไว้ โดยขอผ่านกระทรวงที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ เป็นต้น ดังนั้น หากมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแล และส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์โดยเฉพาะ ก็จะช่วยให้ได้รับงบประมาณอย่างต่อเนื่อง

“

นโยบายเร่งด่วนที่คาดหวังและต้องการจากภาครัฐ คือ มอบหมายให้มีหน่วยงานเฉพาะ เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล และส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาและอุปสรรค และขับเคลื่อนเป้าหมายการเป็น **Logistics Hub** โดยมีการทำงานร่วมกับระหว่างภาครัฐและเอกชน ซึ่งอาจมอบหมายอำนาจหน้าที่ให้สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) ในการทำหน้าที่ดังกล่าว

”

คุณสมชาย บรรลือเสนาะ

ผู้อำนวยการบริหารสมาคม
ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)

คุณสมชาย บรรลือเสนาะ ผู้อำนวยการบริหารสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) กล่าวว่า โครงสร้างโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของไทย แบ่งเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ **1) กลุ่มของเจ้าของสินค้า หรือกลุ่มผู้ผลิตและผู้ส่งออกสินค้า** ซึ่งเป็นภาคอุตสาหกรรมและภาคการค้าระหว่างประเทศ มีหน่วยงานภาคเอกชนที่ดูแล คือ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และ **2) กลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์** โดยมีสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่เป็นหน่วยงานภาคเอกชนดูแล ซึ่งมีสมาคมที่เกี่ยวข้องต่างๆ หลายองค์กรที่อยู่ภายใต้สมาพันธ์ฯ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางถนน และพิธีการด้านศุลกากร

สิ่งที่ภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์คาดหวังในอนาคต

คุณสมชายฯ กล่าวว่า มี 3 เรื่องหลักที่คาดหวังต้องการเห็นในอนาคต

01

โครงสร้างของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์



โครงสร้างของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ชัดเจนขึ้นภายใต้หน่วยงานที่รัฐบาลกำกับดูแล เช่น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีสาขาย่อยอะไรบ้าง ซึ่งกรมพัฒนาธุรกิจการค้ามีการกำหนดประเภทและสาขาย่อยไว้แล้ว และสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) มีการรวบรวมข้อมูลไว้เบื้องต้น (สนค. จัดทำแดชบอร์ดฐานข้อมูลโลจิสติกส์ Logistics+) ทั้งนี้ ยอยากเห็นภาพที่คมชัดและลึกซึ้งขึ้น ให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศ ทั้งของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) หรือหน่วยงานราชการอื่นๆ ด้วย





สิ่งที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต้องการ ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ

คุณสมบัติ 4 กล่าวเพิ่มเติมว่า ภาคเอกชนต้องการได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ 2 ด้านหลัก คือ



1

การส่งเสริมสนับสนุน โดยมีสิ่งที่ภาครัฐสามารถส่งเสริมสนับสนุนได้คือ งานวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกให้ภาคเอกชนสามารถนำไปใช้ประโยชน์ การส่งเสริมและดูแลด้านการส่งออกและนำเข้าการจัดกิจกรรมส่งเสริมและสร้างศักยภาพทางการแข่งขัน เช่น การจัดเทรดแฟร์สำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ การจัดกิจกรรมจับคู่ธุรกิจ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ทั้งผู้ประกอบการและนักศึกษา เนื่องจากธุรกิจโลจิสติกส์ยังขาดบุคลากรหลายระดับ ตั้งแต่ผู้เชี่ยวชาญ นักวิจัยบัณฑิตจบใหม่ ไปจนถึงแรงงานไร้ฝีมือ การพัฒนาฐานข้อมูล เช่น NSW การเชื่อมโยงและการไหลของข้อมูลในของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบันยังไม่สามารถเชื่อมโยงกันได้ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการทำธุรกรรมข้อมูลของผู้ส่งออกและนำเข้า หรือบางหน่วยงานสามารถเชื่อมโยงข้อมูลภายในหน่วยงานกันได้แต่ไม่สามารถเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานภายนอกได้



2

การดูแลและแก้ไขปัญหา ต้องการให้มีหน่วยงานภาครัฐที่ดูแลอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยตรง การมีกฎหมายเฉพาะสำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ เช่น กฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของไทย การเจรจาแก้ไขปัญหาและอุปสรรคทางการค้า เช่น จัดกิจกรรมการประชุมหรือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาอุปสรรคทางการค้าและการประกอบธุรกิจ ทบทวนท่าทีไทยในการเข้าร่วม CPTPP ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าบริการโลจิสติกส์ของไทย เพื่อไม่ให้ไทยเสียเปรียบประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะการขนส่งภายในประเทศที่ผู้ประกอบการไทยยังมีความได้เปรียบต่างชาติ

02

การกำหนดนโยบายระดับประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ชัดเจน เป็นรูปธรรม



การกำหนดเป้าหมายให้ไทยเป็น “ศูนย์กลางการค้าและการขนส่งในภูมิภาคเอเชีย” ประเทศไทยควรมีรายได้จากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นเท่าไร



นโยบายระดับกระทรวง ต้องการให้กระทรวงพาณิชย์ สร้างศักยภาพอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้เติบโตขึ้นเพื่อมาเป็นอีกอุตสาหกรรมหนึ่งช่วยภาคการค้าระหว่างประเทศ



ทำให้ประเทศไทยมีรายได้เพิ่มขึ้นจากภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

03

หน่วยงานที่กำกับและดูแล ภาครัฐกิจผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์

ต้องการให้มีหน่วยงานที่ดูแลโลจิสติกส์ในภาพรวมรับผิดชอบโดยตรงในการแก้ไขปัญหา ตัดสินใจหรือนำเสนอโยบาย เพื่อให้มีการผลักดันและเสริมสร้างศักยภาพได้อย่างต่อเนื่อง ปัจจุบัน หน่วยงานราชการจะทำงานเป็นส่วนๆ เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม มีกองโลจิสติกส์ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ซึ่งจะทำหน้าที่ดูแลโลจิสติกส์ให้กับภาคอุตสาหกรรม แต่ไม่ได้ดูแลในส่วนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ หรือกระทรวงแรงงาน มีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ซึ่งมีการอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์แต่มีงบประมาณน้อย สามารถอบรมได้เพียงปีละ 100-200 คนเท่านั้น และงบประมาณไม่ต่อเนื่อง ดังนั้น ต้องการให้มีหน่วยงานที่มีพันธกิจที่ชัดเจน สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) สามารถทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางประสานงานกับส่วนราชการอื่นๆ และภาคเอกชนตลอดจนดูแลส่งเสริม และแก้ไขปัญหาให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายนโยบายของประเทศ





จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (เมษายน 2565)

| ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ | | | ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC) | | | ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC) | | |
|---|---------------|-----------------|---|------------------|------------------------|---|-------------------------|------------------|
| จำนวนนิติบุคคลสะสม* | 38,080 | | การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323) | สัดส่วน* (50.0%) | การเติบโต (YoY) ▲ 1.9% | การขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทางถนน (49332) | มูลค่า (ล้านบาท) 201.88 | สัดส่วน* (21.9%) |
| จำนวน | | การเติบโต (YoY) | การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339) | (14.2%) | ▲ 17.5% | การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323) | 154.12 | (16.7%) |
| เปิดกิจการใหม่ | 330 | ▲ 14.2% | ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292) | (14.2%) | ▲ 42.4% | ตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (52292) | 107.15 | (11.6%) |
| ปิดกิจการ | 31 | ▲ 34.8% | | | | | | |
| * หมายเหตุ : รวมกลุ่มประมงธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า | | | * หมายเหตุ : สัดส่วนธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน เม.ย. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า | | | * หมายเหตุ : ข้อมูลระหว่างเดือน ม.ค.-เม.ย. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า | | |

- ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 38,080 ราย โดยเปิดกิจการใหม่ 330 ราย เพิ่มขึ้น 14.2% และปิดกิจการ 31 ราย หรือเพิ่มขึ้น 34.8% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 165 ราย คิดเป็น 50.0% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และเพิ่มขึ้น 1.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค.-เม.ย. 2565) มูลค่า 922.54 ล้านบาท คิดเป็น 6.1% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ ญี่ปุ่น สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย และจีน ตามลำดับ

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มีนาคม 2565)

| ประเภทการขนส่ง | มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) | สัดส่วน | การเติบโต (YoY) |
|-------------------------|---------------------------|--------------|-----------------|
| การขนส่งทางเรือ | 1,205,446.76 | 66.6% | ▲ 28.9% |
| การขนส่งทางอากาศ | 445,451.37 | 24.6% | ▲ 43.6% |
| การขนส่งทางถนน | 156,084.11 | 8.6% | ▼ -7.7% |
| การขนส่งทางราง | 1,340.70 | 0.1% | ▼ -0.5% |

| ตลาดสำคัญ | ส่วนแบ่ง | การเติบโต (YoY) |
|---------------------|----------|-----------------|
| จีน | (16.6%) | ▲ 18.7% |
| ญี่ปุ่น | (11.6%) | ▲ 4.5% |
| สหรัฐอเมริกา | (9.6%) | ▲ 17.9% |

| ตลาดสำคัญ | ส่วนแบ่ง | การเติบโต (YoY) |
|-----------------------|----------|-----------------|
| จีน | (15.6%) | ▲ 45.1% |
| สหรัฐอเมริกา | (15.2%) | ▲ 40.7% |
| สวิตเซอร์แลนด์ | (14.5%) | ▲ 229.7% |

| ตลาดสำคัญ | ส่วนแบ่ง | การเติบโต (YoY) |
|-----------------|----------|-----------------|
| มาเลเซีย | (20.2%) | ▲ 6.1% |
| พม่า | (13.9%) | ▲ 46.4% |
| ลาว | (13.2%) | ▲ 1.7% |

| ตลาดสำคัญ* | ส่วนแบ่ง | การเติบโต (YoY) |
|------------------|----------|-----------------|
| จีน | (68.8%) | ▼ -21.9% |
| เกาหลีใต้ | (6.3%) | ▲ 260.3% |
| อินเดีย | (3.1%) | - |

ประเด็นโอกาส

เส้นทางขนส่งทางเลือกเชื่อมตอร์โดวัน-ลาว

เมื่อวันที่ 25 เม.ย. 65 ไทยทดสอบส่งออกทุเรียนล็อตใหญ่กว่า 425 ตัน (มูลค่ากว่า 75 ล้านบาท) ส่งออกไปจีน โดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ ขนส่งผลไม้จากแหล่งผลิตของเกษตรกร (ระยอง จันทบุรี ตราด) โดยรถไฟจากสถานีมาบตาพุด (ระยอง) สู่อู่ตู้ตู้หนองคาย และส่งต่อไปยังสถานีท่าานาแล้ง (สปป. ลาว) ก่อนเปลี่ยนถ่ายการขนส่งโดยรถไฟจีน-ลาว (สถานีเวียงจันทน์ใต้) สู่ปลายทางประเทศจีน

- 14 ชม. สถานีมาบตาพุด ระยอง, ไทย
- 30 นาที สถานีหนองคาย หนองคาย, ไทย
- 20 นาที สถานีเวียงจันทน์ / Vientiane Logistics Park, ลาว
- 1 ชม. สถานีบ้านนาเดียง ลาว
- 5 ชม. สถานีเวียงจันทน์ใต้ ลาว

การขนส่งครั้งนี้ใช้เวลาประมาณ 20 ชม. 50 นาที ถึงด่านโมฮัน ประเทศจีน ซึ่งเร็วขึ้นเมื่อเทียบกับเส้นทางขนส่งทางบก เช่น R8 ใช้เวลา 33 ชั่วโมง / R9 ใช้เวลา 35 ชั่วโมง และ R12 ใช้เวลา 30 ชั่วโมง

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ประเด็นความท้าทาย

ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์จีนยังคงผันผวน

จากปัญหาโควิด-19 ล่าสุดในจีน เชี่ยงไฮ้เริ่มล็อกดาวน์ตั้งแต่วันที่ 1 เม.ย. 2565 ส่งผลต่อการลดลงของห่วงโซ่อุปทานภาคการผลิตของจีน (อาทิกระบวนการส่งออกสินค้าขั้วกลางของไทย เช่น กลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ และผลิตภัณฑ์ยาง ไปยังมณฑลกว่างตง เชี่ยงไฮ้ เหอเป่ย์ และจีหลิน)

ข้อจำกัดการขนส่งทางรถบรรทุกไปยังท่าเรือและสนามบิน รวมถึงการลดกำลังดำเนินการของท่าเรือเซี่ยงไฮ้ลง 20-50% ซึ่งเป็นท่าการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก ทำให้ผู้ประกอบการต้องหันมาใช้ท่าเรือโดยรอบ เช่น ท่าเรือหนิงโป ซึ่งเริ่มมีความแออัดมากขึ้น

ส่วนการขนส่งทางอากาศ ณ สนามบินเซี่ยงไฮ้ หยูดะยังคงจากมาตรการควบคุมโควิด-19 เช่นกัน โดยผู้ประกอบการหันมาใช้สนามบินเซินเจิ้นและกว่างโจวแทน

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการอาจต้องวางแผนการจัดการซื้อและโลจิสติกส์ล่วงหน้า คาดการณ์ว่าสถานการณ์โลจิสติกส์จีน จะฟื้นตัวได้ประมาณเดือน มิ.ย.-ก.ค. นี้

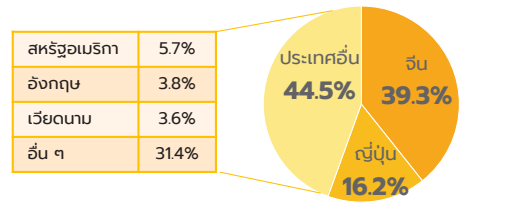
ที่มา: South China Morning Post และ freightwaves.com

Highlight ประเด็นสำคัญ (1)

สองศักยภาพโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็นของไทย

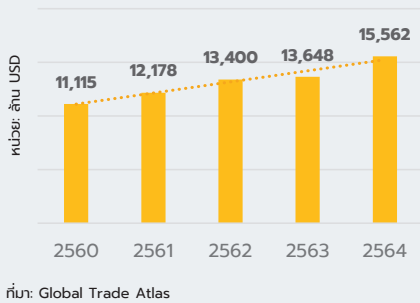
โลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น หรือ Cold Chain Logistics มีแนวโน้มความต้องการมากขึ้น จากการขยายตัวของภาคการผลิตและขายปลีกภัณฑ์และเวชภัณฑ์ ในปี 2564 เพิ่มขึ้น 44.2% และช่วง 4 เดือนแรกของปี 2565 เพิ่มขึ้น 12.9% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ประกอบกับการเติบโตการส่งออกของไทยในกลุ่มสินค้าที่ต้องการใช้ระบบขนส่งแบบเย็น ที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.6% (CAGR) ระหว่างปี 2560-2564 โดยส่งออกไปยังประเทศจีน (สัดส่วน 39.3%) และประเทศญี่ปุ่น (สัดส่วน 16.2%) เป็นหลัก โดยช่วง 4 เดือนแรกของปี 2565 มีบริษัทสัญชาติญี่ปุ่นลงทุนในกลุ่มคลังสินค้าห้องเย็น (TSIC 52101) 56.79 ล้านบาท

สัดส่วนการส่งออกสินค้าที่ใช้ห้องเย็นของไทย ในปี 2564 ไปยังประเทศเป้าหมาย



*สินค้าที่ใช้ห้องเย็น 9 กลุ่ม ได้แก่ (1) ผัก แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง (2) ผลไม้แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง (3) เนื้อสัตว์ (4) สัตว์น้ำ (5) อาหารสำเร็จรูป (6) กล้วยไม้ (7) ไอศกรีม (8) นมและผลิตภัณฑ์นม และ (9) ยารักษาโรค

มูลค่าการส่งออกไทยในกลุ่มสินค้าที่ใช้ห้องเย็น



1 ธุรกิจคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง (TSIC 52101)

ปัจจุบันมีนิติบุคคล จำนวน **197** ราย มีการขยายตัวของรายได้ระหว่างปี 2561-2563 ต่อเนื่องเฉลี่ยปีละ **+ 9.3%**

2 ธุรกิจการขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนน (TSIC 49331)

ปัจจุบันมีนิติบุคคล จำนวน **179** ราย มีการขยายตัวของรายได้ในปี 2562 ในปี 2563 ลดลง -19.6%

ประเด็นการพัฒนา Cold Chain Logistics ได้ถูกบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคเกษตร (พ.ศ. 2566-2570) อาทิ

- (1) การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ เช่น เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของสหกรณ์การเกษตรด้วย Cold Chain
- (2) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาฯ เช่น ระบบทำความเย็นห้องเย็นเพื่อเก็บรักษาผลผลิตการเกษตร และการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์คลังและรถส่งของห้องเย็น เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับแผนปฏิรูปประเทศระยะ 5 ปี ฉบับที่ 14 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและขยายเครือข่ายการให้บริการโลจิสติกส์แบบเย็นทั่วประเทศ ภายในปี 2568 ซึ่งจะช่วยเสริมศักยภาพการเชื่อมโยงห่วงโซ่โลจิสติกส์ไทยในภูมิภาคอาเซียน

Highlight ประเด็นสำคัญ (2)

เส้นทางการค้าไทย-ลาว-เวียดนาม-จีน โอกาสทองของสินค้าไทย



มูลค่าการขนส่งสินค้าไทย ปี 2564 ผ่าน สปป.ลาว-เวียดนาม ไปจีน **+98.9% (YoY)**

เส้นทางขนส่งและด่านชายแดนสำหรับการขนส่งสินค้าไทยไปจีน โดยเฉพาะเส้นทาง การขนส่งไทย ลาว เวียดนาม และจีน มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น โดยในปี 2564 มีมูลค่ารวมกัน 16,470.68 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 98.9% เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากประเทศต่าง ๆ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีความเชื่อมโยงกันมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดเวลาและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะผลไม้ ได้แก่ ทุเรียน มังคุด และลำไย ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักของไทยไปจีน และส่วนใหญ่ใช้การขนส่งโดยรถยนต์ กว่าร้อยละ 68.5% ผ่านพรมแดนของประเทศต่าง ๆ ไปสู่จีน

| เส้นทาง (รถยนต์) | มูลค่า (ล้านบาท) | | การเปลี่ยนแปลง (%YoY) |
|----------------------------------|------------------|-----------|-----------------------|
| | ปี 2563 | ปี 2564 | |
| R9 มุกดาหาร-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน | 3,267.53 | 10,185.70 | ▲ 211.7% |
| R12 นครพนม-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน | 5,012.74 | 6,284.98 | ▲ 25.4% |
| รวม | 8,280.26 | 16,470.68 | ▲ 98.9% |

ปัจจุบัน ไทยอยู่ระหว่างการพิจารณาเพิ่มเส้นทางขนส่งสินค้าจากด่านนครพนมของไทยไปยังท่าเรือซินโจวของจีน ในพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกำกับโรคและตรวจสอบ สำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สาม ซึ่งอยู่ระหว่างการหารือกับจีน โดยมีเส้นทาง **นครพนม** (ด่านนครพนม) - **สปป.ลาว** (ด่านท่าแขก - ด่านนาพา (แขวงคำม่วน) - เวียดนาม (ด่านจาลอ - ท่าเรือหวู่ฮง หรือ ท่าเรือโฮฟอง) - **จีน** (ท่าเรือซินโจว) เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งนอกเหนือจากเส้นทางด่านไฮยวี่กวาง ด่านสถานีรถไฟผิงเสียง และด่านตงซินในปัจจุบัน เพื่อช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งให้กับผู้ประกอบการ

ในอนาคต สศค. มองว่า การค้าชายแดนผ่านเส้นทางไทย-ลาว-เวียดนาม-จีน จะขยายตัวเพิ่มมากขึ้น หากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการส่งเสริมการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรข้ามพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวที่เป็นจุดเชื่อมต่อขนส่งกับจีน รวมถึงการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความชำนาญ และมีมาตรฐาน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าบริเวณด่านชายแดนไปยังประเทศที่สาม

เส้นทางรถบรรทุก

- เส้นทาง R8 : บึงกาฬ** (ด่านบึงกาฬ) - **สปป.ลาว** (ด่านปากซัน (แขวงบอลิคำไซ) - ด่านน้ำพา (แขวงบอลิคำไซ) - **เวียดนาม** (ด่านเกาะแจว จ. ฮาติงห์-ฮานอย-ด่านหล่างเซิน) - **จีน** (ด่านไฮยวี่กวาง (หนานหนิง))
- เส้นทาง R9 : มุกดาหาร** (ด่านมุกดาหาร) - **สปป.ลาว** (ด่านสะหวันนะเขต และด่านแดนสะหวัน) - **เวียดนาม** (ด่านหูหึง) - **จีน** (ด่านไฮยวี่กวาง (หนานหนิง))
- เส้นทาง R12 : นครพนม** (ด่านนครพนม) - **สปป.ลาว** (ด่านท่าแขก - ด่านน้ำพา (แขวงคำม่วน) - **เวียดนาม** (ด่านจาลอ)
 - ทางที่ 1 **เวียดนาม** (ด่านหม่องก๊วย จ. กวางบิงห์) - **จีน** (ด่านตงซิน)
 - ทางที่ 2 **เวียดนาม** (ด่านหูหึง จ. หล่างเซิง) - **จีน** (ด่านไฮยวี่กวาง)

เส้นทางรถไฟ (Multimodal transportation)

- นครพนม** (ด่านนครพนม) - **สปป.ลาว** (ด่านท่าแขก และด่านนาพา (แขวงคำม่วน) - **เวียดนาม** (ด่านจาลอ จ. กวางบิงห์-หวู่ฮง-วินห์ จ. แกงฮั่ว-ฮานอย-ด่านรถไฟตงดง) - **จีน** (ด่านรถไฟผิงเสียง (กวางชวีจวง))
- มุกดาหาร** (ด่านมุกดาหาร) - **สปป.ลาว** (ด่านสะหวันนะเขต-ด่านแดนสะหวัน) - **เวียดนาม** (ด่านลาวบาว-ดงฮา-หวู่ฮง-วินห์ จ. แกงฮั่ว-ฮานอย-ด่านรถไฟตงดง) - **จีน** (ด่านรถไฟผิงเสียง (กวางชวีจวง))
- บึงกาฬ** (ด่านบึงกาฬ) - **สปป.ลาว** (ด่านปากซัน (แขวงบอลิคำไซ)-ด่านน้ำพา (แขวงบอลิคำไซ) - **เวียดนาม** (ด่านเกาะแจว จ. ฮาติงห์-ฮานอย-ด่านรถไฟตงดง) - **จีน** (ด่านรถไฟผิงเสียง (กวางชวีจวง))

เส้นทางเรือ (Multimodal transportation)

- นครพนม*** (ด่านนครพนม) - **สปป.ลาว** (ด่านท่าแขก และด่านนาพา (แขวงคำม่วน)) - **เวียดนาม** (ด่านจาลอ-ท่าเรือหวู่ฮง หรือท่าเรือโฮฟอง) - **จีน**(ท่าเรือซินโจว)

*หมายเหตุ : อยู่ระหว่างการหารือระหว่างไทย-จีน

ภาพรวม

เครื่องชี้วัดเศรษฐกิจที่สำคัญ เดือน เมษายน 2565

| | ดัชนี | %MoM | %YoY | %AoA | %YoY มี.ค. 65 |
|--|--------------|------------------|------|------|------------------|
| อัตราเงินเฟ้อทั่วไป : Headline Inflation ดัชนีราคาผู้บริโภคทั่วไป : CPI | 105.15 | 0.34 | 4.65 | 4.71 | 5.73 |
| เงินเฟ้อพื้นฐาน : Core Inflation ดัชนีราคาผู้บริโภคพื้นฐาน : Core CPI | 102.57 | 0.14 | 2.00 | 1.58 | 2.0 |
| ดัชนีราคาผู้ผลิต : PPI | 114.0 | 1.8 | 12.8 | 10.6 | 11.4 |
| ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง : CMI | 122.2 | 2.1 | 8.8 | 7.6 | 8.6 |
| ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคโดยรวม : CCI | อยู่ที่ระดับ | เม.ย. 65 45.7 | | | มี.ค. 65 43.8 |

เศรษฐกิจของไทยมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป แม้เงินเฟ้อในเดือนนี้จะยังอยู่ในระดับสูง แต่เป็นอัตราที่ชะลอตัวจากเดือนก่อนหน้า โดยปัจจัยหลักยังคงเป็นราคาพลังงาน อาหารสด และต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น ส่งผลให้ราคาอาหารสำเร็จรูปสูงขึ้น และส่วนหนึ่งมาจากสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย - ยูเครน และมาตรการคว่ำบาตร ส่งผลต่อห่วงโซ่อุปทานการผลิต การค้า และการขนส่ง ราคาสินค้าและบริการในประเทศจึงปรับสูงขึ้น และส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้นในที่สุด ซึ่งเป็นทิศทางเดียวกับหลายประเทศที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม ราคาต้นทุนหรือราคาหน้าโรงงานของไทยที่สูงขึ้นค่อนข้างมาก สะท้อนได้จากดัชนีราคาผู้ผลิต ที่สูงขึ้นถึงร้อยละ 12.8 (YoY) ยังไม่ส่งผ่านไปยังราคาขายปลีกมากนัก เนื่องจากมาตรการของภาครัฐ และความต้องการที่ยังไม่ฟื้นตัวจากวิกฤติโควิด - 19

ดัชนีราคาผู้บริโภค

เดือนเมษายน 2565 อยู่ที่ร้อยละ 4.65 (YoY)

| หมวดหมู่ | YoY | MoM |
|------------------------|---------|---------|
| อาหาร เครื่องดื่ม | 4.83 ▲ | 0.99 ▲ |
| เครื่องนุ่งห่ม รองเท้า | -0.17 ▼ | 0.04 ▲ |
| ที่อยู่อาศัย | 0.98 ▲ | 0.13 ▲ |
| ยา ของใช้ส่วนบุคคล | 0.85 ▲ | 0.32 ▲ |
| พาหนะ เชื้อเพลิง | 10.73 ▲ | -0.44 ▼ |
| การศึกษา บันเทิง | -0.83 ▼ | -0.02 ▼ |
| บุหรี่ย สุรา | 2.21 ▲ | 0.03 ▲ |

ดัชนีราคาผู้ผลิต

เดือนเมษายน 2565 สูงขึ้นร้อยละ 12.8 (YoY)

| ประเภท | YoY | MoM |
|--------------------------------|--------|-------|
| ผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม และการประมง | 6.5 ▲ | 2.4 ▲ |
| ผลิตภัณฑ์จากเหมือง | 74.3 ▲ | 4.4 ▲ |
| ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม | 11.4 ▲ | 1.5 ▲ |
| สินค้าสำเร็จรูป | 5.4 ▲ | 0.6 ▲ |
| สินค้ากึ่งสำเร็จรูป | 22.1 ▲ | 3.4 ▲ |
| สินค้าวัตถุดิบ | 30.1 ▲ | 3.1 ▲ |

ดัชนีราคาวัสดุก่อสร้าง

เดือนเมษายน 2565 สูงขึ้นร้อยละ 8.8 (YoY)

| วัสดุ | YoY | MoM |
|------------------------|--------|-------|
| ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ | 4.4 ▲ | 0.0 ● |
| ซีเมนต์ | 6.9 ▲ | 1.8 ▲ |
| ผลิตภัณฑ์คอนกรีต | 6.7 ▲ | 0.6 ▲ |
| เหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก | 19.3 ▲ | 5.8 ▲ |
| กระเบื้อง | 4.1 ▲ | 0.0 ● |
| วัสดุฉนวน | 1.1 ▲ | 0.0 ● |
| สุขภัณฑ์ | 0.1 ▲ | 0.0 ● |
| อุปกรณ์ไฟฟ้าและประปา | 4.4 ▲ | 0.9 ▲ |
| วัสดุก่อสร้างอื่น ๆ | 6.5 ▲ | 0.6 ▲ |

ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภค

เดือนเมษายน 2565 เท่ากับ 45.7

| อาชีพ | มี.ค. 65 | เม.ย. 65 |
|---------------|----------|----------|
| เกษตรกร | 45.5 | 46.9 |
| พนักงานเอกชน | 41.4 | 43.9 |
| ผู้ประกอบการ | 43.7 | 46.2 |
| รับจ้างอิสระ | 41.6 | 43.4 |
| พนักงานของรัฐ | 50.7 | 52.1 |
| นักศึกษา | 41.0 | 43.0 |
| ไม่ได้ทำงาน | 42.9 | 40.8 |

การค้าระหว่างประเทศของไทย เดือนมีนาคม 2565



โดย สำนักงานนโยบายและ
ยุทธศาสตร์การค้า

การส่งออก มีมูลค่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 28,859.6 ล้านเหรียญสหรัฐฯ (922,313 ล้านบาท) ขยายตัวร้อยละ 19.5 หากหักสินค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย ขยายตัวร้อยละ 8.9 **กลุ่มสินค้าที่ขยายตัวดี** ได้แก่ 1) สินค้าที่ได้รับอานิสงส์จากราคาพลังงานและโภคภัณฑ์ที่สูงขึ้น อาทิ เหล็ก น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป และเคมีภัณฑ์ 2) สินค้าเกษตรและอาหารที่เป็นสินค้าจำเป็นในภาวะสงคราม และต่างประเทศมีความต้องการสต็อกสินค้าเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและอาหาร 3) เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าคงทน ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจและการจ้างงาน และ 4) สินค้าป้องกันการติดเชื้อและการแพร่ระบาด **ตลาดส่งออกที่ขยายตัว** อาทิ สหรัฐฯ จีน ญี่ปุ่น สวิตเซอร์แลนด์ และสิงคโปร์

การนำเข้า มีมูลค่า 27,400.6 ล้านเหรียญสหรัฐฯ (887,353 ล้านบาท) ขยายตัวร้อยละ 18.0 สินค้านำเข้า 5 อันดับแรก ได้แก่ น้ำมันดิบ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ และแผงวงจรไฟฟ้า **แหล่งนำเข้าที่ขยายตัว** อาทิ จีน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ สหรัฐฯ และมาเลเซีย

ดุลการค้า เกินดุล 1,459.1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ (34,960 ล้านบาท)

ดัชนีราคาส่งออก ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 16 ที่ร้อยละ 4.5 (YoY)

ดัชนีราคานำเข้า ปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 14.5 (YoY) สูงสุดในรอบมากกว่า 13 ปี

การค้าระหว่างประเทศของไทย

| หน่วย (Unit) : ล้านเหรียญสหรัฐฯ (Million USD) | มี.ค. 2565 Mar 2022 | มี.ค. - มี.ค. 2565 Jan-Mar 2022 |
|--|------------------------|------------------------------------|
| มูลค่าการส่งออก (Export Value) | 28,859.6 +19.5% | 73,601.4 +14.9% |
| มูลค่าการนำเข้า (Import Value) | 27,400.6 +18.0% | 74,545.3 +18.4% |
| ดุลการค้า (Trade Balance) | 1,459.1 | -944.0 |

สินค้าและตลาดส่งออก 5 อันดับแรก เดือน มี.ค. 65

| สินค้า | มูลค่า (ล้าน USD) | Δ (%YoY) | สัดส่วน (%) | ประเทศ | มูลค่า (ล้าน USD) | Δ (%YoY) | สัดส่วน (%) |
|--|----------------------|-------------|----------------|----------------|----------------------|-------------|----------------|
| อัญมณี และเครื่องประดับ | 3,409.4 | 341.4 | 11.8 | สหรัฐฯ | 4,459.4 | 21.5 | 15.5 |
| รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ | 2,712.4 | -10.9 | 9.4 | จีน | 3,207.8 | 3.2 | 11.1 |
| เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ | 2,401.3 | 32.3 | 8.3 | ญี่ปุ่น | 2,271.5 | 1.0 | 7.9 |
| ผลิตภัณฑ์ยาง | 1,292.7 | -13.4 | 4.5 | สวิตเซอร์แลนด์ | 1,915.2 | 2,865.2 | 6.6 |
| เม็ดพลาสติก | 1,060.9 | 4.7 | 3.7 | สิงคโปร์ | 1,262.2 | 100.5 | 4.4 |

สินค้าและแหล่งนำเข้า 5 อันดับแรก เดือน มี.ค. 65

| สินค้า | มูลค่า (ล้าน USD) | Δ (%YoY) | สัดส่วน (%) | ประเทศ | มูลค่า (ล้าน USD) | Δ (%YoY) | สัดส่วน (%) |
|-----------------------------------|----------------------|-------------|----------------|--------------------------|----------------------|-------------|----------------|
| น้ำมันดิบ | 4,375.2 | 166.7 | 16.0 | จีน | 5,653.6 | 14.1 | 20.6 |
| เคมีภัณฑ์ | 1,934.0 | 8.3 | 7.1 | ญี่ปุ่น | 3,406.2 | -4.9 | 12.4 |
| เครื่องจักรกล และส่วนประกอบ | 1,863.5 | 0.9 | 6.8 | สหรัฐอาหรับ เอมิเรตส์ | 2,334.9 | 270.7 | 8.5 |
| เครื่องจักรไฟฟ้า และส่วนประกอบ | 1,760.8 | 6.4 | 6.4 | สหรัฐฯ | 1,363.2 | 1.5 | 5.0 |
| แผงวงจรไฟฟ้า | 1,570.3 | 28.7 | 5.7 | มาเลเซีย | 1,286.6 | 28.9 | 4.7 |

ดัชนีราคาส่งออก - นำเข้า เดือน มี.ค. 65

| ดัชนีราคา | การเปลี่ยนแปลง (%MoM) | | | การเปลี่ยนแปลง (%YoY) | |
|-----------|-----------------------|---------|----------|-----------------------|----------|
| | มี.ค. 65 | ก.พ. 65 | มี.ค. 65 | มี.ค. 65 | มี.ค. 65 |
| ส่งออก | 0.8 | 0.9 | 1.1 | 4.5 | 107.6 |
| นำเข้า | 2.2 | 2.5 | 3.4 | 14.5 | 113.0 |



ท่านสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติม
ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทย
ประจำเดือนมีนาคม 2565
ผ่าน QR Code นี้

สถานการณ์ราคทองคำ ราคาน้ำมันอัตรแลกเปลี่ยน และราคาสินค้าเกษตร

เดือนเมษายน 2565

ราคาสินค้ารายเดือน

แหล่งที่มา : CEIC

| สินค้า | เดือน | Mar-65 | Apr-65 | %Δ(MoM) | Apr-64 | Apr-65 | %Δ(YoY) |
|------------------------------|-------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|---------|
| ข้าว : (Baht/100Kg) | | | | | | | |
| ข้าวขาว 5% (Hm) | | 1,259.78 | 1,300.29 | 3.22 | 1,401.47 | 1,300.29 | -7.22 |
| ข้าวหอมมะลิ 100% ชั้น 2 | | 2,436.74 | 2,563.82 | 5.22 | 2,359.71 | 2,563.82 | 8.65 |
| ยางพารา : (Baht/Kg) | | | | | | | |
| แผ่นรมควัน ชั้น 3 (f.o.b) | | 74.20 | 77.73 | 4.76 | 68.45 | 77.73 | 13.56 |
| ยางแท่ง STR20 (f.o.b) | | 58.75 | 57.71 | -1.77 | 52.06 | 57.71 | 10.85 |
| ทองคำ | | | | | | | |
| ลอนดอน PM (USD/Troy oz.) | | 1,947.83 | 1,933.90 | -0.72 | 1,761.68 | 1,933.90 | 9.78 |
| ไทย (THB/Baht) | | 30,489.13 | 30,904.76 | 1.36 | 25,961.36 | 30,904.76 | 19.04 |
| น้ำมันดิบ : (USD/BBL) | | | | | | | |
| WTI | | 108.49 | 101.78 | -6.18 | 61.71 | 101.78 | 64.93 |
| อัตราแลกเปลี่ยน | | | | | | | |
| THB/USD | | 33.24 | 33.81 | 1.71 | 31.33 | 33.81 | 7.91 |

ราคากองคำ

ราคาทองคำตลาดโลกปรับตัวลดลงเล็กน้อย ขณะที่ราคาทองคำในประเทศมีราคาเฉลี่ยรายเดือนสูงที่สุดนับตั้งแต่ปี 2541 เกี่ยวเนื่องกับค่าเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และสัญญาณที่ธนาคารกลางสหรัฐฯจะปรับขึ้นดอกเบี้ยร้อยละ 0.5 หลังจากเงินเฟ้อสหรัฐฯ สูงสุดในรอบ 41 ปี ส่งผลให้ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นสร้างแรงกดดันต่อราคาทองคำในตลาดโลก

ราคาน้ำมัน

ราคาน้ำมันดิบ (WTI) ปรับตัวลดลงจากเดือนที่ผ่านมา เนื่องจากสหรัฐฯ ประกาศระบายน้ำมันออกจากคลังสำรองทางยุทธศาสตร์ (SPR) และประเทศสมาชิกของสำนักงานพลังงานสากล (IEA) ประกาศจะร่วมกันระบายน้ำมันเพิ่มเติมจากสหรัฐฯ ขณะที่ความต้องการใช้น้ำมันมีแนวโน้มลดลงจากการระบาดของเชื้อโควิด-19 ระลอกใหม่ในจีน ซึ่งเป็นประเทศที่นำเข้าน้ำมันดิบอันดับต้น ๆ ของโลก

อัตราแลกเปลี่ยน

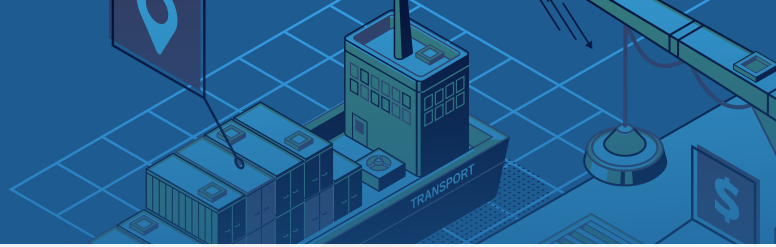
ค่าเงินบาทมีแนวโน้มอ่อนค่ามากขึ้น สอดคล้องกับค่าเงินของทั้งภูมิภาค เนื่องจากการขยายตัวของเงินเฟ้อในหลายประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะสหรัฐฯ และประเทศในกลุ่มยุโรป ทำให้ธนาคารกลางต้องดำเนินนโยบายการเงินแบบเข้มงวดเพื่อชะลอการขยายตัวของเงินเฟ้อ นอกจากนี้ สถานการณ์โควิด-19 ได้กลับมารุนแรงมากขึ้นในจีน ทำให้ค่าเงินบาทอ่อนค่าอย่างมีนัยสำคัญ

ข้าว

ราคาข้าวเดือนเมษายน 2565 ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากเดือนก่อนหน้า เป็นผลจากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงและสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนทำให้หลายประเทศมีความต้องการข้าวเพิ่มขึ้นเพื่อใช้ในการสำรอง

ยางพารา

ภาพรวมราคายางปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงและราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ประกอบกับมีปริมาณยางออกสู่ตลาดน้อย



จีน

ยกระดับการค้าข้ามพรมแดน

▶ เมืองเซี่ยเหมิน เมืองท่าเรือและเมืองแห่งการท่องเที่ยวที่สำคัญของจีน วางเป้าหมายเป็นสปริงบอร์ดสินค้าและบริการสู่ภูมิภาคต่าง ๆ เชื่อมโยงเศรษฐกิจเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา โดยได้ร่าง 23 มาตรการ เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการค้าข้ามพรมแดน (Cross Border E-Commerce) โดยใช้ระบบ Single-Document และการขนส่งแบบ Multimodal Transport ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง



แคนาดา

ส่งเสริมธุรกิจเหมืองแร่ ทำแบตเตอรี่ ดันรถยนต์ไฟฟ้า

▶ รัฐบาลแคนาดาประกาศนโยบายส่งเสริมการลงทุนธุรกิจเหมืองแร่เพื่อใช้เป็นส่วนประกอบหลักของแบตเตอรี่ อาทิ แร่ลิเทียม แร่ลึเทียม แร่โคบอลต์ หลังผลกระทบจากราคาน้ำมันพุ่งสูงและภาวะโลกร้อนจากการใช้พลังงานฟอสซิล โดยตั้งงบประมาณผูกพันใน 8 ปีข้างหน้ามูลค่า 1.02 แสนล้านบาท ตั้งเป้าหมายสร้างระบบห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) อันใหม่ของอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าภายในประเทศ

ไทย-เวียดนาม

ร่วมหารือแนวทางส่งเสริมการค้าทวิภาคี

▶ ไทย-เวียดนาม เปิดประชุมคณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee: JTC) เพื่อหาแนวทางมาตรการ และแผนปฏิบัติการ เพิ่มการค้าทวิภาคีเป็นมูลค่า 25,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยได้ตกลงที่จะร่วมมือกันอย่างเป็นทางการและอำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกกระหว่างสองประเทศ สร้างประโยชน์ร่วมกันและส่งเสริมความเชื่อมโยงในด้านการเกษตร การขนส่ง และการลงทุน



แหล่งที่มาข้อมูล: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ



รับข้อมูล ข่าวสาร บทวิเคราะห์
ง่ายๆ แคสแกน QR Code

