



TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 02/2020 | กุมภาพันธ์ 2563

www.tnsc.com



ราคาน้ำมัน **LOW SULPHUR** ปรับเพิ่มขึ้น !!
ผลกระทบต่อผู้ส่งออก



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 || Fax. : +66 (0) 2679 7500-2

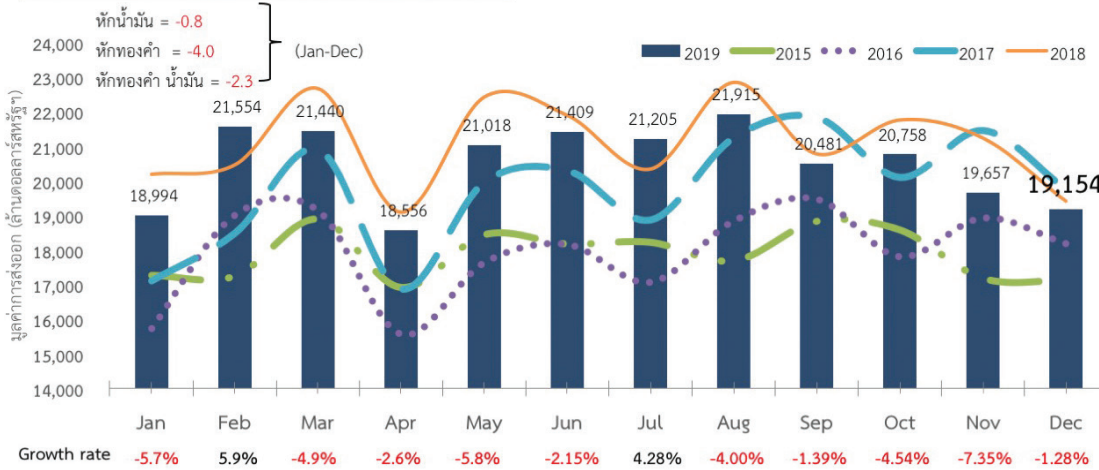
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
E-mail : tnsc@tnsc.com

Thailand Economic Outlook :

ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2015-2019

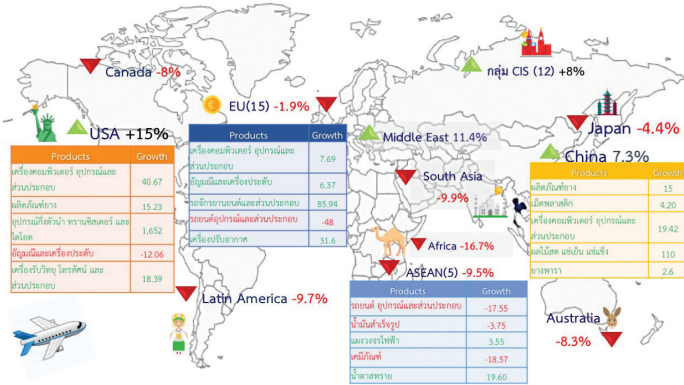
December 19				
	Million Dollar		Million Baht	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	19,154.2	-1.28	573,426.1	-9.26
Import	18,558.5	+2.54	563,799.3	-5.98
Balance	+595		+9,627	

Jan - December 19				
	Million Dollar		Million Baht	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	246,244.5	-2.65	7,627,663.1	-5.93
Import	236,640	-4.66	7,437,311.4	-7.77
Balance	+9,604.6		+190,351.7	



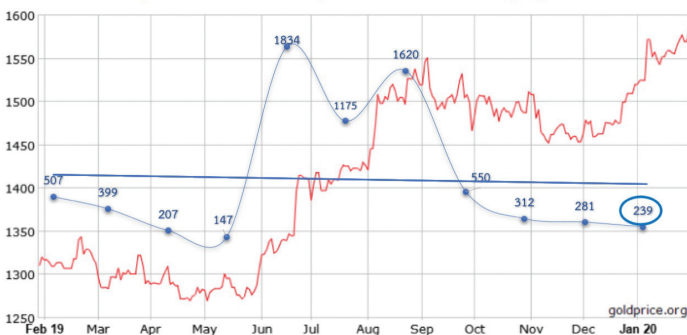
Export by Destination : December 2019

World Export Growth -1.28%



ทิศทางราคาทองคำในตลาดโลก

**ทองคำยังไม่ขึ้นรูป ส่งออก 239 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือหดตัว -40%
มูลค่าการส่งออกทองคำยังไม่ขึ้นรูป เดือนธันวาคม 2562 (ล้านเหรียญสหรัฐ)



ที่มา: goldprice.org และกระทรวงพาณิชย์

สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนธันวาคม 2562

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า Dec/19 (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Forecast 2019	Forecast 2020
กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"			
ข้าว	309	-41.4%	-25.9%
ยางพารา	324	-2.7%	-15.3%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	169	-24.0%	-19%
น้ำตาลทราย	229	33.3%	-0.5%
กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"			
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	447	9.7%	
อาหารอื่นๆ	658	17.1%	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	346	-6.8%	6.8%
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	278	11.6%	2.6%
กุ้งสดแช่แข็งและกึ่งแปรรูป	89	-20.1%	
กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	1,371	-13.5%	-6%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,248	-3.6%	0%
กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,320	13.9%	
Hard Disk Drive	954	14.2%	-7.2%
แผงวงจรไฟฟ้า	641	-5.7%	-1%
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	425	19.2%	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	233	-10.6%	
กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1017	5.6%	2.0%
เคมีภัณฑ์	585	-22.4%	-17.3%
น้ำมันสำเร็จรูป	691	-6.4%	-21.1%
เม็ดพลาสติก	702	-8.9%	0.1%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	327	-2.8%	-11%
กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"			
อัญมณี และเครื่องประดับ	721	-17.5%	30.9%
สิ่งทอ	545	-4.2%	-3.1%



TNSC Newsletter, Issue 02/2020 : กุมภาพันธ์ 2563
Copyright © 2016 by สมาชิกรัฐสภาทางเรือแห่งประเทศไทย
1168/97 อาคารศูนย์พัฒนาอู่เรือ ชั้น 32 เขต C
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-2
E-mail : tnsct@tnsc.com

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

ผลิตและจัดพิมพ์โดย บริษัท บีซี แอ็บโซลูท จำกัด
แม่พิมพ์สี-ขาวดำโดย บริษัท สุนทรพัลลภ จำกัด
พิมพ์ที่ บริษัท ไชยบรรณ จำกัด กรุงเทพมหานคร, ประเทศไทย
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.

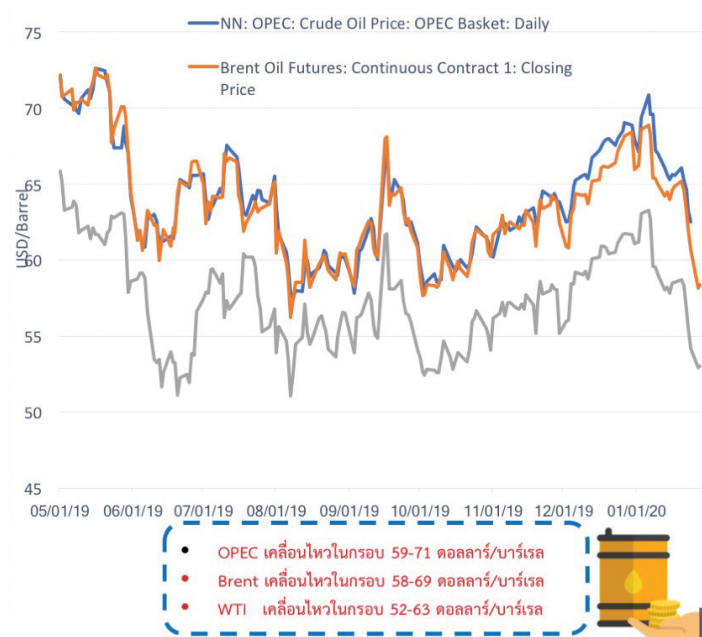
ผลกระทบของการระบาดไวรัสโคโรนา ต่อ ประเทศไทย

- ผลประโยชน์ต่อไทย**
เป็นโอกาสสำหรับ spot shipment ที่ไทยจะขายให้ประเทศอื่นแทน supplier จีน แม้อาจเกิดได้ไม่มากนัก
- ผลเสียต่อไทย**
 - ผู้ประกอบการต้องแบกรับสินค้าคงคลังที่สามารถส่งออกไปได้ยังตลาดจีน
 - การปรับไปเจรจาธุรกิจกับจีนจะทำได้ยาก ทำให้ยอดส่งออกในช่วงต่อไปจะได้รับผลกระทบ
- ความเสียหายต่อมูลค่า GDP**
อาจได้รับผลกระทบที่ร้อยละ 0.87 เมื่อเปรียบเทียบกับความรุนแรงของผลกระทบจากโรคซาร์ส ที่ได้รับผลกระทบต่อการส่งออกที่ร้อยละ 1.75 โดยมีมูลค่าความเสียหายที่ 65.625 MUUSD หรือ 2,000 MB ต่อการส่งออกไปยังจีน (ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่ 30.5 บาทต่อดอลลาร์)
- ความเสียหายต่อการท่องเที่ยว**
คาดการณ์ว่าสถานการณ์โรคระบาดอาจยาวไปถึง 3 เดือน อาจมีมูลค่าความเสียหายอยู่ที่ 6 - 7.5 แสนล้านบาท และจำนวนนักท่องเที่ยวหายไปมากกว่า 1.89 ล้านคน (ข้อมูลจาก ททท.)

สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 2 ก.พ 63 : 31.19 บาท/เหรียญสหรัฐ (อ่อนค่า -5.08% Year-to-Date และแข็งค่า 0.35% Year-on-Year)



ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก (Crude Oil Price)



แนวโน้มราคาน้ำมันดิบในเดือนมกราคมค่อนข้างมีความผันผวนสูง เนื่องจากในช่วงต้นเดือนราคาน้ำมันพุ่งทะยานมากกว่าร้อยละ 3 เนื่องจากความขัดแย้งทางรัฐภูมิศาสตร์ระหว่างสหรัฐและอิหร่าน หลังจากการสั่งหารายพลระดับสูงของอิหร่านโดยสหรัฐ ประกอบกับได้รับปัจจัยสนับสนุนจากการลงนามข้อตกลงระยะที่ 1 ระหว่างสหรัฐฯ-จีนเมื่อวันที่ 15 ม.ค. ที่ผ่านมา

แต่อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันกลับได้รับแรงกดดันด้านราคาที่ลดลงจากความเสี่ยงการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาในประเทศจีนและเริ่มระบาดไปทั่วโลก ส่งผลต่ออุปสงค์การใช้้ำมันโดยเฉพาะการบินและการขนส่งทางเรือลดลงประกอบกับเป็นช่วงเทศกาลตรุษจีน

ผลกระทบของการระบาดไวรัสโคโรนา ต่อ ประเทศไทย

ด้านโลจิสติกส์

- เมืองอู่กัน :** ปิดบริการขนส่งมวลชนสาธารณะเส้นทาง ทั้งทางบก น้ำ และอากาศ โดยภาครัฐจะเป็นผู้ควบคุมการนำเข้าและส่งออกซึ่งจะอนุญาตเพียงสินค้าที่จำเป็นเท่านั้น โดยจะต้องแจ้งล่วงหน้าเพื่อวางแผนการขนส่ง
- มณฑลอื่น ๆ :** เนื่องจากการขยายวันหยุดออกไปถึง 10 กพ. 2563 ส่งผลให้บริษัทผู้ผลิต, โกดังสินค้า, บริษัทขนส่งต่าง ๆ หยุดให้บริการ ทำให้การส่งออกนำเข้าของจีนหยุดชะงัก (แม้ว่าในวันที่ 3 กพ.นี้ มีบริษัทบางแห่งของจีนเริ่มเปิดทำการบางส่วน) ส่งผลให้จีนนำเข้าเข้ามาในขณะนี้อาจจะติดค้างอยู่ในท่าเรือ ไม่สามารถขนส่งออกได้ ซึ่งสินค้าที่ได้รับผลกระทบสูงสุด คือ สินค้าในกลุ่ม Perishable goods หรือสินค้าที่เป็นของสด
- โดยสรุป :** บริษัทหลายรายที่ให้บริการในไทย ยังคงให้บริการรับขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือในมณฑลต่างๆ ของประเทศจีนได้ (ยกเว้นอู่กัน) แต่ที่ผู้นำเข้า ส่งออกไทยจะต้องประสานกับคู่ค้าในจีนเพื่อวางแผนการขนส่งร่วมกัน
- ผลกระทบ :** ในวันที่ 10 กพ. นี้เมื่อผลต่างค่า ในจีนจะเปิดทำการตามปกติ คาดว่า Demand ของทั้งการส่งออก - นำเข้าไปจีนจะมีจำนวนมาก ทำให้เกิด Congestion ที่ท่าเรือไทยและท่าเรือของประเทศจีน ค่าระวางเรืออาจจะปรับเพิ่มขึ้นในช่วงสั้นๆ (Port Congestion Surcharge) รวมถึงปัญหาการไม่มี Space ในการบรรทุกสินค้า

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การส่งออกไทย ปี 2019

TNSC Forecast in 2019 = -2.5% to -3%
Actual Growth in 2019 = -2.65%
Forecast 0-1% growth in 2020

- การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา**
ไทยอาจได้รับอานิสงส์สำหรับ spot shipment จากลูกค้าของจีนที่หันมาซื้อสินค้าหรือวัตถุดิบจากจีนจากไทย
- ค่าเงินบาทอ่อนค่าขึ้นเล็กน้อย**
เป็นโอกาสดีในระยะเวลาสั้นสำหรับผู้ส่งออกในการประมาณการซื้ออัตรา rate ได้ชัดเจนมากขึ้น รวมถึงช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เข้ามาท่องเที่ยวมากขึ้น ทดแทนนักท่องเที่ยวจีน
- การลงนามความตกลง สหรัฐและจีน ระยะแรก** อย่างเป็นทางการ
ทำให้บรรยากาศทางการค้าระหว่างประเทศดีขึ้นและคลายความกังวลแก่ทั่วโลกได้ในระยะสั้น
- การส่งออกทองคำยังไม่ขึ้นรูปในช่วงที่ผ่านมาปรับเพิ่มขึ้น**
เนื่องด้วยความไม่แน่นอนในความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐและอิหร่าน ประกอบกับความกังวลของประชาชนและนักลงทุนในการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การส่งออกไทย ปี 2019 (ต่อ)

ปัจจัยลบและความเสี่ยงสำคัญ

- การระบาดของไวรัสโคโรนา**
 - ภาคการท่องเที่ยว เม็ดเงินจากการท่องเที่ยวหายไปเกือบแสนล้านบาท
 - ทำให้ผู้ประกอบการเกิดภาวะ Over inventory เนื่องจากคำสั่งซื้อจากจีน
 - สินค้าอาจค้างคั่งอยู่ที่ท่าเรือปลายทางและอาจต้องเสียค่า Port Congestion Surcharge
- ปัญหาภัยแล้ง และภาวะเปียกที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้าสินค้า**
มาตรการจำกัดการนำเข้า (หรือโควตา) อาทิ มะพร้าว หอมหัวใหญ่ กากกาแฟ ประกอบกับปัญหาภัยแล้งที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อปริมาณน้ำซึ่งส่งผลให้ผลผลิตไม่เพียงพอต่อการส่งออกและไม่สามารถใช้ประโยชน์จากค่าเงินบาทแข็งค่าได้
- มาตรการจำกัดการวิ่งของรถบรรทุกในการเข้าพื้นที่จังหวัดภูเก็ต และการห้ามวิ่งรถในคืน**
 - ต้นทุนการขนส่งทางรถบรรทุกเพิ่มขึ้น ประมาณ 1,000 - 5,000 บาทต่อเที่ยวขนส่ง
 - ปริมาณรถสะสมจำนวนมากจะไปถึงสถานที่ปลายทาง และประตูการค้าหลัก (บริเวณรอบท่าเรือและโรงงาน)
- ความล่าช้าในการผ่านร่าง พ.ร.บ.ประมง ปี 2563**
อาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและขาดความต่อเนื่องในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ประกอบการและประชาชน

ข้อเสนอแนะของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)

เพิ่มโควตานำเข้าสินค้า

- การกำหนดเพิ่มโควตานำเข้าบางรายการโดยเฉพาะสินค้าเกษตร เป็นกรณีพิเศษโดยในปีที่คาดว่าจะมีผลกระทบรุนแรงกว่าที่ผ่านมา
- ผ่อนคลายนโยบายในการขออนุญาตนำเข้าให้มีความสะดวกมากขึ้นในช่วง Short stock

หาตลาดใหม่ทดแทนตลาดจีนในระยะสั้น

ขอให้ภาครัฐที่เกี่ยวข้องเร่งหาตลาดทดแทนจีนในระยะสั้นโดยเฉพาะสินค้าที่ไทยมีศักยภาพในการส่งออกไปจีน เนื่องจากโคโรนาไวรัสทำให้จีนปิดเมืองสำคัญหลายเมืองส่งผลให้การส่งออกสินค้าทั้งทางอากาศและทางเรือได้รับผลกระทบ

“สภาผู้ส่งออกจับมือแบงก์ชาติ ผ่อนคลายอุปสรรคและเพิ่มการใช้ประโยชน์บัญชี FCD และมุ่งลดต้นทุนแฝงของผู้ส่งออก”

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 16 มกราคม 2563 เวลา 09.00-10.30 น. นางสาวกัญญกัศ ดันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งออกทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้นำคณะผู้บริหาร เข้าพบ ดร.วิโรท สันติประภพ ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย และคณะผู้บริหาร เพื่อหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาวិฤถดค่าเงินบาทต่อการส่งออก และการอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

โดยคณะกรรมการ สรท. ร้องขอ สปท. แก้ไขปัญหาเรื่องต้นทุนแฝงที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศ ดังนี้ 1) ขอให้ช่วยบริหารจัดการต้นทุนทางการเงินที่เป็นต้นทุนแฝงและปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคในการทำธุรกรรมทางการเงิน ปัจจุบันประเทศไทยยังคงมีต้นทุนแฝงที่ค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นที่มีแนวโน้มของต้นทุนแฝงลดลงอย่างต่อเนื่อง อาทิ ค่าธรรมเนียมในการทำธุรกรรมของธนาคารพาณิชย์ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลาง

และขนาดย่อม และค่าธรรมเนียมการโอนเงินตราต่างประเทศผ่านบัญชี FCD 2) สรท. เห็นด้วยกับมาตรการ Counter flow ของธนาคารแห่งประเทศไทย มาตรการดังกล่าวจะช่วยลดแรงกดดันค่าเงินบาทด้วยการสนับสนุนให้เอกชนออกไปลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น 2.1) สรท. เสนอให้มีการใช้ counter flow ในรูปแบบของการชำระค่าสินค้าและบริการเป็นเงินตราต่างประเทศ ทั้ง Supply chain แก่ผู้ประกอบการเพื่อลดแรงกดดันค่าเงินบาท เพิ่มเติมจากการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ 2.2) สรท. มีข้อเสนอเพิ่มเติมว่าขอให้หน่วยงานภาครัฐของไทยเป็นผู้ออกไปลงทุนนอกประเทศด้วย เนื่องจากเม็ดเงินและความน่าเชื่อถือของภาครัฐจะมากกว่าเอกชน กอปรกับปัจจุบัน สปท. ได้อนุญาตให้บุคคลธรรมดาสามารถเปิดบัญชี FCD ได้จึงเป็นโอกาสที่จะสามารถนำเงินออกไปลงทุนในต่างประเทศได้มากขึ้น สอดคล้องกับมาตรการดังกล่าว ขณะเดียวกัน สปท. ควรพิจารณาให้บุคคลธรรมดาที่เปิดบัญชี FCD สามารถซื้อขายกรรมธรรมด้วยสกุลเงินเหรียญสหรัฐได้

ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย ตอบรับข้อเสนอของ สรท. ดังนี้ 1) ในปัจจุบัน สปท. ได้อนุญาตให้ทำการชำระค่าสินค้าและบริการผ่านบัญชี FCD ได้แล้ว แต่จำเป็นต้องมีการปรับกระบวนการและเงื่อนไขของการใช้ประโยชน์จากบัญชี FCD ให้ง่ายและสะดวกมากขึ้นใกล้เคียงกับการใช้บัญชีเงินบาท รวมถึงจะทบทวนกฎเกณฑ์การแลกเปลี่ยนเงินเพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถทำธุรกรรมทั้งในประเทศและต่างประเทศได้ง่ายขึ้น 2) สปท. จะหารือกับธนาคารพาณิชย์ในการอำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมผ่านบัญชี FCD ระหว่างธนาคาร อย่างไรก็ตาม สปท. แนะนำให้ผู้ประกอบการทำการค้าระหว่างกันเปิดบัญชี FCD ในกลุ่มธนาคารพาณิชย์เดียวกัน เพื่อช่วยลดขั้นตอน เวลา และค่าธรรมเนียม ในการทำธุรกรรมให้น้อยลง

แนวทางการร่วมมือของธนาคารแห่งประเทศไทยและสภาผู้ส่งออกทางเรือแห่งประเทศไทย โดยจะเร่งประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับการส่งออก-นำเข้า อาทิ 1. แนวโน้มค่าเงินบาท เช่น อัตราแลกเปลี่ยนรายวัน และทิศทางที่คาดการณ์ บทวิเคราะห์ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราแลกเปลี่ยน 2. การเปรียบเทียบ



ต้นทุนการใช้เครื่องมือป้องกันความเสี่ยง โดยจะเปิดเผยข้อมูลค่าธรรมเนียม FCD ของธนาคารพาณิชย์ และ 3. การให้ความรู้พื้นฐานเครื่องมือในการป้องกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยน หลักเกณฑ์และเอกสารที่จำเป็นสำหรับการทำธุรกรรม ผ่านช่องทางออนไลน์ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการส่งออกและเพิ่มการเข้าถึงข้อมูลมากขึ้น นอกจากนี้ ทั้งสองหน่วยงานจะร่วมมือในการลดต้นทุนแฝงในการทำการค้าระหว่างประเทศ เพื่อช่วยยกระดับศักยภาพในการส่งออกไทย อาทิ ลดค่าธรรมเนียมทางการเงิน แก้ไขระเบียบจากภาครัฐที่เป็นอุปสรรคต่อความสามารถในการส่งออก ปรับปรุงระบบ National Single Window ให้เป็น Single Submission ที่สมบูรณ์ เชื่อมโยงทั้งระบบ และไม่ต้องใช้เอกสารในการดำเนินการพิธีการส่งออกและนำเข้าซึ่งจะส่งผลต่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น

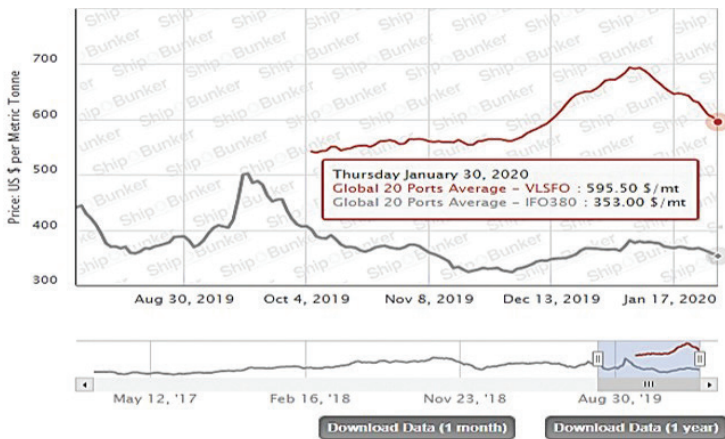
อย่างไรก็ตาม แนวทางของ สปท. ในการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเร่งนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์เข้ามาเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตในช่วงสถานการณ์ค่าเงินบาทแข็งนั้น สรท. ได้ชี้แจงข้อเท็จจริงว่ากรณีที่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กลงจะนำเข้าเครื่องมือเครื่องจักร โดยตรงจากต่างประเทศเป็นเรื่องยาก เนื่องจากปริมาณและศักยภาพในการนำเข้าไม่มากพอจึงจำเป็นต้องนำเข้าผ่านตัวแทนหรือตัวกลางที่จำหน่ายเครื่องมือ เครื่องจักร ซึ่งต้องมีกำหนดราคาเพิ่มเติมนำเข้าดำเนินการและกำไรของตัวแทนหรือตัวกลางอยู่ก่อนแล้ว ประกอบกับมีการคิดค่าบริการหลังการขายรวมอยู่ในราคาสินค้านั้น ทำให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมไม่ได้ประโยชน์จากการนำเข้าเครื่องจักรในช่วงสถานการณ์ดังกล่าว

ราคาน้ำมัน Low Sulphur ปรับเพิ่มขึ้น: ผลกระทบต่อผู้ส่งออก

สืบเนื่องจาก มาตรการ IMO Low Sulphur Regulation 2020 ภายใต้อนุสัญญา MARPOL Annex 6 เรื่อง "การป้องกันการปล่อยมลภาวะทางอากาศจากเรือ" ซึ่งเป็นข้อกำหนดขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ในการลดปริมาณกำมะถันในน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือบรรทุกสินค้า จากเดิมที่ปริมาณการปล่อยซัลเฟอร์ของเรืออยู่ที่ร้อยละ 3.5 m/m โดยกำหนดให้เรือบรรทุกสินค้าต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเรือที่มีปริมาณกำมะถันไม่เกินร้อยละ 0.5 m/m และให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ที่ผ่านมาจากมาตรการดังกล่าวทำให้ผู้ให้บริการสายเดินเรือต้องปรับตัวและดำเนินการให้สอดคล้องตามข้อกำหนด กล่าวคือ บางส่วนได้มีการติดตั้ง Cleaning System หรืออุปกรณ์ Scrubber เพื่อรองรับการปล่อยกำมะถันออกสู่ธรรมชาติ ซึ่งทำให้มีต้นทุนค่าติดตั้งประมาณ 8-10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ/ลำ สำหรับเรือขนาดใหญ่ และสายเรือส่วนใหญ่เลือกวิธีการเปลี่ยนมาใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกำมะถันต่ำ หรือ Low Sulphur ซึ่งทำให้มีต้นทุนค่าน้ำมันที่สูงขึ้นประมาณ 200-250 เหรียญสหรัฐต่อตัน หรือเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 40-50

ทั้งนี้ ในไตรมาสที่ 4 ของปี 2562 ที่ผ่านมา สายเรือหลายสายได้มีการปรับสื่อน้ำมันเป็นน้ำมัน Low Sulphur และเริ่มนำราคาน้ำมัน Low Sulphur เข้ามาใช้คำนวณค่าเชื้อเพลิง ดังนั้น ในขณะนี้สายเรือแต่ละสายจึงได้มีการออกประกาศปรับเปลี่ยนอัตราเรียกเก็บค่าน้ำมันในเส้นทางต่างๆ ซึ่งจากการปรับเพิ่มขึ้นของราคาเชื้อเพลิงดังกล่าว ย่อมส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการ ซึ่งไม่เพียงแต่ผู้ประกอบการในประเทศไทย แต่ยังรวมถึงผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลก

สำหรับทิศทางราคาเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge ของสายเรือเมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันในตลาดโลก หากพิจารณาราคาเฉลี่ยของน้ำมันในตลาดโลก (ราคาเชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือ) จากข้อมูลของ Ship & Bunker พบว่าราคาน้ำมันยังคงมีความผันผวน อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาภาพรวมราคาน้ำมันเฉลี่ยของ Global 20 Ports Average ตั้งแต่ช่วงปลายเดือนธันวาคมที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน พบว่าราคาของน้ำมัน IFO 380 และราคาน้ำมัน Very Low Sulphur Oil (VLSFO) ปรับเพิ่มสูงขึ้นในช่วงต้นเดือนมกราคม ซึ่งเป็นช่วงกำหนดบังคับใช้มาตรการดังกล่าวของ IMO และมีการปรับลดระหว่างช่วงกลางเดือนจนถึงปัจจุบัน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มกราคม 2563) โดยผลต่างราคาของราคาน้ำมัน Low Sulphur สูงกว่าน้ำมัน High Sulphur เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ USD 220-250/MT หรือคิดเป็นร้อยละ 41 ดังกราฟ



	Jul 31, '19 - Jan 30, '20	High	Low	Average	Spread
Global 20 Ports Average - VLSFO		\$694.00	\$540.00	\$597.50	\$154.00
Global 20 Ports Average - IFO380		\$502.00	\$324.00	\$377.50	\$178.00

Remark:

- IFO380 is Max 3.5% Sulfur Bunkers (RME, RMF, RMG, RMH, RMK, etc)
- VLSFO is Max 0.5% Sulfur fuel (Also known as IMO2020 grade bunkers)
- Global 20 Ports Average is, for each grade, the linear average of the following 20 major global bunkering ports, that together are responsible for a vast majority of global volumes: Busan, Colombo, Durban, Fujairah, Gibraltar, Hong Kong, Houston, Istanbul, LA/Long Beach, Las Palmas, Mumbai, New York, Panama, Piraeus, Rotterdam, Santos, Shanghai, Singapore, St Petersburg, Tokyo.

โดยสรุปทิศทางราคาเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge ของสายเรือ ตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ปี 2562 จนถึงช่วงต้นปี 2563 ภาพรวมมีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้น เป็นผลเนื่องมาจากอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านในการเริ่มบังคับใช้มาตรการ IMO Low Sulphur 2020 ที่สายเรือปรับราคาน้ำมัน Low Sulphur ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงกว่าเชื้อเพลิงเดิมมาคำนวณ อย่างไรก็ตาม ในช่วงเปลี่ยนผ่าน แต่ละสายเรือจะมีรายละเอียดการคำนวณสัดส่วนการเรียกเก็บที่อาจแตกต่างกัน เช่น บางสายเรือใช้การคำนวณจากค่าเฉลี่ยของอัตราน้ำมันในไตรมาสล่าสุด หรือบางสายเรือคำนวณจากส่วนต่างของราคาน้ำมัน Low Sulphur และราคาน้ำมัน 3.5% High Sulphur ของเดือนก่อนหน้า เป็นต้น ทำให้ราคาอาจมีปรับเพิ่มขึ้น และลดลงบ้างในบางเส้นทาง แต่โดยภาพรวมค่า Bunker Surcharge ยังมีแนวโน้มในทิศทางขาขึ้น โดยจากข้อมูลพบว่าในช่วงเดือนมกราคม ปี 2563 ที่ผ่านมา สัดส่วนการเรียกเก็บค่า Bunker Surcharge มีการปรับเพิ่มขึ้นอยู่ระหว่างร้อยละ 15-50

ทั้งนี้ สายเรือจะมีการทบทวนราคาเป็นรายเดือนหากผลต่างของราคาน้ำมัน Low Sulphur และราคาน้ำมัน 0.5% Sulphur Fuel Oil มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญระหว่างไตรมาส กล่าวคือ เพิ่มขึ้น หรือลดลงมากกว่า USD50/ตัน ซึ่งค่าเชื้อเพลิงดังกล่าวจะมีการปรับให้เป็นไปตามกลไกตลาด

ดังนั้น ผู้ส่งออกต้องติดตามสถานการณ์กับสายเรือถึงการปรับเปลี่ยนค่า Surcharge ดังกล่าว โดยอาจตรวจสอบว่าเส้นทางใดปรับการเรียกเก็บเป็นรายเดือน (เช่น เส้นทางยุโรป) เส้นทางใดปรับการเรียกเก็บเป็นรายไตรมาส (เช่น เส้นทางเอเชีย และสหรัฐอเมริกา) เพื่อใช้ในการวางแผนด้านต้นทุนล่วงหน้าได้อย่างรัดกุม ป้องกันค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มที่อาจกระทบต่อผลการดำเนินงานได้

EAT WELL AND LIVE WELL

WE CREATE AND PRODUCE THE HIGHEST QUALITY PRODUCTS DISTRIBUTED ALL OVER THE WORLD

All our products are formulated with much integrity; from the way we tirelessly strive to source our ingredients, sustainably to the fact that we do not use any animal ingredients, no genetically modified ingredients, no artificial preservatives, colouring or flavouring in our products. Our commitment to sustainable development as the leader of the pineapple industry.

Planet And Conservation

ENERGY MANAGEMENT
WATER MANAGEMENT
AGRICULTURAL SUSTAINABILITY
PACKAGING SUSTAINABILITY

Product And Performance

QUALITY & FOOD SAFETY
PRODUCT
FOOD SECURITY
PRODUCTIVITY

People And Social Responsibility

HUMAN & WORKPLACE
EMPLOYEE ENGAGEMENT
COMMUNITY ENGAGEMENT
GOVERNANCE & ETHICS

Asian Cooking Solutions

MANGO, PAPAYA, PASSION FRUIT, TROPICAL MIXED FRUITS, BANANA

PASTE, COOKING AND STIR-FRY SAUCE, MARINADES, DIPPING SAUCE, CHUTNEY, SPREAD, TOPPINGS

Canned And Dehydrated Fruits

ISO22000:2005, HACCP, BRC, IFS, HALAL, GLUTEN FREE, NON-GMO PROJECT VERIFIED

We have the simplicity of fresh ingredients to innovative products for convenience in the modern cooking. At home, restaurant or industrial/manufacturing - "We have indispensable items for every kitchen"

THE POSSIBILITIES ARE ENDLESS

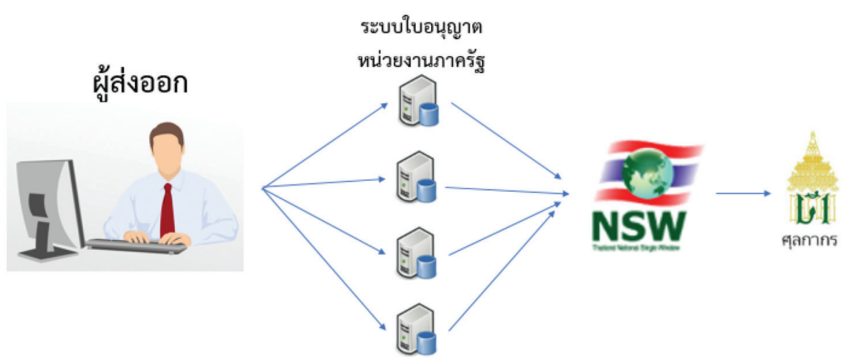
การผลักดันของสรท. ให้ระบบ NSW เป็นระบบ Single submission

ในยุคของ Digital Disruption ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องมีการปรับตัว ทั้งในส่วนของกระบวนการผลิต และกระบวนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้จากการศึกษาข้อมูลกระบวนการขนส่งสินค้าของไทย ในปัจจุบันพบว่า ผู้ส่งออกยังคงประสบปัญหาและอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ 1) ปัญหาความซ้ำซ้อนในการยื่นเอกสารที่คล้ายคลึงกันแก่หลายหน่วยงาน ปัญหาความซ้ำซ้อนในการยื่นเอกสาร เนื่องจากการส่งออก 1 ครั้ง จะต้องมีการขอเอกสารต่างๆ จากหน่วยงาน ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันหลายหน่วยงาน แต่หน่วยงานภาครัฐเหล่านั้น และรูปแบบการกรอกข้อมูลเข้าสู่แบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ (Data field) ยังไม่ได้กำหนดมาตรฐานเดียวกัน ทำให้ผู้ส่งออกต้องกรอกข้อมูลที่คล้ายคลึงกันในหลายชุดข้อมูล 2) ความจำเป็นในการใช้งานเอกสารตัวจริง บางครั้งเกิดความล่าช้าในการส่งเอกสารตัวจริง หรือเอกสารหาย หรือเอกสารชำรุดไม่ชัดเจน ทำให้เกิดความล่าช้าในการส่งออก-นำเข้า แต่ปัญหานี้ค่อนข้างแก้ไขได้ยากเพราะเป็นองค์ประกอบภายนอกที่ประเทศไทยไม่สามารถควบคุมได้เอง ขึ้นอยู่กับผู้ซื้อสินค้า และกฎระเบียบของประเทศปลายทาง 3) มาตรฐานการพิจารณาพิกัดศุลกากร (Harmonized System Code: HS CODE) ของสินค้าที่ไม่ตรงกัน เนื่องจากการพิจารณาพิกัดศุลกากรจะขึ้นอยู่กับดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ ทั้งผู้ส่งออกและผู้รับปลายทาง 4) ปัญหาความไม่รัฐสถานะของการดำเนินการในห่วงโซ่อุปทาน การที่ไม่สามารถมองเห็นห่วงโซ่อุปทาน ทั้งในเรื่องของสถานะของสินค้า (physical asset) เอกสาร (document) และการเงิน (finance) ทำให้ผู้ส่งออกไม่สามารถตรวจสอบสถานะการขนส่งสินค้าได้ เนื่องจากการส่งข้อมูลการขนส่งสินค้าระหว่างผู้ผลิต ผู้ขนส่งให้บริการโลจิสติกส์ และผู้ส่งออก ยังคงเป็นแบบดั้งเดิม (manual) ส่งผลให้เกิดความคลาดเคลื่อนในการวางแผนส่งออก การรับส่งสินค้า การทำเอกสาร และการแจ้งเตือนสถานะปัจจุบันให้ลูกค้าทราบ เช่น แจ้งเตือนความผิดพลาดในการส่งข้อมูล ข้อมูลไม่เป็นปัจจุบัน ข้อมูลไม่ครบถ้วน

ปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาระบบ NSW ของไทย

การพัฒนาระบบ NSW ของไทยเพื่อรองรับทิศทางการเปลี่ยนแปลงของการค้าระหว่างประเทศ ให้ดำเนินการผ่านระบบการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ พบว่า 1) หน่วยงานส่วนใหญ่ยังไม่มีการปรับแก้ไขกฎระเบียบที่สำคัญ เพื่อให้สอดคล้องกับการปรับกระบวนการจากการดำเนินงานผ่านระบบเอกสารไปสู่การดำเนินงานผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ไม่สามารถใช้งานระบบที่พัฒนาขึ้นได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ 2) การพัฒนาระบบ NSW ของไทยยังไม่สอดคล้องกับ Article 10.4 of the WTO TFA ตามที่ประเทศไทยได้ให้ สัตยาบรรณภายใต้ข้อตกลง Trade Facilitation Agreement (TFA) 3) ยังไม่มีการสนับสนุนรายการข้อมูลมาตรฐาน (data harmonization) และมาตรฐานกลางในการเชื่อมโยงข้อมูลในระดับเขตข้อมูลหรือฟิลด์ (field) ทำให้ผู้ส่งออกยังคงมีความซ้ำซ้อนในการป้อนข้อมูลเดียวกันเข้าสู่ระบบ ทั้งนี้ผู้ส่งออกจำเป็นต้องส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานต่างๆ ส่งข้อมูลต่อไปยัง NSW

ตัวอย่างขั้นตอนการขอใบรับรอง/ใบอนุญาตเพื่อการส่งออกในปัจจุบัน

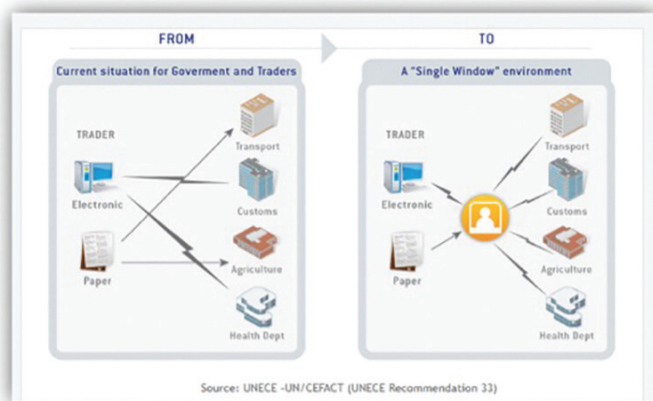


จากตัวอย่างดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความไม่สมบูรณ์ของการทำงานเชิงบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการวางแผนพัฒนาระบบ NSW ที่ขาดการมองภาพรวมในการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีหน่วยงานที่ออกใบอนุญาต และใบรับรองที่อยู่ในระบบทั้งหมด 37 หน่วยงาน เช่น กรมการค้าต่างประเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การนิคมอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิต กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กรมประมง กรมวิชาการเกษตร สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

สรท. ตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าว และได้ติดตามเรื่องนี้มาโดยตลอด เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2563 ที่ผ่านมา นายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธานสรท. ในฐานะที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์ และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. จึงได้เข้าร่วมประชุมคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์ (ภายใต้คณะกรรมการคมนาคม) เพื่อให้ข้อคิดเห็นโครงการ NSW ในมุมมองของภาคเอกชนและการปรับปรุงระบบ NSW ให้เป็น Single Submission โดยที่ประชุมคณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์ มีมติเห็นชอบและจะนำเรื่องเสนอต่อรัฐสภาต่อไป

ข้อเสนอแนะสรท.

- ขอให้มีการยกระดับคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบ NSW ให้เป็นระดับคณะกรรมการ โดยมีนายฯ เป็นประธาน เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานภาครัฐอย่างแท้จริง เนื่องด้วยคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบ NSW ในปัจจุบันมีอำนาจในการสั่งการอย่างไม่มีที่
- ควรมีการหารือร่วมกันระหว่าง 37 หน่วยงาน ในการพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ โดยจะต้องจัดทำ Checklist เอกสารที่กรอกข้อมูลเข้าสู่ระบบและเอกสารที่ส่งออกจากระบบ เพื่อนำมาพิจารณาถึงความซ้ำซ้อนของการจัดส่งเอกสารชุดเดียวกันของแต่ละหน่วยงาน
- เสนอให้การพัฒนาระบบ NSW จะต้องมีการกำหนดตัวชี้วัดหลัก (KPI) เพื่อการพัฒนาที่ตรงจุด และต้องมีกรอบระยะเวลาการดำเนินงานที่ชัดเจน เพื่อผลักดันให้แต่ละหน่วยงานต้องดำเนินการปรับปรุงตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด
- NSW จะต้องเป็นฐานข้อมูล (knowledge base) ที่รวบรวมข้อมูลขั้นตอนการค้าระหว่างประเทศ การขอใบรับรอง/ใบอนุญาต ทั้งกระบวนการ นำเข้า ส่งออก และผ่านแดนเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ผู้นำเข้าและส่งออกของไทย เช่น คู่มือขั้นตอนการส่งออก แบบฟอร์มการนำเข้า/ส่งออก กฎระเบียบข้อบังคับ เป็นต้น
- เสนอให้มีการจัดทำเชื่อมโยงข้อมูล (Data Harmonization) ใหม่ เพื่อรองรับการส่งข้อมูล ขาเข้า/ขาออก ณ จุดเดียวผ่านระบบ Single Submission โดยข้อมูลพิธีการทางศุลกากรที่ส่งผ่านระบบจะต้องเป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) ทั้งหมดและไม่ต้องใช้ออกเอกสารตัวจริงหรือ PDF ไฟล์ในการยืนยัน เพื่อการลดทอนเวลาและแรงงานในการกรอกข้อมูลที่ซ้ำซ้อนกัน ทั้งนี้หากมีการปรับเปลี่ยนและแก้ไขข้อมูลในใบรับรอง/ใบอนุญาต จะต้องมีการทำหมายเหตุ (Remark) เมื่อมีการแจ้งปรับเปลี่ยนข้อมูลในฐานข้อมูลเดิมในระบบ เพื่ออัปเดตสถานะปัจจุบันของเอกสารข้อมูล เช่น ข้อมูลสถานะที่ขอทำเรือนำเข้า เป็นต้น
- การพัฒนาระบบ NSW ของไทย จะต้องมีการสร้างกรอบกฎหมาย (Legal Framework) ให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ WTO TRADE FACILITATION AGREEMENT (Art. 10.4) ตามที่ประเทศไทยได้ให้ สัตยาบรรณภายใต้ข้อตกลง TRADE FACILITATION AGREEMENT (TFA)
- ภาครัฐควรมีการหารือร่วมกันเพื่อกำหนดมาตรฐานในการส่งผ่านข้อมูลเพื่อรองรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ให้ตรงตามมาตรฐานสากล เช่น มาตรฐาน UN/CEFACT UNECE Recommendation n°33 a Single Window for export, import and transit clearance



ความเห็น สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ต่อ มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 มกราคม 2563 เรื่อง มาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษจากฝุ่นละอองในช่วงสถานการณ์วิกฤต

สรท. สนับสนุนมติคณะรัฐมนตรี

1. เข้มงวดในการตรวจสอบตรวจจําบรรณคดี รถโดยสารและรถบรรทุกทุกวันตัวอย่างเคร่งครัด
2. ห้ามการใช้รถที่มีมลพิษเกินมาตรฐานที่กำหนด
3. ตรวจสอบโรงงานอุตสาหกรรมที่ทำให้เกิดฝุ่นละออง
4. มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจร โดยการคืนพื้นที่จากการก่อสร้างรถไฟฟ้า 10 สาย ระยะทาง 500 กิโลเมตร รอบกรุงเทพฯ ปริมณฑล
5. การออกเทศบัญญัติหรือข้อบัญญัติท้องถิ่น ควบคุมการเผาขยะมูลฝอยหรือสิ่งอื่นใด ไม่ว่าจะเป็นที่ดินของตนเองหรือที่สาธารณะ
6. ข้อเสนออื่น ๆ เช่น ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาทำงาน รถยนต์ของส่วนราชการต้องผ่านมาตรฐานควันดำ ลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีปริมาณกำมะถัน ไม่เกิน 10 ppm บริการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องสำหรับรถยนต์ดีเซลที่มีอายุ เกิน 5 ปี สร้างการรับรู้ และ ความเข้าใจให้แก่ประชาชน



ความเห็นจากผู้ประกอบการส่งออกนำเข้า และผลกระทบจากมาตรการจำกัดการวิ่งของรถบรรทุกในการเข้าพื้นที่วงแหวนกาญจนาภิเษก และการห้ามวิ่งรถในวันคู่

- ด้านต้นทุน ต้นทุนการขนส่งทางรถบรรทุกเพิ่มขึ้น ประมาณ 1,000 - 5,000 บาทต่อเที่ยวขนส่ง
- ด้านการปฏิบัติงานขนส่งและความแออัดในประตูการค้าหลัก
 1. การนำเข้าส่งออกที่มีปริมาณสินค้าจำนวนมากในแต่ละวันไม่สามารถบรรจุสินค้าให้ทัน ยังเป็นเหตุให้ สินค้าค้างเรือหรือไม่สามารถคืนตู้สินค้าให้สายเรือต้องรอรอบการเดินรถในวัน ถัดไป รถบรรทุกต้องจอดรอในสถานประกอบการส่งผลต่อการจราจรและชุมชนโดยรอบ
 2. ความแออัดของรถบรรทุกที่ใช้บริการจนก่อให้เกิดความแออัดของการจราจรโดยรอบ ท่าเรือ เนื่องจากปริมาณความต้องการในการขนส่งเท่าเดิม แต่รอบการขนส่งลดลง จะทำให้มีปริมาณรถสะสมในวันคู่ที่ห้ามวิ่งเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน และมี ปัญหามลพิษรุนแรงเป็นทุนเดิม



เนื้อหาฉบับเต็ม

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการแก้ปัญหาระยะยาว โดย สรท.

- ให้สนับสนุนผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนไปใช้รถบรรทุกพลังงานสะอาดให้มากขึ้น อาทิ เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีลดต้นทุนประกันภัย และควรมอบพื้นที่ให้รถบรรทุกที่ใช้พลังงานสะอาด อาทิ NGV และ B10 ซึ่งลดมลพิษสู่อากาศเดินรถได้ตามปกติ (ข้อมูลกรมการขนส่งทางบกฯ จำนวนรถบรรทุกทุกสีที่ใช้พลังงาน NGV ปัจจุบัน มีจำนวน 34,259 คัน จากจำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนทั้งหมดประมาณ 1.1 ล้านคัน)
- ควรเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟเข้า-ออกท่าเรือหลักของประเทศเป็นอย่างน้อย 25% จากจำนวนตู้สินค้าทั้งหมด
- ควรเร่งรัดการทำสัญญาสัมปทานสถานีบรรจุและคัดแยกสินค้ากล่อง (ไอซีทีลาดกระบัง) เพื่อให้สามารถปรับปรุงบริหารจัดการ ทั้งการบำรุงรักษาพื้นที่และการจราจรภายในไอซีที
- ควรเร่งรัดดำเนินโครงการ Bangkok Port Warehouse Development ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับปริมาณสินค้าในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

Bangkok Bank

The trade finance expert advancing your global business success

Wherever your business takes you, Bangkok Bank is a trusted partner that can help you achieve your business goals by providing comprehensive trade services, a team of international trade experts, and an extensive worldwide network across major economies.

As Thailand's top-rated trade finance bank, you can trust us to offer unrivalled support for your business expansion with an established international network of 31 locations in 14 economies, plus more than 1,000 correspondent banks worldwide.

Cambodia | China | Hong Kong | Indonesia | Japan | Laos | Malaysia | Myanmar | Philippines | Singapore | Taiwan | Vietnam | United Kingdom | United States

For more information, please contact any Bangkok Bank Business Center or Trade Finance Call Center Tel. 02-680-9559 bbllfc.clientservice@bangkokbank.com www.bangkokbank.com/tradefinance



Best DLT Platform for Trade Finance (2020)
Best Trade Finance Providers in Thailand (2015, 2020)



THE ASIAN BANKER
Best Trade Finance Bank in Thailand
TRANSACTION BANKING AWARDS 2019

Best Trade Finance Bank in Thailand (2011-2017, 2019)



Best Trade Finance Bank in Thailand (2007-2019)



Thailand Domestic Trade Finance Bank of the Year (2015-2019)

ปฏิทินกิจกรรมและการศึกษาดูงาน ประจำปี 2563

(กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

MARCH 2020

4 **อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก” (รวมหนังสือ Incoterms2020 1 เล่ม) รุ่นที่ 4/63**

โดย : อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ
ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,800 บาท บุคคลทั่วไป 5,800 บาท

19 **อบรม “เลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างไรให้มีประสิทธิภาพ”**

โดย อาจารย์ประพันธ์ ไชหะวีริยศิริ
บริษัท ไทวอชเอนเอช จำกัด
ณ โรงแรมเอกัส ลุมพินี ก.พ.ระสาม 4
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

20 **อบรม “SDGs & Green Logistics (Circular Economy)”**

คุณเตชะ บุญยะชัย
ผู้เชี่ยวชาญด้าน Green Logistics
ณ โรงแรมเอกัส ลุมพินี ก.พ.ระสาม 4
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

APRIL 2020

9 **ประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 25**

โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ รร.แกรนด์ไฮแอท เอราวัณ ราชดำริ
ไม่มีค่าใช้จ่าย

23 **อบรม “รู้ทันกลโกง จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP600” (รวมหนังสือ UCP600 1 เล่ม)**

โดย : อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ
ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,800 บาท บุคคลทั่วไป 5,800 บาท

27 **อบรม “เทคนิคการเจรจาต่อรองในบางจุดซื้อ”**

โดย : อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามหัทธนะ
ณ โรงแรมเอกัส ลุมพินี ก.พ.ระสาม 4
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

29 **อบรม “เจาะลึกกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า การรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (RoO)”**

โดย : อาจารย์สมบุญรณพงษ์ พุกกระเวส
อดีตผู้อำนวยการส่วนกว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า
สำนักพิทักษ์อัตราศุลกากร กรมศุลกากร
ณ โรงแรมเอกัส ลุมพินี ก.พ.ระสาม 4
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

บริการจัดฝึกอบรมภายในองค์กรสำหรับสมาชิก (In-house Training)

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) มุ่งมั่นที่จะเสริมสร้างและพัฒนาองค์ความรู้ให้กับสมาชิกและผู้ประกอบการในด้านการค้าระหว่างประเทศและการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยจัดอบรมหลักสูตรต่างๆ มาอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรระยะสั้น 1 วัน หลักสูตรรวมปีตรีศึกษา การศึกษาดูงานทั้งในและต่างประเทศ นอกจากนี้ สรท. ยังมีบริการจัดฝึกอบรมภายในองค์กร (In-house-Training) ให้กับสมาชิกในราคาพิเศษ ซึ่งเป็นการจัดฝึกอบรมรูปแบบหนึ่งที่เหมาะสมสำหรับองค์กรที่ต้องการพัฒนาบุคลากรจำนวนมากโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างพร้อมเพียง

ประโยชน์ของ In-house Training

1. ผู้เข้ารับการฝึกอบรมในสถานประกอบการเดียวกันมีวัฒนธรรมองค์กรเดียวกัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อประสิทธิภาพในการรับถ่ายทอดจากวิทยากร
2. การออกแบบหลักสูตรการฝึกอบรมสามารถออกแบบให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ ตามความต้องการ และสภาพปัญหาที่แท้จริงขององค์กร
3. การฝึกอบรมจะได้รับการเรียนรู้และพัฒนาพร้อมๆ กันตามช่วงเวลาที่ต้องการ
4. ลดค่าใช้จ่ายในเรื่องค่าประสานงาน ค่าเดินทาง ค่าที่พัก ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อบุคคลต่ำกว่าค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมสามารถประหยัดย้อนภาษีได้ 200%

ปัจจุบัน สรท. มีหลักสูตรฝึกอบรมภายในองค์กรแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการค้าระหว่างประเทศ ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และด้านศุลกากร โดยวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญ อาทิ

- การจัดเตรียมเอกสารเพื่อการส่งออกอย่างมืออาชีพ
- Advanced Import – Export & Case Study
- การประกันภัยสินค้าส่งออก : หลักการใหม่ที่ต้องรู้
- พิษภัยอัตราศุลกากรระบบอาร์โมไนซ์ การจำแนกและหลักเกณฑ์การตีความพิภักศุลกากร
- Inventory Management for Competitive Advantage



ดร.ศรีสลา ภาวมัยกุล
กรรมการบริหารสายซัพพลายเชน
บริษัท สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร จำกัด (มหาชน)



อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ



อาจารย์สมยศ ไม้เหล็กสี
ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร

โดยในปีที่ผ่านมาทาง สรท. ได้รับความไว้วางใจให้จัดฝึกอบรมภายในองค์กรให้กับบริษัทต่างๆ อาทิเช่น บริษัท มิตรชุยแอนด์คัมปะนี (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท คาร์กิลล์ มีท์ส (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท แบรินด์ ชันโทรี (ประเทศไทย) จำกัด

สามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ : ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์
โทร. 02-679-7555 ต่อ 502 (คุณวัชรินทร์) e-mail: watcharin@tncs.com