



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 01/2020 | มกราคม 2563

[www.tnsc.com](http://www.tnsc.com)



## Happy New Year



Thai National Shippers' Council  
1168/97, 32<sup>nd</sup> Floor, Zone C, Lumpini Tower Bldg.,  
Rama IV Road, Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120  
Tel. : +66 (0) 2679 7555 || Fax. : +66 (0) 2679 7500-2 || E-mail : [tnsc@tnsc.com](mailto:tnsc@tnsc.com)

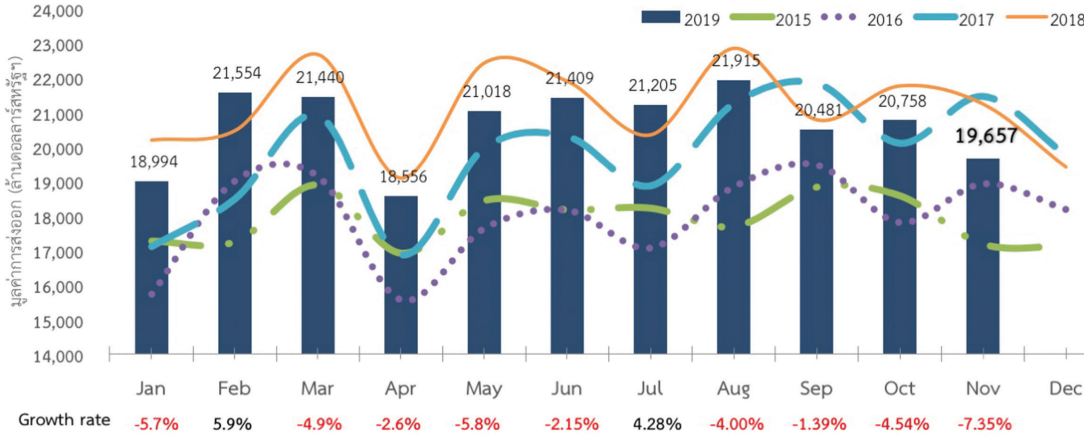
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)  
1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C  
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

# Thailand Economic Outlook :

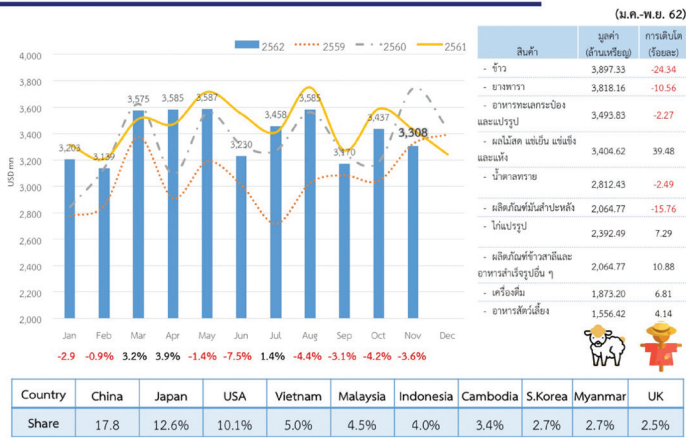
ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2015-2019

November 19				
	Million Dollar		Million Baht	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	19,656.9	-4.54	589,983.3	-14.22
Import	19,108.1	-13.78	582,028.5	-20.01
Balance	+548.8		7,954.8	

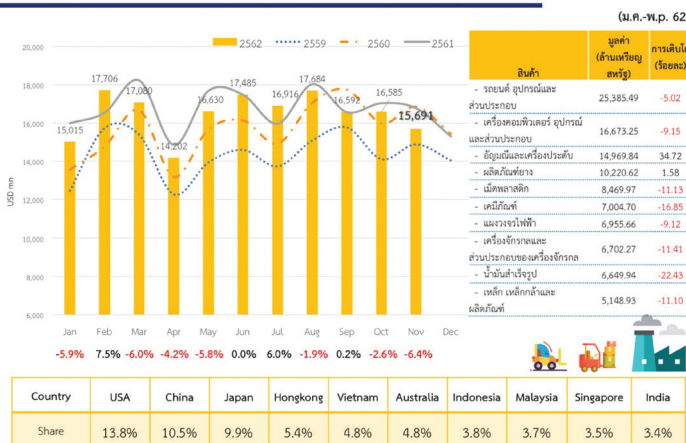
Jan - November 19				
	Million Dollar		Million Baht	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	227,090.3	-2.77	7,054,237.0	-5.61
Import	218,081.4	-5.22	6,873,512.1	-7.92
Balance	+9,008.9		+180,724.9	



## Top 10 สินค้าเกษตรฯ และอุตสาหกรรมเกษตร 2559-2562



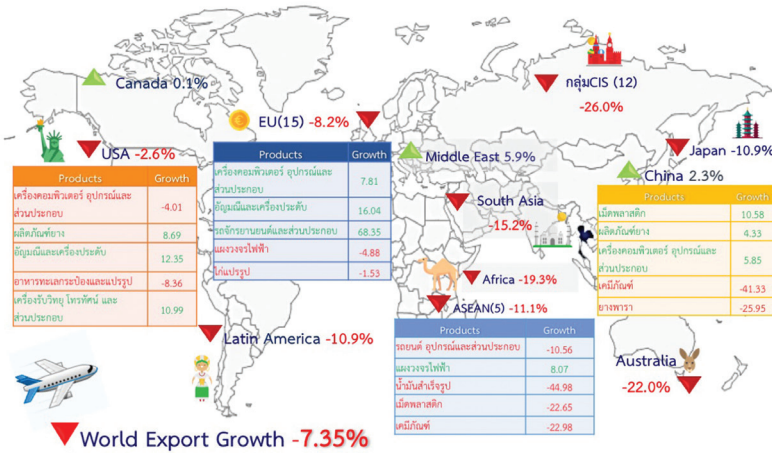
## Top 10 สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ 2559-2562



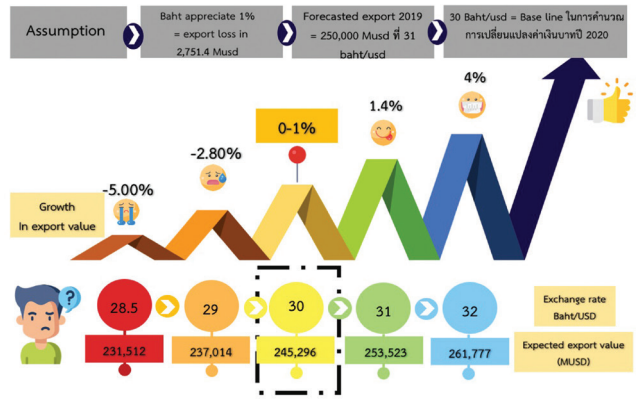
## สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนพฤศจิกายน 2562

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า Nov/19 (ล้านบาทสหรัฐ)	Nov/19 Growth (%)	Forecast 2019	Forecast 2020
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"</b>				
ข้าว	362	-31.4%	-31%	3%
ยางพารา	302	-18.4%	-2.3%	0%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	174	-37.3%	-15.6%	0%
น้ำตาลทราย	282	105.3%	0%	0%
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"</b>				
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	398	7.0%		
อาหารอื่นๆ	644	5.4%		
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	394	-7.5%	2-3%	5%
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	315	10.4%		
กุ้งสดแช่แข็งและกึ่งแปรรูป	121	-9.1%		
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"</b>				
ยานพาหนะ	1,407	-19.1%		
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,355	2.7%	-8to-7%	-8to-7%
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"</b>				
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,383	-0.1%		
Hard Disk Drive	1,005	-1.7%	-4-5%	-1.2to-0.6%
แผงวงจรไฟฟ้า	677	-2.4%		
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	379	-1.9%		
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	247	-14.8%		
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"</b>				
ผลิตภัณฑ์ยาง	994	2.1%	1.8%	3%
เคมีภัณฑ์	580	-29.1%	-17.1%	2%
น้ำมันสำเร็จรูป	498	-44.8%	-21.1%	2%
เม็ดพลาสติก	726	-11.6%		
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	347	-5.5%	-12%	2%
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"</b>				
อัญมณี และเครื่องประดับ	994	4.3%	28-30%	-12%
สิ่งทอ	556	-5.8%	-2.6%	2%

Export by Destination : November 2019



คาดการณ์การเติบโตของการส่งออกปี 2563



ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการส่งออกไทย ปี 2019/2020

Forecast -3% to -2.5% growth in 2019  
Forecast 0-1% growth in 2020

ปัจจัยบวกสำคัญ

- การบรรลุความตกลงการค้าเฟส 1 ระหว่างสหรัฐและจีน สหรัฐระงับการขึ้นภาษีสินค้านำเข้าจากจีน มูลค่า 156,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในวันที่ 15 ธ.ค. และการลดภาษีของสหรัฐจากสินค้าจีนร้อยละ 7.5 ขณะที่จีนก็มีการลดภาษีนำเข้า 850 รายการ โดยมีผลบังคับในวันที่ 1 มกราคม 2563 ทั้งนี้ความตกลงดังกล่าวจะมีการลงนามที่กรุงปักกิ่ง ในวันที่ 15 มกราคม 2563
- สถานการณ์เบรกชิตมีแนวโน้มชัดเจน หลังจากผลการเลือกตั้งของสหราชอาณาจักรซึ่งพรรคอนุรักษนิยมได้รับชัยชนะ และนายบอริส จอห์นสัน ได้รับเลือกเป็นนายกรัฐมนตรีอีกครั้ง โดยมีเป้าหมายในการทำให้รัฐสภาอังกฤษยอมรับร่างข้อตกลง WBA และไม่ขยายระยะเวลา Transition period เพื่อให้กระบวนการออกจากสหภาพยุโรปเสร็จสมบูรณ์ภายในปี 2020

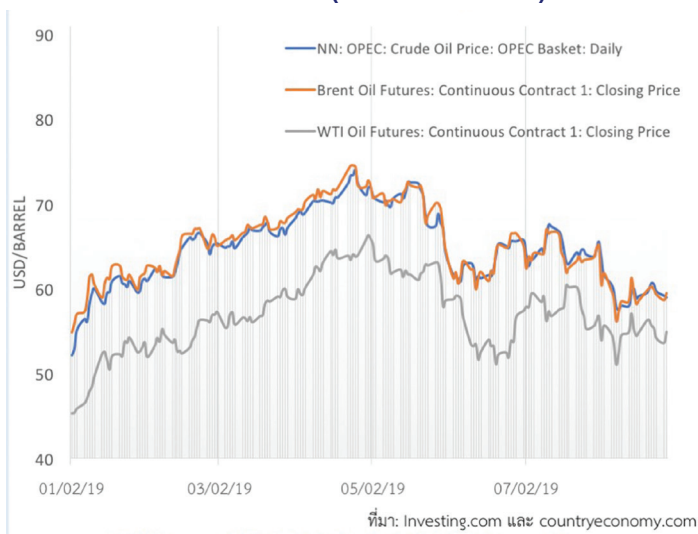
ปัจจัยลบและความเสี่ยงสำคัญ

- ค่าเงินบาทที่ยังคงแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง จากแรงกดดันของเงินทุนไหลเข้าจากต่างประเทศเพื่อจากการก่อสร้างในโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบการลงทุนในตลาดทุนและพันธบัตร และความมั่นคงในดุลการชำระเงินที่ของประเทศไทย
- อุปสงค์ภายในประเทศและต่างประเทศมีความอ่อนแอ ผลของค่าเงินบาทอาจทำให้จะนำเข้าวัตถุดิบการผลิตได้ในราคาถูกแต่ไม่สามารถขายสินค้าได้ เนื่องจากเศรษฐกิจที่ชะลอตัว
- กฎหมายและมาตรการภาครัฐที่กำหนดเพิ่มเติมในช่วงเศรษฐกิจชะลอตัว การลดทอนความสามารถในการแข่งขันของภาคการส่งออกให้ถดถอยมากขึ้น อาทิ การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ การแบนสารเคมีเกษตร 3 ชนิด การเรียกเก็บภาษีความหวาน/เค็ม เป็นต้น
- ปัญหาภัยแล้ง ซึ่งอาจส่งผลยาวไปถึงช่วงเดือน พ.ค. โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนืออาจกระทบต่อปริมาณผลผลิตทางการเกษตรในช่วงต้นฤดูการผลิต อาทิเช่น ข้าว อ้อย
- สถานการณ์รัฐภูมิศาสตร์ระหว่างสหรัฐ อิหร่านและอิรัก เพิ่มความกังวลผลกระทบต่อปริมาณการผลิตน้ำมันในภูมิภาคตะวันออกกลาง และปริมาณน้ำมันดิบสำรองจากสหรัฐมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องด้วย

สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 5 ม.ค. 63 : 30.17 บาท/เหรียญสหรัฐ (อ่อนค่า -1.63% Year-to-Date และแข็งค่า 5.84% Year-on-Year)



ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก (Crude Oil Price)



- OPEC เคลื่อนไหวในรอบ 62-69 ดอลลาร์/บาร์เรล
- Brent เคลื่อนไหวในรอบ 60-68 ดอลลาร์/บาร์เรล
- WTI เคลื่อนไหวในรอบ 56-62 ดอลลาร์/บาร์เรล

ราคาน้ำมันดิบมีการทรงตัวในทิศทางขาขึ้นจากปริมาณน้ำมันดิบคงคลังสหรัฐที่มีปรับลดลงในช่วงนี้จากปริมาณอุปสงค์การใช้ที่เพิ่มขึ้นในประเทศรวมถึง อุปทานน้ำมันดิบจากกลุ่มโอเปกและประเทศพันธมิตรที่มีแนวโน้มปรับลดลงตามข้อตกลงการปรับลดกำลังการผลิต ซึ่งกลุ่มผู้ผลิตจะปรับลดกำลังการผลิตเพิ่มเติมอีกราว 0.5 ล้านบาร์เรลต่อวันในไตรมาสแรกของปีหน้า อีกทั้งปริมาณอุปสงค์การใช้เพิ่มขึ้นหลังจากทิศทางสงครามการค้าที่มีความคลี่คลายมากขึ้นหลังการเซ็นความตกลงการค้าเฟส 1 ระหว่างสหรัฐและจีนในการชะลอและลดภาษีนำเข้าระหว่างกัน

อย่างไรก็ตามก็ต้องติดตามปัจจัยความตึงเครียดในภูมิภาคตะวันออกกลางระหว่างสหรัฐและอิหร่าน หลังจากสหรัฐได้มีการโจมตีทางอากาศต่อผู้บัญชาการระดับสูงของอิรักและการตอบโต้ของอิหร่านต่อสหรัฐ ซึ่งอาจกระทบต่อปริมาณอุปทานน้ำมันดิบทั่วโลก และส่งผลให้ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 3

ข้อเสนอแนะของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

- บริหารจัดการเชิงต้นทุนทางการเงินของเอกชน
  - ขอให้ ธปท. สนับสนุนปรับปรุงกฎระเบียบที่เอื้อต่อการโอนเงินให้มีความคล่องตัวมากขึ้น เพื่อสามารถชำระค่าสินค้าและบริการในสกุลเงินต่างประเทศผ่านบัญชี FCD ในรูปแบบธุรกิจกับธุรกิจได้
  - พิจารณาจัดตั้งสำนักหักบัญชีในประเทศไทย (Clearing house) เพื่อลดระยะเวลาดำเนินงานซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถรับทราบสถานะการชำระเงินผ่านบัญชี FCD ได้อย่างรวดเร็ว
- บริหารจัดการค่าธรรมเนียมทางการเงิน
  - ธปท. เข้าควบคุมส่วนต่างค่าธรรมเนียมการโอนเงินผ่านบัญชี FCD ของธนาคารพาณิชย์ ปัจจุบันมีอัตราส่วนค่าธรรมเนียมมากถึง 1 ส่วน 4 หรือร้อยละ 0.25 ต่อของมูลค่าสินค้า ส่วนหนึ่งจากการที่ไทยยังไม่มีสำนัก Clearing house
  - พิจารณาค่าธรรมเนียมการทำธุรกรรมธนาคารพาณิชย์ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
    - อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม
    - ค่าธรรมเนียมการทำประกันความเสี่ยงค่าเงิน Forward/Option

# โครงการประเมินผลแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ในช่วงระยะครึ่งแผน

โครงการประเมินผลแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ในช่วงระยะครึ่งแผน มีเป้าหมายให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการและการลงทุนในภูมิภาค ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ (1) การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน (2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (3) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศและการดำเนินการลักษณะบูรณาการระหว่างหน่วยงาน และภาคี การพัฒนาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มผลในทางปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียด ดังนี้

## การวิเคราะห์ภาพรวมการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2562)

มี 3 ยุทธศาสตร์สำคัญรายละเอียด ดังนี้

### 1. การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน

- กลยุทธ์ 1 การยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรมได้มาตรฐาน
- กลยุทธ์ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)
- กลยุทธ์ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้

### 2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- กลยุทธ์ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า
- กลยุทธ์ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์
- กลยุทธ์ 3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- กลยุทธ์ 4 เร่งการแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

### 3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐานสากล
- กลยุทธ์ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนารฐานข้อมูล เพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

## สรุปผลการประเมินการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2562)

### ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน

- พัฒนาศักยภาพของสถาบันการเกษตรให้เกิดการรวมกลุ่มของเกษตรกรในการสร้างความเข้มแข็งและสามารถในการต่อรองมากขึ้น
- สร้างความร่วมมือระหว่างกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมตลอดห่วงโซ่อุปทาน
- นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการจัดการโลจิสติกส์
- ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีศักยภาพและสามารถยกระดับการให้บริการได้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น
- ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนมีการพัฒนาต่อยอดเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

### ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- ในการพัฒนามีหลายโครงการที่แล้วเสร็จและมีการเปิดให้บริการแก่ประชาชนแล้ว ทำให้ประชาชนใช้โครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งมากขึ้น
- หลายโครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างและพัฒนาซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องในระยะครึ่งแผนหลัง

- พัฒนาระบบ NSW เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็วและลดค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก
- พัฒนาพื้นที่และมาตรฐานจุดผ่านแดนเข้าสู่ระดับสากล รวมถึงพัฒนาความร่วมมือในการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

- พัฒนามาตรฐานหลักสูตรการศึกษาและมาตรฐานแรงงานรองรับการเติบโตของระบบโลจิสติกส์ของไทย
- ให้ความสำคัญกับการวิจัยที่เกี่ยวข้องเทคโนโลยีโลจิสติกส์ และการพัฒนาระบบข้อมูลมากยิ่งขึ้น

## ผลการวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทการเปลี่ยนแปลง Disruption ต่างๆ

<b>การเปลี่ยนแปลงด้านการเมือง</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Brexit</li> <li>สงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ</li> <li>กฎหมายด้านโลจิสติกส์ที่ล้าสมัย</li> </ul>	<b>การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>การพัฒนาพื้นที่ ZEC</li> <li>เส้นทางสายไหม</li> <li>นโยบายส่งเสริม 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย</li> <li>กระแสการรวมกลุ่มพันธมิตร</li> <li>การจ้างบุคคลภายนอก</li> </ul>
<b>การเปลี่ยนแปลงด้านสังคม</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>สังคมผู้สูงอายุ</li> <li>การขยายตัวของเมือง</li> <li>กระแสการแข่งขันเพื่อเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์</li> <li>การเปิดตลาดการลงทุนของบริษัทโลจิสติกส์ข้ามชาติ</li> </ul>	<b>การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>การขยายตัวเพิ่มขึ้นของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์</li> <li>การใช้เทคโนโลยีที่เพิ่มขึ้นในการให้บริการของภาครัฐ</li> <li>ความทันสมัยของภาชนะบรรจุและอุปกรณ์ขนถ่าย</li> <li>ระบบคลังสินค้าและขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิ</li> </ul>

## การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้อย่างยิ่งยืน (Southern Economic Corridor: SEC)

### รูปแบบการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยิ่งยืน

- การพัฒนาบนฐานทรัพยากรเดิมและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่และส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่และส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ๆ
- ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ปรับปรุงและพัฒนาเพิ่มเติมให้ได้มาตรฐาน พัฒนาโครงสร้างข่ายคมนาคม
- ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน การอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- พัฒนาเมืองให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ โดยเฉพาะการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจภาคใต้ตอนบน แหล่งที่อยู่อาศัยชั้นดี
- สร้างองค์ความรู้ใหม่ๆ การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างสร้างสรรค์

### กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

- พัฒนาพื้นที่ SEC เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าของภูมิภาค (Distribution Park หรือ Freight Village for Domestic and Regional Distribution)
- พัฒนาเป็นอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Biocluster หรือ Bio-Based & Processed)

- พัฒนาการเป็นประตูการค้าเชื่อมโยงสองมหาสมุทร (Western Gateway to BIMSTEC and Andaman Trade Link)
- พัฒนาเป็นฐานการผลิตและแปรรูปผลิตภัณฑ์เกษตรแช่แข็ง (Cold and Cool Chain Industries and Logistics System)

**ผลที่คาดว่าจะได้รับ**

- รายได้จากภาคการเกษตรมีการปรับตัวสูงขึ้นจากการวิจัยและพัฒนา เพื่อเพิ่มมูลค่าและศักยภาพของพืชเศรษฐกิจที่สำคัญต่อยอดไปสู่อุตสาหกรรมฐานชีวภาพ โดยใช้เทคโนโลยีทางการผลิตขั้นสูง
- การพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์สายใหม่ที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดความเสี่ยงของเส้นทางโลจิสติกส์ด้านตะวันตกของประเทศรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจ และสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายตอบสนองการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอื่นๆ
- เพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศจากการพัฒนาเป็นศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Park) และการพัฒนาเทคโนโลยีไบโอเทค (Biotech) รวมถึงพัฒนาอุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล (Ole Chemical) ในอนาคต

แต่อย่างไรก็ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) ในบางยุทธศาสตร์ เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมและผลักดันการค้า และการส่งออกของไทย ดังนั้นสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย จึงได้จัดทำข้อเสนอแนะยุทธศาสตร์ฯ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน**

**กลยุทธ์ 1** การยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ภาคเกษตรกรรมภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน โดยสภาพการณ์ปัจจุบันโลจิสติกส์ภาคการเกษตรของไทย มีการพัฒนาและยกระดับค่อนข้างน้อย ดังนั้น ประเด็นที่ภาครัฐควรเร่งพัฒนา คือการเสริมสร้างให้เกษตรกรมีทักษะและความรู้ในการใช้เทคโนโลยีมาทดแทนแรงงานภาคเกษตร เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยและสนองนโยบายไทยแลนด์ 4.0

ที่ยังมีความแตกต่างกัน ความล่าช้าในกระบวนการตรวจสอบสินค้าร่วมกับการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างกัน ซึ่งปัญหาต่างๆ เหล่านี้ยังเป็นอุปสรรคสำคัญของการค้าขายแดน ส่งผลให้ต้นทุนของผู้ประกอบการไทยเพิ่มขึ้น ดังนั้นหากสามารถปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ จะช่วยลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยได้

**ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์**

**กลยุทธ์ 3** วิจัย และพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ ซึ่งภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ผ่านระบบเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ (E-Platform) และการนำระบบ ดิจิตอลเข้ามาสนับสนุนการค้า และการส่งออก ระหว่างประเทศให้มากยิ่งขึ้นเพื่อช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ลดขั้นตอนในการดำเนินงาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานด้านโลจิสติกส์ ให้กับผู้ประกอบการไทย นอกจากนี้ประเด็นที่สำคัญ ในการพัฒนาโลจิสติกส์คือ การพัฒนาฐานข้อมูล ซึ่งภายใต้ กลยุทธ์ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ และพัฒนาฐานข้อมูล เพื่อ ประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ นั้นพบว่าข้อมูลที่สำคัญ และจำเป็นเพื่อใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายด้านโลจิสติกส์ ของไทยนั้น ยังมีการเก็บข้อมูลกระจัดกระจาย และไม่มีมีการบูรณาการข้อมูลต่างๆ ร่วมกัน ซึ่งหากมีการจัดเก็บข้อมูล (Big Data) มาใช้บูรณาการรวบรวมข้อมูลเพื่อยกระดับการทำงานและขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยในทุกระดับอย่างเป็นรูปธรรม ตั้งแต่การสร้างกำลังซื้อให้กับประชาชนในระดับฐานราก การสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพราย พื้นที่ให้กับประชาชนการพัฒนาผู้ประกอบการ SMEs ผ่านการฝึกอบรมที่เหมาะสม สอดคล้องกับระดับความสามารถของผู้ประกอบการแต่ละรายอย่างเป็นระบบ เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาธุรกิจ รองรับเศรษฐกิจ 4.0 ตลอดจนการยกระดับธุรกิจสู่การค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น

ดังนั้นกล่าวได้ว่า แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย เพื่อก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค นั้น มีข้อเสนอแนะแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในระยะต่อไปมีรายละเอียดดังนี้

- เน้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เข้ากับความต้องการในยุคปัจจุบันและอนาคต เช่น E-commerce, Last Mile Delivery, Drone รวมทั้งกฎหมายที่ควบคุม โดยรูปแบบการนำเข้า-ส่งออกจะเปลี่ยนเป็น E-Platform มากขึ้น ผู้ประกอบการสามารถลดเวลาและต้นทุน เป็นต้น
- แผนโลจิสติกส์ฯ ควรเพิ่มโลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Logistics) โดยเฉพาะโลจิสติกส์ชายแดน (Cross Border Logistics) และการนำเข้า เนื่องจากส่วนหนึ่งนำมาผลิตเพื่อส่งออก (Trade) ในตลาดใหม่ๆ เพื่อจะรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ
- ส่งเสริมการสร้างระบบจัดเก็บข้อมูล (Big Data) มาใช้บูรณาการรวบรวมข้อมูลเพื่อยกระดับการค้าระหว่างประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับตลาดอาเซียนและตลาดโลก ซึ่งจะส่งผลถึงสถานะการแข่งขันทุกด้านของประเทศ ในสังคม และเป็นอยู่ของประชากรไทยในอนาคต

**ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอำนวยความสะดวก**

ได้กล่าวถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในด้านต่างๆ อย่างแพร่หลาย โดยรูปแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอำนวยความสะดวก อาทิ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางอากาศ หรือการขนส่งทางราง เป็นต้น

**กลยุทธ์ 4** เร่งการแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบัน ประเทศคู่ค้าหลักของไทยประสบกับสภาพเศรษฐกิจที่ถดถอย ดังนั้นประเทศไทยจึงต้องพึ่งพาการค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้น ซึ่งการค้าขายแดน (Cross Border) จึงมีบทบาทสำคัญสำหรับการค้าของไทย ซึ่งพบว่า กระบวนการเกี่ยวกับศุลกากรของทั้งไทย และประเทศเพื่อนบ้านที่ยังเป็นปัญหาอย่างต่อเนื่อง อาทิ กฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ แนวทางปฏิบัติ





## สรท. เข้าพบหน่วยงานพันธมิตรเพื่อสวัสดิ์ปีใหม่

เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2563 ช่วงเช้า นางสาวกัญญภัค ดันดีพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) นายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธานฯ และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร เข้าพบมอบกระเช้าสวัสดิ์ปีใหม่ นายจรินทร์ลักษณ์วิศิษฐ์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ นายบุญฤทธิ กัลยาณมิตร ปลัดกระทรวงพาณิชย์ นางอรมน ททรัพย์ทวีธรรม อธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ และนายเกียรติ รัชโน อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ ณ กระทรวงพาณิชย์

และในช่วงบ่าย วันเดียวกันได้เข้ามอบกระเช้าสวัสดิ์ปีใหม่ นายสุชาติ สินรัตน์ รองปลัดกระทรวงพาณิชย์ และนายพิทักษ์ อุดมวิชัยวัฒน์ รักษาการณรองปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยคณะผู้แทน สรท. ถือโอกาสหารือประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

- ค่าเงินบาทแข็งค่า ทาง สรท. ขอให้กระทรวงฯ เร่งหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว และขอให้มีการใช้มาตรการป้องกันหรือมาตรการช่วยลดภาระต้นทุนของผู้ประกอบการส่งออก อาทิ ค่าธรรมเนียมการโอนเงินผ่าน บัญชี FCD เป็นต้น
- ช่องทางการขยายตลาดเพิ่มเติม สรท. ขอให้กระทรวงพาณิชย์ ช่วยเร่งขยายตลาดส่งออกเพิ่มเติมในประเทศที่มีศักยภาพและตลาดศักยภาพระดับภูมิภาค ซึ่งในปี 2563 กระทรวงพาณิชย์ ตั้งเป้ากิจกรรมขยายตลาดเพิ่มเติมทั้งหมด 16 ประเทศ



เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2563 นางสาวกัญญภัค ดันดีพิพัฒน์พงศ์ ประธาน สรท. นายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธานฯ และ นางจินตนา ศิริสันธนะ เลขาธิการฯ เข้าพบมอบกระเช้าอายุพรปีใหม่ นางสาวพิมพ์ชนก วอนขอพร ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า ณ ชั้น 14 อาคารกรมการค้าต่างประเทศ นายสมเด็จ สุสมบูรณ์ อธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ นายภูสิต รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ และ นางวรรณภรณ์ เกตุทัต รองอธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ ชั้น 10 สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดย สรท. มีประเด็นหารือที่สำคัญ ดังนี้

- การคาดการณ์การส่งออกน่าจะดีขึ้น เนื่องจากฐานเดือนธันวาคม 2562 ต่ำและเร่งผลักดันการส่งออกน้ำมัน
- เนื่องจากปัญหาค่าเงินบาทที่แข็งค่า ทางกระทรวงพาณิชย์จึงขอความร่วมมือผู้ส่งออกเร่งการนำเข้าเครื่องจักรหรือวัตถุดิบเพื่อลดความกดดันค่าเงินบาทและเพิ่มศักยภาพในการผลิต
- การเปิดตลาดเกี่ยวกับไม้ยางที่อินเดียและการจับคู่ธุรกิจของสถาบันอาหารกับทางญี่ปุ่นเดือนกุมภาพันธ์นี้
- ผลักดันไปยังตลาดศักยภาพอื่นๆ เช่น ศรีลังกา ในกลุ่มสินค้าผลไม้สดและแปรรูป อาทิ สับปะรดกระป๋อง ที่การส่งออกขยายตัวได้ดีจากความนิยมของผู้บริโภคในศรีลังกา



เมื่อวันที่ 6 มกราคม 2563 นายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ครั้งที่ 1/2563 มี นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นประธาน จัดขึ้นโดยกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก พร้อมกันนี้ได้สวัสดิ์ปีใหม่ และแสดงความยินดี กับ คุณรัตนา อิทอิมร ผู้ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก ในโอกาสเข้ารับตำแหน่ง โดยมีประเด็นการประชุม คือ



1. ติดตามผลการดำเนินงานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก Q Mark
2. พิจารณารับรองผลการตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก Q Mark
3. แจ้งรายละเอียดเรื่องการรับรองมาตรฐานการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารด้วยรถบรรทุกแบบควบคุมอุณหภูมิ พ.ศ.2562 Q Cold Chain ซึ่งต่อยอดจาก Q Mark โดยผู้ประกอบการต้องผ่านมาตรฐาน Q Mark แล้วจึงสามารถตรวจ Q Cold Chain แต่สามารถสมัครเข้ารับกาตรวจพร้อมกันได้
4. รายละเอียดการตรวจประเมิน Q Mark ในโครงการนำร่อง รถบรรทุก 80 รถบรรทุกส่วนบุคคล / รถใช้ในกิจการ / รถโรงงาน เช่น บริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด บริษัท อินเด็กซ์ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน) บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน) บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรม จำกัด เป็นต้น

การประชาสัมพันธ์ Q Mark และ กฎหมาย Transport Safety Manager (TSM) ซึ่งผู้แทน สรท. ได้ให้ข้อคิดเห็นถึงการขอเข้ารับการตรวจประเมิน Q Mark ปัจจุบันเป็นภาคสมัครใจ แต่ทั้งนี้ Q Mark เป็นพื้นฐานของกฎหมาย Transport Safety Manager (TSM) เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ได้รับการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางถนนที่จะมีผลบังคับใช้ในปี 2563 ซึ่งจะมีสภาพบังคับตามกฎหมาย ทั้งในส่วนของรถ 70 (รับจ้างสาธารณะ) และ 80 (รถส่วนบุคคลใช้ในกิจการ / รถโรงงาน) ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้สถานประกอบการทราบ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับกฎหมาย TSM โดยเริ่มจากการขอเข้ารับการตรวจ Q Mark



## สรท. จับมือ KPCA ร่วมส่งเสริมการใช้ Unit load ที่เป็นมาตรฐานร่วมกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ และสนับสนุนการค้าการส่งออก



สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้มีการลงนามบันทึกข้อความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับ สมาคมพาเลทและคอนเทนเนอร์ของเกาหลี (Korea Pallet and Container Association : KPCA) เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างกัน ในการสร้างมาตรฐานของ Unit load และผลักดันให้เป็น Single Standard ร่วมกันในระดับภูมิภาค เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของการค้าระหว่างประเทศ และยังช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการภายในอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย ซึ่งเกาหลี เป็นประเทศหลักของ Asean+3 ที่มีความพยายามที่จะส่งเสริมให้ประเทศต่างๆ ในอาเซียน มีการนำ Unit load มาใช้เพื่อการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ โดยทางเกาหลี ได้เริ่มผลักดันการสร้างมาตรฐานของ Pallet ไม้ และพลาสติก ภายใต้สัญลักษณ์ APSF โดยมาตรฐานของ APSF นั้น เพื่อส่งเสริมผลักดันให้เกิดระบบ Pallet Polling System เพื่อลดต้นทุนในกระบวนการขนส่งต่อไป

สำหรับประเทศไทยนั้น สมอ. ได้มีการประกาศมาตรฐานของ Pallet ไม้แล้วตั้งแต่ปี 2538 โดยเป็นมาตรฐานทั่วไป มอก.588-2538 และสำหรับ Pallet พลาสติกนั้น สรท. ได้ผลักดันไปยังสมอ. และได้มีการประกาศมาตรฐานเป็นมาตรฐานทั่วไปในปี 2559 ที่เรียกว่า “แท่นพลาสติกรองรับสินค้า” มอก. 2743-2559 ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวนี้

สอดคล้องกับมาตรฐานตามข้อกำหนดของ APSF ซึ่งเป็นมาตรฐานในระดับเอเชีย นอกจากนี้ สรท. ได้ผลักดันการใช้ Pallet หมุนเวียนสำหรับการส่งออก และนำเข้า ร่วมกับศุลกากรขอให้พิจารณาขบวนอาคารสำหรับการใช้บรรจุภัณฑ์หมุนเวียน เพื่อช่วยส่งเสริม และลดต้นทุนการส่งออกนำเข้า ซึ่งเมื่อปี 2553 กรมศุลกากรได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนด ภาค 4 ประเภท 19 เพื่อยกเว้นอาคารให้แก่ขาชนะบรรจุหรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องชนิดที่ใช้หมุนเวียนได้ เป็นของได้รับยกเว้นอาคาร

ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า ประเทศไทยเป็นอีกหนึ่งประเทศที่ประสบความสำเร็จในการผลักดันการสร้างมาตรฐานของการใช้ Pallet ในส่วนของนโยบายทั้งจาก สมอ. และกรมศุลกากร การจัดสัมมนาเมื่อวันที่ 17 ธันวาคมที่ผ่านมา ทางเกาหลีต้องการเผยแพร่มาตรฐานของ Unit load ภายใต้ Concept ของ APSF ให้แพร่หลายไปยังภาคเอกชน และนำเสนอแนวทางเพื่อนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ควบคู่กัน เพื่อติดตาม และตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งด้วยระบบ Pallet และนอกจากนี้ในอนาคต เมื่อประเทศต่างๆ ตระหนักถึงการใช้อุปกรณ์ขนส่งที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และมีการใช้มาตรฐาน APSF อย่างแพร่หลาย ประเทศไทยจะเป็นประเทศแรกๆ ที่มีความพร้อมในเรื่องนี้ ซึ่งจะช่วยสร้างโอกาสทางการค้า และเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยได้ในที่สุด

# ปฏิทินกิจกรรมและการศึกษาคุณงาน ประจำปี 2563

(กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

## JANUARY 2020

### 15 **อบรม “เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก”**

โดย : ดร.ศรีสลา ภวณัญกุล กรรมการบริหารสายซัพพลายเชน  
 บมจ.สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร  
 ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

### 21 **อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก” (รวมหนังสือ Incoterms2020 1 เล่ม) รุ่นที่ 2/63**

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

### 29 **อบรม “Global Logistics and Digital Supply Chain”**

โดย : รศ.ดร.จรัส พนมยงค์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี  
 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์  
 คุณนิธิ สัจจทิพวรรณ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
 บริษัท อี-เอ็มพาวเวอร์เมนต์  
 คุณพิเศษ ฤทธาทิรมย์ Country Manager-Thailand Cluster, Sealand-  
 A Maersk Company  
 ณ สส.เอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,800 บาท บุคคลทั่วไป 5,800 บาท

## FEBRUARY 2020

### 12 **อบรม “Advanced Import – Export & Case Study”**

โดย : ดร.ศรีสลา ภวณัญกุล กรรมการบริหารสายซัพพลายเชน  
 บมจ.สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร  
 ณ สส.เอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

### 20 **อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก” (รวมหนังสือ Incoterms2020 1 เล่ม) รุ่นที่ 3/63**

โดย : อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา  
 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ  
 ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,800 บาท บุคคลทั่วไป 5,800 บาท

### 21 **อบรม “พิทักษ์ตราศุลกากรธารโมไนซ์ การจำแนกและหลักเกณฑ์การตีความพิทักษ์ศุลกากร”**

โดย : อาจารย์สมยศ ไม้หลากสี  
 ผู้เชี่ยวชาญด้านพิทักษ์ศุลกากร  
 ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

### 25 **อบรม “วางแผนและวินิจัยระบบการจัดการใช้อุปทานด้วย SCOR Model”**

โดย : ดร.ศรีสลา ภวณัญกุล กรรมการบริหารสายซัพพลายเชน  
 บมจ.สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร  
 ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

### 26 **อบรม “การจัดเตรียมเอกสารเพื่อการส่งออกอย่างมืออาชีพ”**

โดย : อาจารย์จินตรา สิงห์พันธุ์  
 อดีตกรรมการบริหารสมาคมบริหารงานจัดซื้อและ  
 ซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย  
 ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

## 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

### 5 **อบรม “เจาะลึกระบบการควบคุมการส่งออกสินค้าที่ใช้ได้สองทางกับระบบงานควบคุมสินค้าภายในองค์กร (Internal Compliance Program)”**

โดย : ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร  
 ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,800 บาท บุคคลทั่วไป 5,800 บาท

### 19 **อบรม “เลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างไรให้มีประสิทธิภาพ”**

โดย อาจารย์ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ  
 บริษัท โหงวอชเอยเนซี่ จำกัด  
 ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

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

คุณเตชะ บุนยะชัย  
 ผู้เชี่ยวชาญด้าน Green Logistics  
 ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี ถ.พระราม 4  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

### 30 **ประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 25**

โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
 ณ สส.แกรนด์ไฮแอท เอราวัณ ราชดำริ  
 ไม่มีค่าใช้จ่าย

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรมได้ที่

ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 777 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณภัทรพล) หรือ e-mail: siripan@tntsc.com, pattaphol@tntsc.com