



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 07/2018 | กรกฎาคม 2561

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



## Best Container Liner Award 2018

ขอเชิญท่านสมาชิกร่วมประเมินและให้ข้อมูลในด้านการให้บริการของสายเรือผ่านแบบสอบถามออนไลน์ (โดยสแกน QR Code)

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 500 ท่านแรก จะได้รับ Starbuck Gift Card มูลค่า 200 บาท ฟรี!!!



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

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

สารบรรณาธิการ

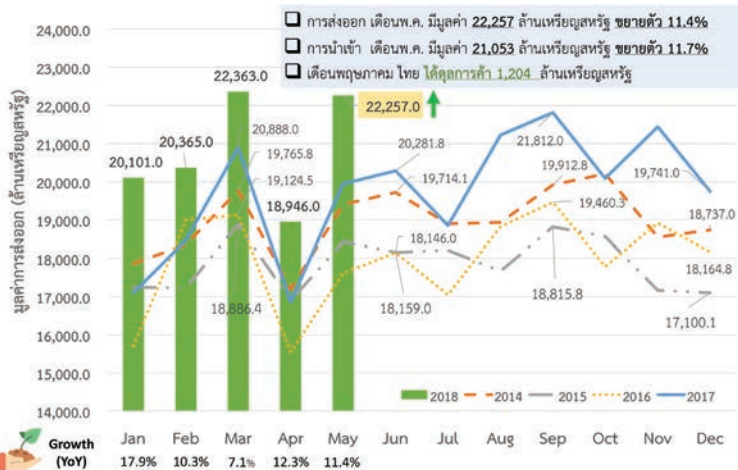
ก้าวเข้าสู่ครึ่งปีหลัง ตัวเลขการส่งออกของไทยยังเติบโตต่อเนื่อง และในเดือน พฤษภาคม ไทยได้ดุลการค้า ขณะที่การนำเข้านั้นก็เป็นการนำเข้าวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต แสดงให้เห็นถึงศักยภาพการเติบโตของเศรษฐกิจในปีนี แต่อย่างไรก็ตาม เรายังคงต้องติดตามผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ และผลกระทบจากความผันผวนของตลาดทุน ซึ่งแนะนำให้ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าจักรกล ยานยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ที่อาจต้องมองหาลาดทุนแทน หากผลกระทบรุนแรงขึ้น

และใน Newsletter ฉบับนี้ ขอเชิญชวนท่านผู้อ่านที่ใช้บริการสายเรือในการขนส่งสินค้า ร่วมกันตอบแบบสอบถามออนไลน์ถึงความพึงพอใจในการใช้บริการสายเรือ ภายใต้โครงการ Best Container Liner Award 2018 ซึ่งท่านสามารถติดตามรายละเอียดได้ในหน้า 8 และเข้าเว็บไซต์เพื่อตอบแบบสอบถามได้ หรือสแกน QR Code เพื่อเข้าสู่ลิงค์ โดยผู้ตอบแบบสอบถาม 500 ท่านแรก จะได้รับ Starbucks Gift Card มูลค่า 200 บาท ฟรี!!!

บรรณาธิการ

# Thailand Economic Outlook :

## ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2014-2018



### การส่งออกในเดือน มกราคม-พฤษภาคม 2561

#### By Industrial products มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ) เติบโต สัดส่วน

1. รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	12,022	16.0	11.6
2. อุตสาหกรรมอาหาร	8,622	12.7	8.3
3. คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	8,119	17.9	7.8
4. ผลิตภัณฑ์ยาง	4,437	9.1	4.3
5. เม็ดพลาสติก	4,288	24.0	4.1
6. วัสดุก่อสร้าง	4,022	17.8	3.9
7. เคมีภัณฑ์	3,744	26.5	3.6
8. น้ำมันสำเร็จรูป	3,498	37.1	3.4
9. แผงวงจรไฟฟ้า	3,405	5.7	3.3
10. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	3,257	11.2	3.1

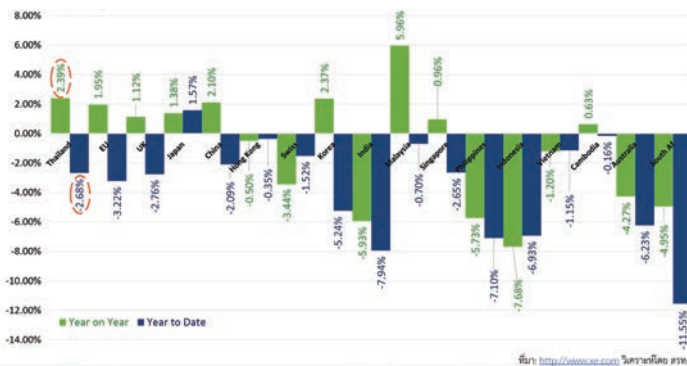
#### By Agricultural products มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ) เติบโต สัดส่วน

1. อาหารอื่น ๆ	3,041	24.9	2.9
2. อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	2,292	4.3	2.2
3. ข้าว	2,258	20.6	2.2
4. ผัก ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	2,070	6.6	2.0
5. ยางพารา	2,054	-27.6	2.0
6. ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	1,411	20.1	1.4
7. ไม้สัดแช่แข็งและแปรรูป	1,220	13.6	1.2
8. น้ำตาลทราย	1,094	-18.6	1.1

#### By Country มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ) เติบโต สัดส่วน

1. อาเซียน (5)	15,580	11.2	15.0
2. จีน	12,443	6.6	12.0
3. CLMV	11,479	15.8	11.0
4. สหรัฐอเมริกา	11,126	7.9	10.7
5. ญี่ปุ่น	10,430	20.3	10.0
6. สหภาพยุโรป (15)	9,762	11.8	9.4
7. ทวีปออสเตรเลีย (2)	5,529	15.9	5.3
8. ฮองกง	5,002	3.6	4.8
9. เอเชียใต้	4,786	24.7	4.6
10. ตะวันออกกลาง (15)	3,678	2.0	3.5

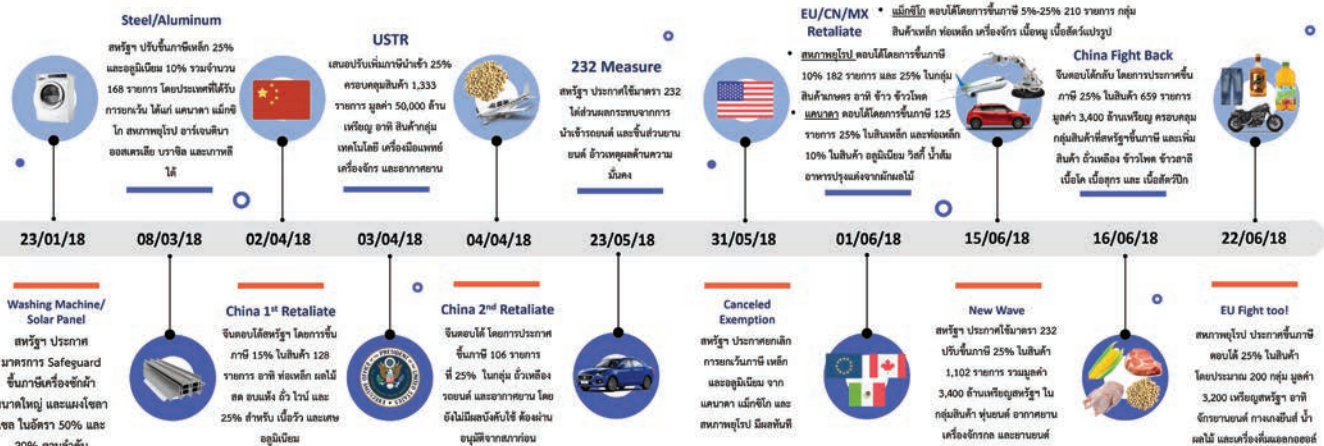
สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 2 ก.ค. 61 : 33.13 บาท/เหรียญสหรัฐ (อ่อนค่า 2.68% Year-to-Date และแข็งค่า 2.39% Year-on-Year) ทิศทางค่าเงินบาทในระยะสั้นยังมีแนวโน้มอ่อนค่าต่อเนื่อง หลังจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐกลับมาแข็งค่าอีกครั้ง ซึ่งเป็นผลจากตัวเลขเศรษฐกิจสหรัฐที่ปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่อง



### สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนพฤษภาคม 2561

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Apr/18	Forecast 2nd Half Year / 2018
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"</b>			
ข้าว	412	21.1% ▲	5% / 10% ▲
ยางพารา	403	-17.5% ▼	7% / -10% ▼
มันสำปะหลัง	298	-13.4% ▼	11% / 0% ▲
น้ำตาล	231	-0.7% ▼	0% / 10% ▲
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"</b>			
อาหารอื่นๆ	666	23.8% ▲	5% / 10% ▲
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	505	-9.4% ▼	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	406	10.7% ▲	
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	261	6.9% ▲	N/A / 2.5% ▲
กุ้งสดแช่แข็งและแปรรูป	111	-28.5% ▼	5% / 10% ▲
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"</b>			
ยานพาหนะ	2,103	28.4% ▲	1% / 10% ▲
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,408	11.6% ▲	
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"</b>			
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,162	2.9% ▲	8% / 6% ▲
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,666	10.8% ▲	17% / 15% ▲
แผงวงจรไฟฟ้า	721	2.5% ▲	
Hard Disk Drive	605	-2.5% ▼	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	524	9.8% ▲	
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"</b>			
ผลิตภัณฑ์ยาง	981	18.6% ▲	15% / 18% ▲
เม็ดพลาสติก	963	29% ▲	10% / 10% ▲
เคมีภัณฑ์	853	13.8% ▲	5% / 18% ▲
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	385	14.7% ▲	15% / 18% ▲
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"</b>			
อัญมณี และเครื่องประดับ	982	33.1% ▲	1% / 0% ▼
วัสดุก่อสร้าง	894	16.0% ▲	12% / 15% ▲
น้ำมันสำเร็จรูป	846	30.7% ▲	2% / 19% ▲
สิ่งทอ	629	9.0% ▲	1% / 6% ▲





ประมาณการทิศทางการส่งออกไทย ปี 2018 (Forecast 8% Growth) ปีจ้ายบวก / ปีจ้ายลบ

- + อุปสงค์ที่แข็งแกร่งจากเศรษฐกิจคู่ค้า ทั้งในระดับตลาดหลัก, ตลาดรอง และตลาดศักยภาพ สอดคล้องกับภาวะการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก
- + การขยายตัวการนำเข้าส่วนหนึ่งจากการนำเข้าสินค้าทุนและวัตถุดิบอย่างต่อเนื่อง อันแสดงถึงการลงทุนของภาคการผลิตเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตและการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต
- + ดัชนีคาดการณ์ภาวะธุรกิจส่งออก ไตรมาส 3/2561 อยู่ที่ระดับ 66.0 แสดงถึงความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการที่มีต่อภาคส่งออก ของไทย อันเป็นมุมมองจากตัวเลขมูลค่าการส่งออก, มูลค่าคำสั่งซื้อ และมูลค่าสินค้าคงคลัง
- + แนวโน้มการอ่อนค่าลงของเงินบาทเมื่อเทียบกับเหรียญสหรัฐ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทย และเป็นการเพิ่มรายได้ของผู้ประกอบการไทยในรูปแบบบาท
- + นโยบายผลักดันการพัฒนาธุรกิจ e-Commerce เป็นการเพิ่มโอกาสและช่องทางการจำหน่ายสินค้า โดยรัฐบาลไทยมีความร่วมมือกับ Global Platform เพื่อเปิดตลาดผู้บริโภคและพันธมิตรผลักดัน National e-Market Place Platform
- สถานการณ์สงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ (Trade War) ที่ทวีความรุนแรง พร้อมกับการถอนนโยบายตอบโต้ทางการค้าของฝ่ายตรงข้าม และการขยายผลไปสู่ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ กับสหภาพยุโรป ส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพระบบเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศขยายตัวลดลง และส่งกระทบทางอ้อมต่อประเทศที่อยู่ในโซ่อุปทาน รวมถึงประเทศไทย
- ความผันผวนของตลาดทุนและตลาดตราสารหนี้ เนื่องจากการไหลออกของเงินทุนต่างประเทศจากกลุ่มประเทศเกิดใหม่ กลับไปยังสหรัฐฯ อันจะส่งผลกระทบต่อความเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศ
- ปัญหาความขัดแย้งในตะวันออกกลางและมาตรการคว่ำบาตรอิหร่านของสหรัฐฯ ทำให้ราคาน้ำมันและราคาก๊าซสูงขึ้น อาจส่งผลให้ต้นทุนการผลิตและต้นทุนการขนส่งสินค้าปรับสูงขึ้น อันส่งผลกระทบต่อมูลค่าผู้ประกอบการในทางอ้อม
- มาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐฯ ภายใต้กฎหมายการค้ามาตรา 232 ต่อประเทศที่ได้ถูกรีดค่า ส่งผลกระทบต่อกลุ่มสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วน ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักในภาคการส่งออกของไทย
- ปัญหาด้านโลจิสติกส์ อาทิ ความแออัดภายในท่าเรือแหลมฉบัง และประกาศกรมศุลกากรที่ 134/2561 เรื่องการยื่นบัญชีรายการสินค้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ล่วงหน้า 24 ชั่วโมง ก่อนเรือออก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการส่งออกที่ขายสินค้าผ่าน Trader และกรณีที่ถูกคว่ำมีคำสั่งซื้อเร่งด่วน เป็นต้น
- สถานการณ์ในคาบสมุทรเกาหลี ที่ประธานาธิบดีสหรัฐฯ ยังคงมาตรการคว่ำบาตรเกาหลีเหนือต่ออีก 1 ปี
- สถานการณ์ราคาสินค้าเกษตรบางรายการ อาทิ สับปะรด ยางพารา น้ำตาล มะพร้าว ลำไย และทุเรียน ที่โดนกดดันจากสถานการณ์ราคา และมาตรการกีดกันทางการค้า เป็นต้น

ข้อเสนอแนะที่สำคัญโดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

- ภาครัฐควรเตรียมมาตรการป้องกันและรับมือกับสถานการณ์ความไม่แน่นอนในการตอบโต้ทางการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ (Trade War) โดยใช้โอกาสหาช่องทางผลักดันการส่งออกสินค้าไทยเข้าไปทดแทนในตลาดคู่ค้าหลักทั้งสองประเทศ รวมถึงรับฟังและประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบเตรียมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของโซ่อุปทานที่จะเกิดขึ้น ในขณะที่ผู้ประกอบการเองก็ควรปรับปรุงกระบวนการผลิตและการใช้แรงงานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เนื่องจากสินค้าที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาจะมีการตรวจสอบสินค้า ตลอดจนมาตรฐานของโรงงานที่ใช้ในการผลิต จึงเป็นโอกาสดีสำหรับผู้ประกอบการไทยที่จะได้วางแผน เตรียมการปรับตัวในช่วงนี้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การสิทธิประโยชน์ ภายใต้กรอบ FTA หรือกรอบความตกลงทางการค้าอันเพื่อทดแทนความเสี่ยงรายอุตสาหกรรม ที่อาจเกิดขึ้นจากประเทศที่อยู่ในสงครามการค้า ที่อาจกระทบกับการส่งออกในระยะสั้น

- ผลักดันการเจรจาการค้าเสรีใหม่และกรอบความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจที่อยู่ระหว่างสรุปการเจรจา อาทิ CPTPP, RCEP, EU, Pakistan, Turkey และ Bangladesh เพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรองทางการค้าในระยะยาว และเป็นการเปิดตลาดให้กับผู้ส่งออกของไทยให้มีโอกาสและการกระจายความเสี่ยงของตลาดมากยิ่งขึ้น
- ผู้ส่งออก SMEs ควรทำเฮดจ์หรือบริหารความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยน เช่น การใช้บัญชีเงินฝากสกุลเงินตราต่างประเทศ (FCD) หรือการรับจ่ายด้วยสกุลเงินบาท (the invoicing) จากทิศทางค่าเงินบาทในระยะสั้นยังมีแนวโน้มไม่อ่อนค่าต่อเนื่อง หลังจากสกุลเงินเหรียญสหรัฐกลับมาแข็งค่าอีกครั้ง ซึ่งเป็นผลจากตัวเลขเศรษฐกิจสหรัฐฯ ที่ปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่อง
- ภาครัฐควรสนับสนุนให้ภาคเอกชนมีการทำวิจัย (Research and Development; R&D) เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าไทยโดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม การเกษตรที่เผชิญกับภาวะราคาสินค้าตกต่ำ อันจะเป็นการเพิ่มรายได้และยกระดับคุณภาพชีวิตของเกษตรกร และเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้า
- ส่งเสริมการค้าแบบ e-Commerce B2B Cross Border ให้ครอบคลุมทุกกลุ่มสินค้า และกลุ่ม SMEs / Startup ทั้งนี้ ควรติดตาม, เผื่อระวัง และควบคุม มาตรฐานสินค้าและกลไกการกำหนดราคาสินค้าส่งออกที่อาจส่งผลกระทบต่อสินค้าที่ขายในประเทศ จากธุรกิจข้ามชาติ (e-Commerce)
- ภาครัฐควรเร่งรัดแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์



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.

For more information, please contact Trade Finance Call Center Tel. 02-680-9559 [www.bangkokbank.com/tradefinance](http://www.bangkokbank.com/tradefinance)



Trend on International logistics ตอนที่ 3:

Dry Port ก็การพัฒนากระบวนการรับบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

คงฤทธิ จันทริก

ผู้อำนวยการบริหาร สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย



โดยโครงการ SRTO ตั้งอยู่ในพื้นที่โซน 4 ระหว่างท่าเทียบเรือชุด B และ C เนื้อที่ 600 ไร่ (พื้นที่ใช้งาน 370 ไร่และสำรอง 230 ไร่) โดยในระยะแรกนั้น จะก่อสร้างลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Yard) และติดตั้งรางรถไฟจำนวน 6 พวงราง แต่ละรางมีความยาว 1,224-1,434 เมตร สามารถจอดขบวนรถไฟได้รางละ 2 ขบวน รวม 12 ขบวน ในเวลาเดียวกัน พร้อมติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) เป็นเครื่องมือหลักในการ

Dry Port หรือท่าเรือบก ซึ่งมีการพูดถึงกันมากในประเทศไทยจะหมายถึง สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง หรือ Inland Container Depot (ICD) ซึ่งในทางทฤษฎีเกิดจากการขยายตัวของปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือจำนวนมากขึ้น ส่งผลให้เกิดความแออัดเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและกิจกรรมภายในท่าเรือ อาทิ การยกขนและการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือ การยกขนขึ้นลงจากรถบรรทุก รถไฟ ไปสู่ลานวางสินค้า และการเคลื่อนย้ายจัดวางสินค้าภายในพื้นที่จัดเก็บของท่าเรือ การดำเนินงานด้านเอกสารกำกับสินค้า งานพิธีการศุลกากรและการขออนุญาตนำเข้าส่งออกกับหน่วยงานภาครัฐ งานซ่อมบำรุงเครื่องจักร และกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ เป็นต้น ส่งผลให้ท่าเรือจำเป็นต้องย้ายกิจกรรมเหล่านี้ไปอยู่ภายนอกท่าเรือภายใต้ชื่อ สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก (CFS) และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งลดความแออัดของท่าเรือ โดยการย้ายกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสินค้าและพิธีการต่างๆ ให้อยู่นอกบริเวณท่าเรือ ดังนั้น กิจกรรมใน Dry Port สำหรับการขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์จะคล้ายกับท่าเรือยุคดั้งเดิม อาทิ การรวบรวมและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก การเปิดตู้สินค้าและจัดเก็บสินค้าเพื่อรอการส่งมอบให้กับผู้รับสินค้า เป็นสถานที่ตรวจสอบและดำเนินพิธีการทางศุลกากร การให้บริการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ เป็นต้น

จัดเรียงตู้สินค้าในลานเก็บตู้สินค้า ซึ่งสามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทั้ง 6 รางในเวลาเดียวกัน มีเป้าหมายที่จะบรรจุขนถ่ายสินค้าในแต่ละขบวนได้แล้วเสร็จ 1 ชม. ต่อขบวนจากเดิมประมาณ 2.5 ชม. ทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้ 2 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี จากในปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง มีปริมาณสินค้าเฉลี่ยประมาณ 7 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี ขณะที่ท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับอนุมัติกรอบอัตราค่าภาระขั้นต่ำ-ขั้นสูง ในอัตรา 470 บาท และ 835 บาท ตามลำดับ

เป็นที่คาดการณ์ว่าเมื่อ SRTO สามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ จะเพิ่มศักยภาพในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก แต่โจทย์ที่สำคัญสำหรับท่าเรือแหลมฉบังคือการบริหารจัดการ



สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง

จัดการตู้สินค้าจากพื้นที่ SRTO ไปสู่ท่าเทียบเรือต่างๆ โดยใช้รถ Tractor Trailer ที่ใช้หมอบเวียนภายในท่าเรือให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ขณะเดียวกันก็เป็นโจทย์สำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทยในการแก้ไขปัญหาของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง ให้สามารถให้บริการได้มีประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงการพัฒนารางคู่ทั่วประเทศ การเพิ่มจำนวนหัวรถจักรและแคร่รถไฟ และการพัฒนา Dry Port หรือ Container Yard (CY) เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าในภูมิภาค โดยมีแนวทางให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกมาให้บริการในพื้นที่ของทางรถไฟตามเส้นทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือในเส้นทางที่เอกชนพร้อมลงทุนวางรางเพิ่มเติม เพื่อหลีกเลี่ยงการลงทุนเกินกว่าความต้องการที่แท้จริงซึ่งอาจเกิดขึ้นได้หากการรถไฟฯ หรือภาครัฐดำเนินการเอง โดยในปัจจุบัน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และนักลงทุนของไทยจำนวนมากมีการลงทุนพัฒนา CY ในสถานีรถไฟหลายแห่งทั่วประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับขนส่งสินค้าระบบราง ซึ่งเป็นทางเลือกสำหรับผู้ส่งออก-นำเข้าในการลดต้นทุนการขนส่งและการใช้การขนส่งระบบรางเป็นแกนหลักในการเชื่อมโยงสินค้าจากภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศไปยังท่าเรือสำคัญ ทั้งท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศเพื่อนบ้าน หรือแม้แต่ท่าเรือสำคัญในมาเลเซีย อาทิ Penang Port และ Port Klang เป็นต้น

Dry Port หรือ ICD ที่สำคัญของประเทศไทยในปัจจุบันคือ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง ซึ่งรองรับสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์ที่ขนส่งเข้า-ออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และสามารถเชื่อมโยงด้วยการขนส่งทั้งทางถนนและระบบราง โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2534 อนุมัติให้กรมเวเนคืนที่ดินในเขตลาดกระบังจำนวน 645 ไร่ เพื่อก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องจำนวน 6 สถานี และก่อสร้างแล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ.2537 และเปิดทำการเมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2538 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สัมปทานเอกชนดำเนินงานบริหารสถานีขนส่งสินค้าทั้ง 6 สถานีย่อย โดยมีผู้ประกอบการเอกชน ประกอบด้วย สถานี A - บริษัท สยามเซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด สถานี B - บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด สถานี C - บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด สถานี D - บริษัท ทิฟฟ้าโอซีดี จำกัด สถานี E - บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด สถานี F - บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดี.เอส.ที.ซี. (ประเทศไทย) จำกัด ทั้งนี้ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง ในเบื้องต้นได้ถูกออกแบบไว้เพื่อรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละ 400,000 - 600,000 ที่อยู่ แต่ได้รับการพัฒนาปรับปรุงขีดความสามารถ ให้รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 1,000,000 ที่อยู่

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัด อาทิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การท่าเรือแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย ยังมีการศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องทั่วประเทศ อีกหลายแห่ง อาทิ สถานีเชียงราก สถานีทับยาว สถานีโนนพยอม พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราเพื่อรองรับการพัฒนา EEC เป็นต้น แสดงให้เห็นว่ามีความตั้งใจพัฒนาโอซีดีแห่งที่ 2 เพื่อแบ่งเบาภาระของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง และทำให้การขนส่งสินค้าเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเมื่อเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาศูนย์กลางถ่ายสินค้าทางถนนของกรมการขนส่งทางบก และการเชื่อมต่อบริการกับประเทศลาว ซึ่งทำให้เกิดโอกาสในการเชื่อมต่อกับประเทศจีนตอนใต้ และเส้นทางรถไฟสายยูเรเชียไปยังสหภาพยุโรป ก็สามารถกล่าวได้ว่าบริการขนส่งระบบรางคือโอกาสสำหรับการขนส่งสินค้าสำหรับภาคการค้าระหว่างประเทศของไทย

อย่างไรก็ตาม สัญญาสัมปทานในปัจจุบันได้สิ้นสุดลงแล้ว และยังไม่มีการต่อสัญญาใหม่ โดยให้ผู้ประกอบการรายเดิมให้บริการต่อเนื่องไปก่อน และคาดว่าจะมีการพิจารณาสัมปทานใหม่ในปี 2562 ซึ่งมีแนวโน้มจะลดจำนวนสัญญาสัมปทานให้เหลือน้อยกว่าเดิม ส่งผลให้ผู้ประกอบการยังไม่กล้าลงทุนใหม่ เพื่อทดแทนโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่อยู่ในสภาพทรุดโทรม ประกอบกับหัวรถจักรและแคร่รถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีไม่เพียงพอ ทำให้การขนส่งสินค้าจากสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านระบบรางทำได้ช้ากว่าที่ควรจะเป็น และส่งผลให้การขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังส่วนใหญ่เป็นทางถนน จนทำให้เกิดปัญหาความแออัดในท่าเรือแหลมฉบัง และเกิดการรอคอยของรถบรรทุกถึงกว่า 8 ชั่วโมงในการรับ-ส่งสินค้าผ่านท่าเทียบเรือบางแห่ง

ปัญหาความแออัดในท่าเรือแหลมฉบังส่งผลให้มีการพัฒนาโครงการ Single Rail Transport Operator (SRTO) เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออกท่าเรือผ่านระบบราง ซึ่งคาดว่าจะสามารถให้บริการได้เต็มรูปแบบในไม่ช้า

# ความเชื่อมั่นต่อผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลที่ลดลง (Liner service reliability falls to record lows)

จากบทวิเคราะห์ของ SEAINTEL Maritime Analysis ซึ่งเป็นบริษัทที่รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งมีสำนักงานประจำอยู่ที่ประเทศเดนมาร์ก ได้รายงานผลการดำเนินงาน และข้อมูลความตรงต่อเวลาของการปฏิบัติการขนส่งสินค้า (On-Time Performance) จากผลการสำรวจและวิเคราะห์พบว่า ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2018 ความน่าเชื่อถือของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ เมื่อต้นปี 2018 ทีมนักวิเคราะห์ของบริษัท SEAINTEL ได้รายงานความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือทั่วโลกซึ่งพบว่าในปี 2018 ลดลง 8.4% เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2017 ซึ่งอยู่ที่ระดับ 74.5% และปี 2016 ที่ระดับ 82.9% ทั้งนี้ แนวโน้มความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือที่ลดลงอย่างต่อเนื่องดังกล่าว ทำสถิติต่ำสุดในช่วงไตรมาสแรกของปีนี้ โดยลดลง 8.1% เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสสุดท้ายของปี 2017 และลดลงถึง 6% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ทีมนักวิเคราะห์ที่ใช้การประเมินผลการดำเนินงานของสายเรือจากผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (carrier) จำนวน 66.4% ของผู้ให้บริการสายเรืออันดับต้นของโลก ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2018 ซึ่งอ้างอิงข้อมูลการเข้าเทียบท่าของเรือจำนวน 37,475 ลำ โดยข้อมูลที่ได้ พบว่าผลการดำเนินงานของสายเรือที่อยู่ในระดับต่ำที่สุดนับตั้งแต่มีการรวบรวมข้อมูลในปี 2011 เป็นต้นมา

ในไตรมาสแรกของปี 2018 สายเรือ Wan Hai เป็นสายเรือที่มีผลการดำเนินงานตรงตามกำหนดการเดินเรือมากที่สุดที่ระดับ 80.6% รองลงมาคือสายเรือ Evergreen และ APL ซึ่งพบว่ามีความตรงต่อเวลาของการปฏิบัติการขนส่งสินค้าอยู่ที่ระดับ 71.3% และ 71% ตามลำดับ ทั้งนี้สายเรือชั้นนำทั้งสิ้น 17 รายไม่มีสายเรือใดที่พบว่ามี การเปลี่ยนแปลงของระดับความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือที่ดีขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีที่ผ่านมา มีเพียง APL,

Wan Hai และ MSC ซึ่งมีระดับการเปลี่ยนแปลงของความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือดีขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ 3.0%, 2.1% และ 5.0% ตามลำดับ นอกจากนี้ตารางเส้นทางเดินเรือที่ถูกต้องและน่าเชื่อถือตามการรวบรวมและเปรียบเทียบข้อมูลเป็นรายปี จะพบว่า มีเพียงเส้นทางการค้า Asia – Mediterranean และ Asia – North Europe เท่านั้น ที่ระดับความถูกต้องและน่าเชื่อถือเพิ่มสูงขึ้น

บริษัท SEAINTEL กล่าวว่า เส้นทาง Asia – North America East Coast มีแนวโน้มความน่าเชื่อถือของตารางการเดินเรือลดลง 21.1% เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน หรือลดลง 19.5% เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา อยู่ที่ระดับ 37.8% ทั้งนี้ สายเรือที่มีตารางเดินเรือที่น่าเชื่อถือมากที่สุดในเส้นทาง Asia-North America East Coast คือ OOCL โดยมีความน่าเชื่อถือที่ระดับ 46.7%

เส้นทาง Asia – North America West Coast มีระดับความน่าเชื่อถือของตารางการเดินเรือในไตรมาสที่ 1 ปี 2018 ที่ 55.3% ลดลง 10.9% เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน และ 5.9% เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา และสายเรือที่มีตารางเดินเรือที่น่าเชื่อถือมากที่สุดในเส้นทางนี้คือ HMM โดยมีความน่าเชื่อถือที่ระดับ 68.6%

นอกจากนี้จากการรวบรวมข้อมูล พบว่าในช่วงไตรมาสที่ 1 กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลมีความพึงพอใจสายเรือสัญชาติยุโรปมากกว่าสายเรือสัญชาติเอเชีย ในเส้นทาง Asia – North Europe และ Asia – Mediterranean มีระดับความน่าเชื่อถือของตารางการเดินเรืออยู่ที่ 70.1% และ 70.8% ตามลำดับ โดยสายเรือ FESCO เป็นสายเรือที่มีความน่าเชื่อถือที่สุดในสองเส้นทางนี้ โดยมีระดับความน่าเชื่อถือในการตรงต่อเวลาอยู่ที่ระดับ 95.2% และ 100% ตามลำดับ

## อบรมหลักสูตร “การประกันภัยครบวงจร สำหรับผู้ประกอบการ”



วันที่ 7 มิถุนายน 2561 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ได้อบรมหลักสูตร “การประกันภัยครบวงจรสำหรับผู้ประกอบการ” โดยได้รับเกียรติจากศาสตราจารย์พิเศษประมวล จันทร์ชีวะผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี เป็นวิทยากรบรรยาย โดยมีสมาชิกเข้าร่วมอบรมจำนวน 25 คน ณ โรงแรมแกลงคาสเตอร์ ถ.เพชรบุรีตัดใหม่





GENERALI  
Protect Your Love

**THE WORLD LEADING  
INSURANCE  
LOVED BY ALL**



At Generali, our goal is to design simple yet intelligent products and deliver consistent services to delight our clients all over the world. We work hard every day to be consumers' first choice provider for insurance solutions.



**BEST CHOICE**  
Guaranteed by 55 million clients worldwide



**BEST SERVICE**  
Providing the best and fastest claim service



**BEST SOLUTION**  
Offering the best solution to protect your love



# พิธีลงนามบันทึกข้อตกลงและมอบโล่เกียรติคุณ “เสริมศักยภาพขนส่งไทยสู่ศูนย์กลางการขนส่งอาเซียน” และ Q Mark

ตามที่กรมการขนส่งทางบก ได้เชิญสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เข้าร่วมลงนาม MOU ระหว่าง สรท. กับ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กระทรวงคมนาคม ในงาน “เสริมศักยภาพการขนส่งไทย สู่ศูนย์กลางการขนส่งอาเซียน” ในวันพฤหัสบดีที่ 7 มิถุนายน 2561 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรม มิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ ความมุ่งหมายของ MOU สรท.- ขบ. โดยบันทึกข้อตกลงฉบับนี้เป็นความร่วมมือระหว่าง กรมการขนส่งทางบก กับ สรท. ตกลงร่วมมือกันพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก โดยการสนับสนุนส่งเสริม และประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ซึ่งจะทำให้ระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีผู้ประกอบการขนส่งที่มีคุณภาพและมาตรฐานมีระบบการทำงานที่สร้างความมั่นใจ ในความปลอดภัยทุกเที่ยวการขนส่งช่วยสนับสนุนและผลักดันให้กระบวนการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของภาคการค้าและอุตสาหกรรมต่างๆเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพช่วยยกระดับธุรกิจการขนส่งและอุตสาหกรรมของประเทศในภาพรวม

การให้บริการขนส่งสินค้าในปัจจุบันมีการแข่งขันจากทั้งภายในและภายนอกประเทศ มาตรฐาน Q Mark จึงเป็นเครื่องมือที่ทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการของผู้ประกอบการขนส่งให้เป็นที่ยอมรับจากผู้ว่าจ้างและมีความเป็นสากลมากขึ้น โดยมาตรฐาน Q Mark มีเครือข่ายครอบคลุมการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ ทั้งหมด 5 ด้านนั้นมียาการข้อกำหนดต่างๆ ที่เป็นข้อกำหนดข้อบังคับต้องปฏิบัติ จำนวน 24 ข้อ และข้อไม่บังคับหรือเป็นข้อเสนอแนะ 20 ข้อ เพื่อพัฒนาศักยภาพของผู้ให้บริการ โดยด้านต่างๆ จะประกอบด้วย ด้านองค์กร ด้านปฏิบัติการขนส่ง ด้านพนักงาน ด้านยานพาหนะ ด้านลูกค้าและภายนอก ซึ่งสำหรับข้อบังคับ 24 ข้อบังคับต้องปฏิบัติจะมีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

- ### 1. ด้านองค์กร
- 1.1 มีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบแต่ละตำแหน่งในองค์กร และประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้
  - 1.2 มีการกำหนดนโยบายและวิสัยทัศน์เฉพาะเรื่องอย่างชัดเจน เช่น นโยบายสารเสพติด นโยบายแอลกอฮอล์ นโยบายความปลอดภัย เป็นต้น
  - 1.3 มีการกำหนดตัวชี้วัดประสิทธิภาพในการบริหารงาน เช่น ร้อยละการจัดส่งที่สมบูรณ์ ประสิทธิภาพการใช้ งานของเชื้อเพลิง อัตราการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น
  - 1.4 มีแนวทางปฏิบัติเพื่อการรักษาและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมีการดำเนินการอย่างเหมาะสม

- ### 2. ด้านปฏิบัติการขนส่ง
- 2.1 มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่งตั้งแต่การรับคำสั่งจนถึงการส่งมอบสินค้าลูกค้าแต่ละประเภท โดยแสดงถึงขั้นตอนการดำเนินงาน และความสัมพันธ์ของกระบวนการต่างๆ
  - 2.2 มีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่งในการปฏิบัติงานอาจเป็นประจำลูกค้าแต่ละราย หรือไม่เจาะจงลูกค้ารายใดรายหนึ่งก็ได้
  - 2.3 มีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน เช่น การบันทึกเวลารับ - ส่งสินค้า สรุปปริมาณสินค้าที่ขนส่ง เป็นต้น
  - 2.4 มีคู่มือการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างการขนส่ง โดยแสดงขั้นตอนการปฏิบัติและข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นอย่างชัดเจน เพื่อให้พนักงานพร้อมจัดการเหตุแต่ละประเภทได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสม
  - 2.5 มีการบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้น ประกอบด้วย รายละเอียดของเหตุ สาเหตุการเกิด ความเสียหายที่เกิดขึ้น และแนวทางการแก้ไขปรับปรุงและรายงานต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

- ### 3. ด้านพนักงาน
- 3.1 มีการกำหนดขั้นตอนการรับสมัครพนักงานบันทึก และเก็บรักษาประวัติพนักงานอย่างเหมาะสม
  - 3.2 มีการแสดงกฎระเบียบและความรับผิดชอบของพนักงาน รวมถึงบทลงโทษ และประกาศให้พนักงานรับทราบอย่างทั่วถึง
  - 3.3 มีการวางแผนกำหนดชั่วโมงการทำงาน วันหยุดและมีการดำเนินการอย่างเหมาะสม
  - 3.4 มีแผนการฝึกอบรม ทักษะ และประสบการณ์พนักงาน ตามความสมควรในแต่ละตำแหน่งงาน และมีการวางแผนกำหนดการอบรมอย่างเหมาะสม
  - 3.5 มีระเบียบการรับสมัครพนักงานขับรถ เช่น การตรวจสอบประวัติ การทดสอบความสามารถ และดำเนินการอย่างเหมาะสม
  - 3.6 มีการอบรมเกี่ยวกับการตรวจสภาพและบำรุงรักษายานพาหนะเบื้องต้นสำหรับพนักงานขับรถ
  - 3.7 มีการวางแผนอบรมพนักงานขับรถให้ขับอย่างประหยัดและปลอดภัยเป็นประจำ
  - 3.8 มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถตามกำหนดระยะเวลา และตรวจโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ มีการบันทึกและเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ
  - 3.9 มีการลงบันทึกสมุดพนักงานขับรถ / สมุดประจำรถ หรือบันทึกการปฏิบัติงานขนส่ง เพื่อเป็นหลักฐานการใช้รถขนส่งทุกครั้ง
  - 3.10 มีแผนการตรวจระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ ก่อนปฏิบัติการขนส่ง
  - 3.11 มีแผนการตรวจหาสารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ

- ### 4. ด้านยานพาหนะ
- 4.1 มีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิงโดยรวมทั้งหมดยานพาหนะและรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง
  - 4.2 มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษาตามระยะเวลา และดำเนินการอย่างเหมาะสม
  - 4.3 มีการจัดทำประวัติการใช้รถและประวัติการซ่อมบำรุงของรถรายคัน

- ### 5. ด้านลูกค้าและภายนอก
- 5.1 มีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการเพื่อทราบความต้องการของลูกค้า

การเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในเชิงธุรกิจซึ่งเป็นผลดีทั้งกับผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งทำให้ระบบการขนส่งมีคุณภาพได้มาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรม อันจะช่วยสนับสนุนและผลักดันให้กระบวนการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนของภาคการค้าและอุตสาหกรรมต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะทำให้ระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีผู้ประกอบการ

ขนส่งที่มีคุณภาพและมาตรฐาน มีระบบการทำงานที่สร้างความมั่นใจ ในความปลอดภัยทุกเที่ยวการขนส่ง ซึ่งในอนาคตกรมการขนส่งทางบกจะมีการขยายมาตรฐานคุณภาพ Q Mark ให้ครอบคลุมรถบรรทุกประเภท 80 (รถโรงงาน) เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการส่งออก และการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

## Logistics Qualification System Program: LQSP PLUS

## Certified Logistics Professional

## (หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง)

LQSP+

TNSC Movement

การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทยมีความสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ทั้งภาคการผลิตและบริการ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีได้เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาบุคลากรถือเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาโลจิสติกส์ ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งในระดับปฏิบัติการ ผู้บริหารระดับกลางและผู้บริหารระดับสูง สามารถสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของประเทศ

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ดำเนินการจัดอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง "Logistics Qualification System Program: LQSP" มาตั้งแต่ปี 2550 โดยได้รับการสนับสนุนจาก Japan Institute of Logistics System (JILS) และ Japan External Trade Organization (JETRO) ในการนำรูปแบบการอบรมและการทดสอบความรู้ในประเทศญี่ปุ่นมาเป็นต้นแบบและประยุกต์ให้เข้ากับสภาพแวดล้อมของประเทศไทย โดยยังคงมาตรฐานทั้งในด้านวิชาการและการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากผู้เชี่ยวชาญในแต่ละกิจกรรมโลจิสติกส์ ต่อมาในปี 2559-2560 ได้มีความร่วมมือกับวิทยาลัย โลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม และในปี 2561 สภาผู้ส่งออก ได้มีการปรับปรุงหลักสูตรการอบรมให้ทันสมัยยิ่งขึ้นเพื่อให้เหมาะสมกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในปัจจุบันและตอบโจทย์โลจิสติกส์ยุคดิจิทัลโดยมีการเพิ่มเรื่องการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชนภายในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## ทำไมคุณถึงไม่ควรพลาดในการเข้าอบรม?

- เป็นหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
- หลักสูตรนี้สามารถยืนยันความพร้อมของผู้ที่ผ่านการอบรมในเรื่องการปฏิบัติงานและการบริหารงานด้านโลจิสติกส์ดังเช่นที่เกิดขึ้นในภาคอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น
- ผู้เรียนจะได้รับการถ่ายทอดความรู้จากประสบการณ์และการปฏิบัติงานจริงโดยวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิ
- ผู้เรียนสามารถนำองค์ความรู้ที่ได้รับจากการอบรมไปปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในองค์กรได้จริง
- LQSP Alumni มีเครือข่ายบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพกว่า 200 คน

## คุณสมบัติผู้เข้าอบรม

- ทำงานอยู่ในตำแหน่งผู้บริหารระดับกลาง (หรืออยู่ในตำแหน่งหัวหน้างาน/หัวหน้าฝ่ายหรือแผนก/ผู้ช่วยผู้จัดการ หรือผู้จัดการขึ้นไป ในทุกอุตสาหกรรม ทุกขนาดกิจการ หรือ
- มีประสบการณ์ในการทำงานด้านโลจิสติกส์หรือด้านที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 3 ปี หรือ
- มีประสบการณ์ในการทำงานด้านโลจิสติกส์อย่างน้อย 2 ปี สำหรับผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท ทางด้านโลจิสติกส์หรือการจัดการซัพพลายเชน บริหารธุรกิจ หรือสาขาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

จำนวนผู้เข้าอบรม	30 ท่าน
ภาษาที่ใช้ในการอบรม	ภาษาไทย
รูปแบบในการอบรม	เชิงวิชาการ 40% เชิงปฏิบัติการ 60% (การแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น / การระดมสมอง / กรณีศึกษา / กรณีตัวอย่าง / กิจกรรมกลุ่ม / ศึกษาดูงาน)
การสอบ	สอบข้อเขียน จำนวน 2 ครั้ง สอบปากเปล่า จำนวน 1 ครั้ง รายงาน จำนวน 1 เล่ม
เกณฑ์การประเมินผล	ต้องสอบผ่านทั้งข้อเขียนและเล่มรายงาน โดยมีคะแนนรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 60
ระยะเวลาในการอบรม	เดือนกันยายน - พฤศจิกายน 2561 (ทุกวันศุกร์-เสาร์)
สถานที่อบรม	โรงแรมดิไอที ลุมพินี ถ.พระราม 4
กำหนดรับสมัคร	1 มิถุนายน - 31 สิงหาคม 2561

## วิธีการรับสมัคร

1. ผู้ที่สนใจเข้าร่วมอบรม สามารถสมัครได้ที่ <https://goo.gl/Vxzmt0> หรือ Scan QR code
2. เจ้าหน้าที่จะส่งอีเมลตอบกลับเพื่อยืนยันการสมัครเข้าร่วมอบรมพร้อมทั้งส่ง Invoice ไปยังอีเมลของผู้สมัคร ภายใน 7 วันทำการ
3. ผู้สมัครจะต้องชำระค่าใช้จ่ายในการอบรมให้เสร็จสิ้น ภายใน 31 สิงหาคม 2561 พร้อมทั้งแนบหลักฐานการโอนเงิน หรือสำเนาเช็คส่งจ่ายค่าลงทะเบียนมาที่เบอร์แฟกซ์ 02-679-7500 หรือ อีเมล [watcharin@tnsc.com](mailto:watcharin@tnsc.com) จากนั้นแจ้งยืนยันกับเจ้าหน้าที่อีกครั้ง ทางโทรศัพท์ 02-679-7555 เพื่อยืนยันการชำระค่าสมัครเข้าร่วมอบรม อัตราค่าลงทะเบียน (ราคานี้เป็นค่าใช้จ่ายต่อ 1 ท่าน และรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)



## LQSP Plus Full Course\*

1) สมาชิก สรท.	Early Bird**	ราคา 38,610 บาท
	ราคาปกติ	ราคา 42,900 บาท
2) บุคคลทั่วไป	Early Bird**	ราคา 44,910 บาท
	ราคาปกติ	ราคา 49,900 บาท

\*\*สมัครและชำระเงิน ภายใน 31 ก.ค 61 รับส่วนลด 10%

## Mini LQSP Plus Course (Unit 1-5) (ระยะเวลาเรียน 9 วัน)\*\*

1) สมาชิก สรท.	ราคา 27,900 บาท
2) บุคคลทั่วไป	ราคา 34,900 บาท

## วิทยากร

1. คุณพจมาน ภาษวรัตน์
  - อดีตผู้อำนวยการบริหารด้าน Supply Chain Management บริษัท เนสท์เล่ (ประเทศไทย) จำกัด
  - ที่ปรึกษาคิโตมคคค สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
  - ประธาน Thailand Supply Chain Management Professional (TSCMP)
  - ประธาน ECR Thailand
2. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข
  - เลขานุการ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
  - ผู้อำนวยการส่วนการตลาดต่างประเทศ บริษัท ศรีไทยซูเปอร์แวร์ จำกัด (มหาชน)
3. คุณราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์
  - ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยและปฏิบัติการโลจิสติกส์ วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม
4. คุณเตชะ บุญยะชัย
  - รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
  - ประธานคณะกรรมการ Global Logistics สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
5. ดร.ศรายุทธ แสงจันทร์
  - รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานการเงินบริษัทน้ำตาลมิตรผล จำกัด

## ตัวอย่างบริษัท/หน่วยงานที่เคยเข้าร่วมอบรม



## สามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่

ฝ่ายสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนสมาชิก (คุณวัชรินทร์, คุณภคพล)

โทร. 02-679-7555 ต่อ 502, 503 || e-mail: [watcharin@tnsc.com](mailto:watcharin@tnsc.com), [pakapol@tnsc.com](mailto:pakapol@tnsc.com)

## หมายเหตุ:

\* ผู้ที่ลงทะเบียน LQSP Plus Full Course จะได้รับประกาศนียบัตรที่ออกโดยสภาผู้ส่งออก, JILS, JETRO

\*\* ผู้ที่ลงทะเบียน Mini LQSP Plus Course จะได้รับประกาศนียบัตรที่ออกโดยสภาผู้ส่งออก

## การสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการของสายเรือสำหรับโครงการ Best Container Liner Award 2018

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ได้จัดทำโครงการ Best Container Liner Award 2018 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจความพึงพอใจของการบริการในด้านต่างๆ ของสายเรือคอนเทนเนอร์ประจำปี 2018 โดยผลที่ได้จากการสำรวจ จะสะท้อนคุณภาพในการให้บริการของสายเรือ ซึ่งผู้ส่งออกสามารถใช้เป็นข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกใช้บริการของสายเรือ รวมทั้งเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการคัดเลือกสายเรือเพื่อทำ Service Contract ในแต่ละเส้นทาง โดยแบบสำรวจฉบับนี้จะสำรวจความพึงพอใจการให้บริการของสายเรือใน 4 เส้นทางหลักได้แก่ 1) เส้นทางสหรัฐอเมริกา 2) เส้นทางยุโรป 3) เส้นทางในตะวันออกกลาง และ 4) เส้นทางในเอเชีย ทั้งนี้จะประเมินการให้บริการของสายเรือในด้านต่างๆ แบ่งเป็น 7 ด้านรวมทั้งสิ้น 18 ข้อคำถาม ซึ่งใช้เวลาในการตอบแบบสอบถามทั้งสิ้นประมาณ 10 นาที

ในการนี้สภาผู้ส่งออก ใครขอความร่วมมือจากบริษัทสมาชิกทุกท่าน ในการร่วมให้ข้อมูลเพื่อสะท้อนคุณภาพการให้บริการของสายเรือ โดยท่านสามารถร่วมประเมินในแบบสอบถามเพื่อให้ข้อมูลในด้านการให้บริการของสายเรือ ซึ่งช่องทางการตอบแบบสอบถามสามารถดำเนินการได้ใน 2 ช่องทางคือ

- ผ่านระบบออนไลน์ โดยเข้าไปยัง <https://bit.ly/2le5rfD>



- ผ่านทาง QR Code



สำหรับผู้ที่มีข้อมูลในการตอบแบบสำรวจครบถ้วน **จำนวน 500 ท่านแรก จะได้รับ Starbuck Gift Card มูลค่า 200 บาท ฟรี!!!** โดยจะจัดส่งถึงทุกท่าน และหากท่านต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมสามารถติดต่อได้ที่ คุณสุพรทิพย์ โทรศัพท์ 0-2679-7555 ต่อ 302

## ปฏิทินกิจกรรม และการศึกษาดูงานเดือน สิงหาคม - พฤศจิกายน 2561

### AUGUST

**9 เยี่ยมชมการปฏิบัติงานในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ**  
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)  
ไม่มีค่าใช้จ่าย (ปิดรับสมัครเมื่อครบตามจำนวน)

**9-12 งานแสดงสินค้า Top Thai Brands**  
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ  
ณ Kuala Lumpur Convention Center (KLCC)  
กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

**16 TNSC Site Visit ครั้งที่ 4**  
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ บจก.ไบย์เออร์ อินดัสตรีส์ จ.ชลบุรี  
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,600 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

**16-19 งานแสดงสินค้า Top Thai Brands**  
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ  
Culture Friendship Exhibition Center ฮานอย ประเทศเวียดนาม

**29-31 งาน TILOG-LogistiX 2018 (สัมมนา 2 ทวีต)**  
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ร่วมกับ Reed Tradex  
ณ ฮอลล์ 98 ศูนย์นิทรรศการและการประชุม ไทเทค  
ไม่มีค่าใช้จ่าย (ปิดรับสมัครเมื่อครบตามจำนวน)

### SEPTEMBER

**13-16 งานแสดงสินค้า Thailand Innovation and Design Expo 2018 (T.I.D.E.2018)**  
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ  
ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

**20 TNSC Site Visit ครั้งที่ 5**  
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ บมจ.กานตะ-จันอุตสาหกรรม จ.นครปฐม  
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,000 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

**หลักสูตร อบรมระยะสั้นหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์**  
รายละเอียดเพิ่มเติม หน้า 7

**26 เยี่ยมชมการปฏิบัติงานในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ**  
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)  
ไม่มีค่าใช้จ่าย (ปิดรับสมัครเมื่อครบตามจำนวน)

### OCTOBER

**11 สัมมนา Hot Issues ครั้งที่ 3**  
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ โรงแรมใบเรือกรุงเทพฯ  
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,600 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

**17 การบรรยายหัวข้อ “เทคนิคการตรวจสอบตู้สินค้าอย่างมืออาชีพ”**  
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
วิทยากรรับเชิญ คุณเกรียงไกร เขียวสุภาพนรินทร์  
ณ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ไม่มีค่าใช้จ่าย (ปิดรับสมัครเมื่อครบตามจำนวน)

### NOVEMBER

**20-23 สักรวจเส้นทางเชิงพาณิชย์**  
(ปอยเปต/พระตะบอง/พนมเปญ/ไฮจิมินห์ซิตี้)  
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ ประเทศไทย กับพม่า และเวียดนาม

**20 TNSC Site Visit ครั้งที่ 6**  
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ บจก.เฮฟวี่ (ประเทศไทย)  
ถนน บางนา-ตราด กม.22  
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,000 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

**27 อบรม “แนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในยุค Logistics 4.0”**  
โดย คุณพจมาน ภาขจรินทร์ และ คุณกนก จุฑามณี  
ณ โรงแรมใบเรือกรุงเทพฯ  
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 3,500 บาท บุคคลทั่วไป 4,500 บาท

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าลงทะเบียน เข้าร่วมกิจกรรมได้ที่ ฝ่ายสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนสมาชิก สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 503, 501 (ติดต่อคุณภคพล, คุณสิริพรรณ) หรือที่ E-mail: pakapol@tnsc.com, siripan@tnsc.com

หมายเหตุ : รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% แล้ว

**บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงานหรือองค์กร (In-House Training)**  
หัวข้อและระยะเวลาการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับความต้องการของบริษัทสมาชิกผู้ขอรับบริการ