



TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 03/2018 | มีนาคม 2561

www.tnsc.com



Trend on International Logistics



ขอเรียนเชิญท่านสมาชิกเข้าร่วม

“การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 23” และรับฟังปาฐกถาพิเศษหัวข้อ

“แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” ในวันพุธที่ 4 เมษายน 2561



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 || E-mail : tnsc@tnsc.com

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

สารบรรณาธิการ

เดือนมีนาคมที่กำลังจะผ่านไป ได้ย้ำเตือนว่าเรากำลังผ่านไตรมาสแรกของปี 2561 นี้เช่นกัน ภาพรวมการเติบโตด้านการส่งออกของไทยยังอยู่ในระดับที่ดี แม้จะมีปัจจัยด้านค่าเงิน และการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบทางการค้าเข้ามากระทบต่อการเติบโตอยู่บ้าง แต่ก็ยังเป็นสิ่งที่ทางสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจับตา รายงาน และดำเนินการต่างๆ เพื่อลดผลกระทบต่อผู้ส่งออกให้ได้มากที่สุดเช่นกัน

และในเดือนเมษายนนี้ จะเป็นวาระของการประชุมใหญ่สามัญประจำปี รวมถึงทางสภาผู้ส่งออกได้จัดปาฐกถาพิเศษหัวข้อ “แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” ในช่วงบ่ายวันเดียวกัน ซึ่งขอเรียนเชิญสมาชิกทุกท่านเข้าร่วมการประชุม รับฟัง และแสดงความคิดเห็น โดยสามารถติดตามรายละเอียดได้ในหัวข้อด้านล่างนี้

บรรณาธิการ



สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
ขอเรียนเชิญท่านสมาชิกเข้าร่วมการประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 23
พร้อมรับฟังปาฐกถาพิเศษหัวข้อ
“แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
เพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ”
โดย นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ในวันพุธที่ 4 เมษายน 2561 เวลา 11.00 – 15.30 น.

ณ ห้องนภาลัยบอลรูม โรงแรมดุสิตธานี ถ.พระราม 4 กรุงเทพฯ



กำหนดการ

- 11.00 – 12.00 น. ลงทะเบียนและรับเอกสาร
- 12.00 – 13.00 น. รับประทานอาหารกลางวัน (Western Set Menu)
- 13.00 – 13.45 น. เริ่มการประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 23 ประธานที่ประชุมดำเนินการประชุมตามวาระประชุม
- 13.45 – 14.00 น. พักรับประทานอาหารว่าง
- 14.00 – 14.05 น. กล่าวต้อนรับ โดย นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- 14.05 – 15.30 น. ปาฐกถาพิเศษหัวข้อ “แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” โดย นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
- 15.30 น. ปิดการประชุม

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมและสำรองที่นั่งได้ที่ :

ฝ่ายสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนสมาชิก (คุณสิริพรรณ, คุณภัทรพล)

โทร. 02-679-7555 ต่อ 501, 777

e-mail: tnscl_mrs@tnsc.com

ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการเข้าร่วมงาน



TNSC Newsletter, Issue 03/2018 : มีนาคม 2561

Copyright © 2016 by สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C

ถนนพหลโยธิน 4 แขวงทุ่งนายาม เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-2

E-mail : tnscl@tnsc.com

สนใจลงโฆษณา กรุณาติดต่อ : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

For advertising, please contact : Thai National Shippers’ Council

Tel. : +66 (0) 2679 7555 ext. 503 E-mail : tnscl@tnsc.com

ผลิตและจัดพิมพ์โดย บริษัท บีซี เอ็มไพโลจ จำกัด

แม่พิมพ์สี-ขาวดำโดย บริษัท สุนทรพิมพ์ จำกัด

พิมพ์ที่ บริษัท ไซเบอร์พริ้นท์กรุ๊ป จำกัด กรุงเทพฯ, 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.

TNSC Movement

สัมมนาหัวข้อ "Trend on International Logistics" ภายในงาน Material Handling & Machinery Exhibition 2018

เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2561 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จัดสัมมนาหัวข้อ Trend on International Logistics ภายในงาน Material Handling & Machinery Exhibition 2018 ณ Exhibition Hall 2 อิมแพ็ค เมืองทองธานี โดยมีนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นวิทยากรบรรยาย



กิจกรรม TNSC Site Visit ครั้งที่ 1/2561



เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2561 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จัดกิจกรรม TNSC Site Visit ครั้งที่ 1/2561 ณ บริษัท ศรีไทยซูเปอร์แวร์ จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัทสมาชิกได้มีโอกาสศึกษาเรียนรู้แนวความคิดการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีการบริหารจัดการที่ดี และสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในการนี้ สภาผู้ส่งออกนำคณะสมาชิกเข้ารับฟังการบรรยายและเข้าเยี่ยมชมบริษัท ศรีไทยซูเปอร์แวร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ดีและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนได้รับรางวัลต่างๆ จากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยมีคุณสุรสิทธิ์ ศิริสมภพ Vice President Business Development, Plastic Business Unit เป็นวิทยากรบรรยายภาพรวมการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์พร้อมกับพาเยี่ยมชมบริเวณโรงงาน โดยกิจกรรมดังกล่าวมีสมาชิกสนใจเข้าร่วมจำนวนทั้งสิ้น 20 ท่าน



Crocodile Products



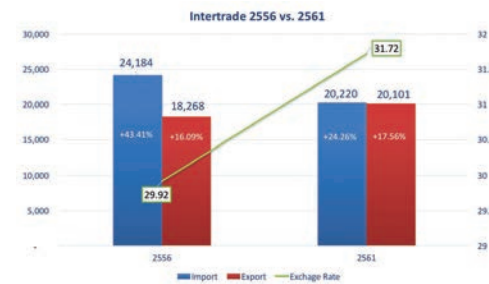
No matter if it's the best Tile Adhesive, Tile Grout, Chemical, Construction tools and Decorative tools from Crocodile Products. Can be purchased at leading construction material store all around Thailand, Myanmar, Cambodia, Laos and Vietnam. Please contact +662 720 1112 for more information.

Thailand Economic Outlook :

ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2014-2018

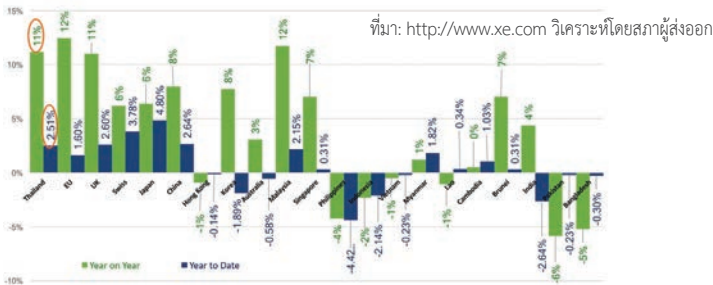
- การส่งออกเดือนมกราคม 2561 มีมูลค่า 20,101 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 17.6% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY)
- การส่งออกในรูปแบบบาทเท่ากับ 652,511 ล้านบาท ขยายตัว 7.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY)
- การนำเข้าเดือนมกราคม 2561 มีมูลค่า 20,220 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 24.3% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY)
- ประเทศไทยขาดดุลการค้า 119 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 12,132 ล้านบาท (ต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 2)

ส่งออก ม.ค. 61 โต 17.56% สูงสุดในรอบ 5 ปี 2 เดือน (62 เดือน) เปรียบเทียบ ม.ค. 56 โต 16.09%



สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 28 ก.พ. 61

31.46 บาท/เหรียญสหรัฐ (แข็งค่าขึ้นมา 2.51% Year-to-Date หรือกว่า 11% Year-on-Year แข็งค่า เมื่อเทียบกับค่าเงินของคู่ค้าและคู่แข่งทางการค้าสำคัญของไทย ในขณะที่ค่าเงินสกุลเอเชียส่วนใหญ่ แข็งค่าไปในทิศทางเดียวกันกับภูมิภาค

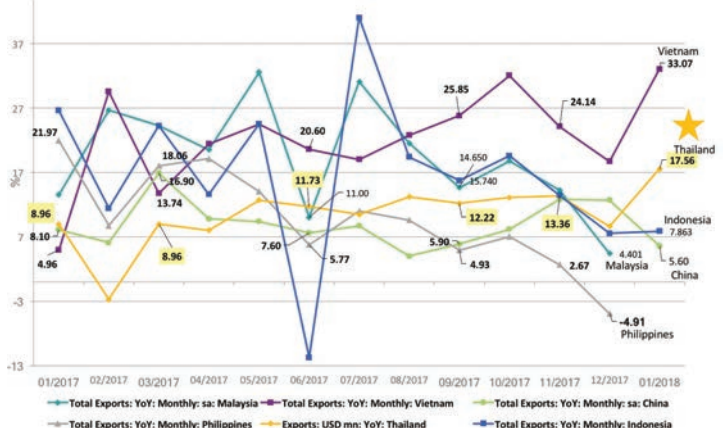


การส่งออกในกลุ่มสินค้าและตลาดส่งออกสำคัญ 10 อันดับแรก ในเดือน มกราคม 2561

สินค้า	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	เติบโต (%)	สัดส่วน (%)
1. รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	2,243	18.20	11.20
2. คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,586	21.50	7.90
3. อุตสาหกรรมอาหาร	1,482	18.30	7.40
4. ผลิตภัณฑ์ยาง	880	25.10	3.50
5. เม็ดพลาสติก	836	24.00	4.20
6. เคมีภัณฑ์	744	40.50	3.70
7. น้ำมันสำเร็จรูป	712	25.50	3.50
8. แผงวงจรไฟฟ้า	632	5.10	3.10
9. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	612	20.60	3.00
10. เครื่องยนต์สันดาปภายใน	576	87.90	2.90

การส่งออกในตลาดส่งออกสำคัญ 10 อันดับแรก ในเดือน มกราคม 2561

ประเทศ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	เติบโต (%)	สัดส่วน (%)
1. อาเซียน 5	3,048	14.30	15.10
2. จีน	2,398	11.60	11.00
3. CLMV	2,171	18.40	10.30
4. สหรัฐอเมริกา	2,150	11.30	11.40
5. ญี่ปุ่น	2,018	26.30	9.50
6. สหภาพยุโรป (15)	1,916	8.90	9.30
7. ทวีปออสเตรเลีย (2)	1,049	18.70	5.60
8. ออสเตรเลีย	931	15.90	5.30
9. เอเชียใต้	904	26.10	3.60
10. ตะวันออกกลาง (15)	666	11.00	4.20
11. ประเทศอื่นๆ	2,850	24.25	14.70
รวมทั่วโลก	20,101	17.56	100.00



สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนมกราคม 2561

สินค้าส่งออกสำคัญ มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ) เติบโต Forecast 61 กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"

ข้าว	474	37.2%	1%
ยางพารา	408	-20.7%	5%
มันสำปะหลัง	305	42.3%	0%
น้ำตาล	191	42.2%	9%

กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"

อาหารทะเลแช่แข็งแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	363	25.8%	5-7%
ผักผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	346	-1.8%	5-7%
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	241	18.4%	2.53%
กุ้งสดแช่แข็งและแปรรูป	95	3.7%	5-7%

กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"

ยานพาหนะ	1,659	14.7%	6%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,451	43.1%	6%

กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"

เครื่องใช้ไฟฟ้า	1,928	9.4%	5%
คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ	1,586	21.5%	5%
Hard Disk Drive	638	13.8%	5%
แผงวงจรไฟฟ้า	632	5.1%	5%
เครื่องปรับอากาศ	467	20%	5%

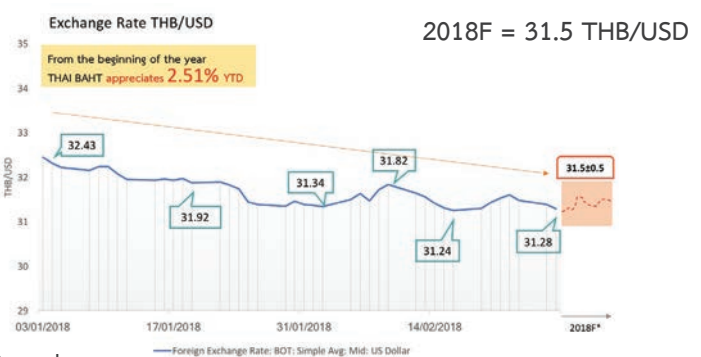
กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"

ผลิตภัณฑ์ยาง	880	25.1%	15%
เม็ดพลาสติก	836	24%	11%
เคมีภัณฑ์	744	40.5%	8%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	329	16.3%	6%

กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"

อัญมณี และเครื่องประดับ	967	-8.8%	1%
วัสดุก่อสร้าง	760	26%	3%
น้ำมันสำเร็จรูป	712	25.5%	9%
สิ่งทอ	564	15.4%	4%

สถานการณ์ความเคลื่อนไหวและคาดการณ์ Exchange Rate



Remarks :

- อัตราการขยายตัวของภาคการส่งออกไทยตามคาดการณ์ของ TNSC อยู่ที่ 5.5%
- คาดการณ์มีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายสหรัฐ 3 ครั้ง จากนโยบายของ นายเจอโรม พาวเวล ผู้ว่าธนาคารกลางคนล่าสุด ส่งผลให้ค่าเงินเหรียญสหรัฐแข็งค่าขึ้นเล็กน้อย

จุดยืนของ สรท. ต่อการดำเนินงานตาม Trade Facilitation Agreement



จุดยืนและแนวทางการดำเนินงานของ สรท. ตาม Trade Facilitation Agreement

1. ความเห็นต่อ National Trade Facilitation Committee
 - การดำเนินงานต้องมีความต่อเนื่อง ทั้งในรูปแบบของคณะกรรมการ / คณะทำงาน / คณะทำงานรายสินค้า
 - ควรมีการจัดตั้งหรือมอบหมายหน่วยงาน ทำหน้าที่เป็นสำนักงานฯ ของคณะกรรมการ
 - ต้องเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับ TFA
2. ต้องมุ่งเน้นใช้ประโยชน์จาก Trade Facilitation Agreement ให้เกิดการพัฒนาทางการค้าระหว่างประเทศ
3. ต้องมีการจัดทำ Roadmap สำหรับการพัฒนา Trade Facilitation Agreement เพื่อเป็นแนวทางในการทำงานในระยะยาว และการบูรณาการร่วมกันระหว่างภาครัฐ / ภาคเอกชน
4. ต้องผลักดันให้ Trade Facilitation Agreement เป็นหนึ่งในหัวข้อความร่วมมือสำหรับการเจรจาเขตการค้ากับประเทศคู่ค้า

ประมาณการทิศทางการส่งออกไทย ปี 2018 (Expected 10% Growth)

Positive Factor

- + การขยายของเศรษฐกิจโลกและประเทศคู่ค้าหลัก ร่วมกับประเทศคู่ค้าศักยภาพที่มีการขยายตัวอย่างเข้มแข็งอย่างต่อเนื่อง
- + การเพิ่มขึ้นของการนำเข้าเครื่องจักรเพื่อเพิ่มผลผลิตของการผลิตในระยะยาว ร่วมกับการเร่งนำเข้าสินค้าทุนเพื่อเป็นช่วยการลดต้นทุนในช่วงที่ค่าเงินบาทแข็ง
- + ทิศทางราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ราคาสินค้าเกษตร และราคาของสินค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน ปรับราคาสูงขึ้น และทำให้กลุ่มประเทศผู้ค้าน้ำมันมีกำลังซื้อเพิ่มขึ้น

Negative Factor/ Risk

- สถานการณ์อัตราแลกเปลี่ยนที่ค่าเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐยังคงอ่อนค่า ส่งผลให้เงินบาทแข็งค่า
- นโยบาย America First ที่เพิ่มความเข้มงวดในประเด็นการค้าระหว่างประเทศ
- ปัญหาด้านโลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศ
 - การขาดแคลนตู้สินค้า
 - ความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ
 - การจราจรเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น

ประเด็นที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการค้าส่งออกของไทย

American First/NTB การใช้มาตรการตอบโต้ทางการค้าของสหรัฐฯ จากนโยบาย American First โดยการเก็บภาษีการนำเข้า เครื่องจักรและแผงโซลาร์เซลล์ เหล็กและอลูมิเนียม และยางรัด จากที่มีการกล่าวหาว่ามีการนำเข้าสินค้ากลุ่มดังกล่าวในปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจึงต้องนำมาตราการขึ้นภาษีเพื่อการตอบโต้ทางการค้า และอาจเป็นการละเมิดกฎ WTO

Regional Integration on Economic การรวมตัวของกลุ่มเศรษฐกิจ อาทิ CPTPP เป็นต้น ที่ไทยไม่ได้เข้าร่วม อาจทำให้สูญเสีย/เสียเปรียบทางการค้าในระยะยาว และกลุ่มเศรษฐกิจ EAEU ซึ่งเป็นกลุ่มเศรษฐกิจใหม่ที่ไทยต้องให้ความสำคัญ

ข้อเสนอแนะที่สำคัญโดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

1. ภาครัฐควรติดตามมาตรการกีดกันทางการค้า หรือ NTB อย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งหารือผู้ประกอบการและกำหนดมาตรการช่วยเหลืออย่างต่อเนื่อง รวมถึงให้คำปรึกษาแนวทางแก้ไขปัญหา ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เช่น การตั้งกำแพงภาษีนำเข้าสูงของสหรัฐฯ จากนโยบาย American first เป็นต้น
2. ภาครัฐต้องกำกับดูแลค่าเงินบาทให้มีเสถียรภาพ เป็นไปในทิศทางเดียวกับภูมิภาคไม่ให้แข็งค่ากว่าคู่ค้าและคู่แข่งสำคัญ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบโครงสร้างต้นทุนสินค้า วัตถุดิบในช่วงที่ค่าเงินมีความผันผวน โดยเฉพาะกลุ่มที่มีการใช้วัตถุดิบภายในประเทศสูง และสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการ SME รวมถึงเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงเครื่องมือประกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนผันผวน
3. ภาครัฐควรมีมาตรการในระยะสั้นเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการจากมาตรการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำทั่วประเทศ เช่น การลดหย่อนภาษี การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลที่นำเข้าเครื่องจักรมาปรับปรุง เป็นต้น
 - ควรให้ความสำคัญกับการเจรจาการค้าเสรี
 - ระดับทวิภาคี เช่น EU-Thai FTA
 - ระดับพหุภาคี เช่น RCEP
 - รวมถึงศึกษาความเป็นไปได้ของกรอบเจรจาใหม่ที่เกิดจากข้อกังวล เช่น “ข้อตกลงความครอบคลุมและก้าวหน้าเพื่อหุ้นส่วนการค้าภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก” (ซีพีทีพีพี-CPTPP) แทนที่ TPP ที่ยกเลิกไปภายใต้กรอบนโยบาย American First เป็นต้น และ สหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย Eurasian Economic Union : EAEU
4. รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับเรื่องการค้าอำนวยความสะดวกทางการค้า ตามที่ได้ลงนามความตกลง Trade Facilitation Agreement ทั้งนี้ เพื่อช่วยลดขั้นตอนอุปสรรค และต้นทุนสำหรับการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงช่วยส่งเสริมการค้าในระบบ e-Commerce ที่มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น

THE WORLD LEADING INSURANCE LOVED BY ALL

GENERALI
Protect Your Love

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

Trend on International Logistics

ตอนที่ 1: กลยุทธ์ และการปรับตัวของสายเรือระหว่างประเทศ

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ หรือ IMF คาดการณ์ว่าในปี 2018 และ 2019 เศรษฐกิจโลกจะเติบโตประมาณ 3.9% กอปรกับการขยายตัวของการค้าในระบบ e-commerce ซึ่งส่งผลให้มีปริมาณสินค้าขนส่งระหว่างประเทศมากขึ้นและส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งมีปัญหาปริมาณระวางเรือล้นตลาดตั้งแต่ปี 2009 เป็นต้นมา เนื่องจากเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศที่เติบโตได้น้อยกว่าที่คาดการณ์ ขณะที่สายเรือต่างแข่งขันกันขยายขนาดของเรือขนส่งสินค้า เพื่อมุ่งหวังลดต้นทุนการขนส่งต่อตู้สินค้าให้น้อยลง แต่ต้องแลกด้วยการแข่งขันด้านค่าระวางอย่างรุนแรง จนก่อให้เกิดความผันผวนของ ค่าระวางในเส้นทางขนส่งหลัก และส่งผลให้สายเรือส่วนใหญ่ประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง (แม้จะมีการเรียกเก็บ

ค่าใช้จ่ายภายในประเทศ หรือ local charge ในอัตราที่สูงขึ้นเพื่อชดเชย) จนถึงปี 2017 จึงเริ่มมีกำไรจากการประกอบการอีกครั้งหนึ่ง

Cost per TEU per day at sea
A potential cost decrease of 23% compared with a 12,500 TEU container ship



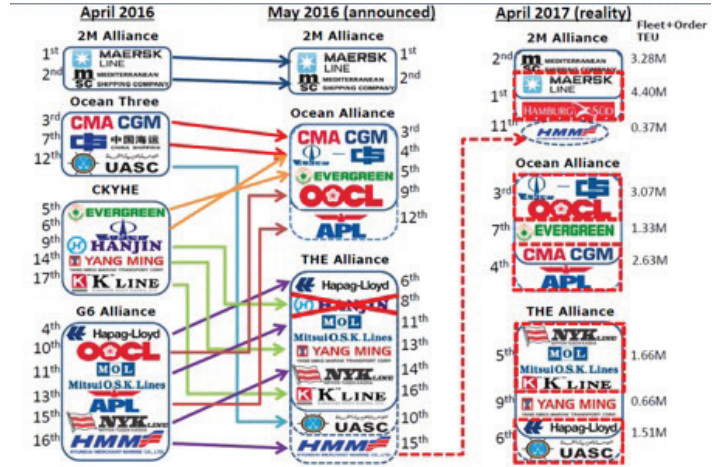
Source: www.abb.com

จากผลประกอบการในช่วงวิกฤติ สายเรือเลือกใช้กลยุทธ์เพื่อปรับสมดุลด้านระวางเรือ โดย 1) การจอดเรือไว้ไม่ใช้งาน 2) การตัดทำลายเรือที่ไม่เหมาะสมกับการใช้งานเป็นเศษเหล็ก (Scrapping) โดยทำสถิติตัดเรือที่มีอายุน้อยที่สุดคือ 7 ปี (จากในอดีตซึ่งมีการใช้งานเรือจนถึงประมาณ 20 ปี) 3) การเดินเรือด้วยความเร็วต่ำ (Slow Steaming) และ 4) การยกเลิกเที่ยวเรือในช่วงเวลาที่มีปริมาณสินค้าขนส่งได้ และยังทำให้คุณภาพบริการ โดยเฉพาะการตรงต่อเวลาในการขนส่งลดลงมาก



Vessel Scrapping

อย่างไรก็ตาม นักวิเคราะห์คาดการณ์ว่าปริมาณสินค้าและระวางเรืออาจจะเข้าสู่ภาวะสมดุลได้ในปี 2019-2020 ภายใต้อัตราการเติบโต 7 ประการ ประกอบด้วย 1) สายเรือต้องยุติการต่อเรือขนาดใหญ่ หรือ Mega Vessel (แต่ในทางปฏิบัติยังคงมีการสั่งต่อเรือขนาด 20,000-24,000 TEUs โดยสายเรืออย่างต่อเนื่อง ทำให้แรงกดดันยังคงอยู่) 2) สายเรือต้องมีการตัดเรือเป็นเศษเหล็กในปริมาณมากอย่างต่อเนื่อง 3) เศรษฐกิจโลกต้องเติบโตอย่างต่อเนื่องระหว่าง 4-6% ซึ่งมีความเป็นไปได้เพราะใกล้เคียงกับการคาดการณ์ของ IMF 4) สายเรือต้องมีการยกเลิกเที่ยวเรือในบางเส้นทาง พร้อมกับเลื่อนการรับมอบเรือใหม่ออกไปตามสิทธิ์ 5) สายเรือต้องยกเลิกการแข่งขันด้านราคา ค่าระวาง โดยเริ่มเห็นสัญญาณในเรื่องนี้นับแต่ปี 2017 ซึ่งสายเรือประกาศปรับขึ้น General Rate Increase (GRI) หลายครั้ง แม้ไม่ประสบความสำเร็จ แต่ก็ทำให้ทิศทางค่าระวาง ในปี 2017 อยู่ในระดับที่สูงเพียงพอที่ส่งผลให้สายเรือมีกำไรจากการขนส่งได้ 6) ต้องไม่มีสายเรือใหม่เข้าสู่ตลาด เพื่อไม่ให้มีปริมาณระวางเรือใหม่เข้ามาเพิ่มเติม และ 7) สถานการณ์ราคาน้ำมันต้องค่อนข้างนิ่ง (No major oil price increasing) และต้องไม่มีกฎระเบียบสำคัญบังคับใช้กะทันหัน แต่จากนโยบายของ International Maritime Organization ซึ่งได้บังคับให้สายเรือต้องใช้น้ำมัน Low Sulfur ซึ่งจะเพิ่มต้นทุนเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ทำให้สายเรือต้องหันไปพัฒนาเรือที่ใช้พลังงานทางเลือก อย่างเช่น LNG เป็นต้นระหว่างปี 2016-2017 ภาพกลยุทธ์การรวมกลุ่ม



และการควบรวมกิจการระหว่างสายเรือเพิ่มปรากฏอย่างชัดเจน ทั้งในส่วนของ การสลับสับเปลี่ยนกลุ่มพันธมิตรจาก 2M, OCEAN THREE, G6 Alliance และ CKYHE ในปี 2016 เป็น 2M (Maersk [ควบรวมกับ Hamburg Sud + MSC + สัญญาเช่าระวางจาก HMM ในเส้นทาง Trans-Pacific], OCEAN Alliance [Cosco [ควบรวมกับ China Shipping] + OOCL + Evergreen + CMA CGM [ควบรวมกับ APL] และ THE Alliance (MOL + NYK + K Line + Yang Ming + Hapag Lloyd [ควบรวมกับ UASC]) ซึ่งนักวิเคราะห์เชื่อว่าท้ายที่สุดแล้วกลุ่ม Shipping Alliance จะมีส่วนแบ่งตลาดทั่วโลกรวมไม่น้อยกว่า 90% ขณะที่การควบรวมกิจการของสายเรือจะส่งผลให้เหลือสายเรือขนาดใหญ่ (Mega-Carriers) เพียง 4-7 รายเท่านั้น

ประโยชน์ของการรวมตัวดังกล่าวจะทำให้ 1) สายเรือมีการให้บริการและประสิทธิภาพมากขึ้นจากการให้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน 2) ผู้ใช้บริการสามารถคลายความกังวลถึงผลกระทบจากสถานะทางการเงินของสายเรือ เพราะมีการใช้เรือและกำหนดหลักเกณฑ์ด้านการเงินร่วมกันระหว่างพันธมิตรซึ่งจะทำให้การขนส่งสามารถทำได้อย่างต่อเนื่อง และ 3) ได้รับประโยชน์จากการทำ cost sharing ระหว่างสายเรือสมาชิก

ขณะที่ มีความกังวลต่อการรวมตัวของพันธมิตรสายเรือ อาทิ 1) ผู้ใช้บริการจะมีทางเลือกน้อยลง 2) ผู้ใช้บริการโดยส่วนใหญ่จะมีอำนาจในการต่อรองน้อยลง เพราะมีขนาดเล็กลงเมื่อเปรียบเทียบกับสายเรือที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น 3) การแข่งขันในตลาดมีแนวโน้มน้อยลง 4) ความซับซ้อนในการประสานงานระหว่างสายเรือในกลุ่มพันธมิตร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการของเจ้าของสินค้า อาทิ ข้อมูลของเรือที่ใช้ขนส่งอาจไม่แน่นอน เป็นต้น และ 5) ประเด็นด้านอำนาจเหนือตลาดซึ่งหน่วยงานภาครัฐในแต่ละประเทศต้องกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด สำหรับประเทศไทย คือการประเมินสถานการณ์และข้อเท็จจริง และพิจารณาบังคับใช้พระราชบัญญัติราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2537 และ พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 เพื่อสร้างความเป็นธรรมให้กับผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ตาม กระแสการควบรวมกิจการของสายเรือมิได้หยุดเพียงแคการรวมตัวกันของสายเรือแต่ละสายเพียงเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการที่สายเรือเข้าไปซื้อกิจการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ท้องถิ่น เพื่อขยายขอบเขตการให้บริการจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปสู่การให้บริการโลจิสติกส์แบบ end-to-end เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคโดยเฉพาะ การซื้อขายสินค้าผ่าน e-commerce ที่เติบโตอย่างรวดเร็ว ตลอดจนเพื่อรับมือผู้ให้บริการ e-market place อาทิ “amazon” ซึ่งมีความพร้อมก้าวไปให้บริการโลจิสติกส์ด้วยตนเอง ซึ่งถือเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญสำหรับสายเรือที่จะปฏิวัติตนเองให้สามารถคงอยู่ได้ในสถานการณ์การค้าที่เปลี่ยนแปลงไป

สหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย (EAEU) : โอกาสของไทยบนเส้นทางสายไหม



ไทยมีสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ อุปกรณ์ชิ้นส่วนรถยนต์ อาหาร ผลิตภัณฑ์การเกษตร สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม เป็นต้น ในขณะที่สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ น้ำมันดิบ เหล็ก น้ำมันสำเร็จรูป ก๊าซธรรมชาติ เหล็กกล้า และยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์ เป็นต้น โดยมีสหพันธรัฐรัสเซียครองความเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของไทย ในกลุ่มสหภาพยูเรเชีย ตามด้วย สาธารณรัฐคาซัคสถาน สาธารณรัฐเบลารุส สาธารณรัฐอาร์เมเนีย และสาธารณรัฐคีร์กีซสถาน ตามลำดับ ทั้งนี้ เป็นที่น่ายินดีว่า มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับประเทศสมาชิกของสหภาพมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นโดยตลอด จึงเห็นได้ว่า EAEU จะเป็นตลาดใหม่ที่มีอนาคตสดใสสำหรับผู้ประกอบการไทย

ปฏิเสธไม่ได้ว่าในช่วงปี 2560 ที่ผ่านมาระบบการส่งออกของประเทศไทยขยายตัวดีขึ้นตามบรรยากาศการค้าโลกที่กำลังฟื้นตัวอย่างคึกคัก ส่งผลให้ในเดือนมกราคม 2561 การส่งออกของประเทศไทยมีมูลค่า 20,101 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นการขยายตัวที่ ร้อยละ 17.6 สูงสุดในรอบ 5 ปี 2 เดือน เลยทีเดียว ในขณะที่มูลค่าการค้ากับตลาดคู่ค้าอื่น ขยายตัวในระดับที่มากกว่าร้อยละ 10 ในเกือบทุกตลาดสำคัญ โดยมีข้อสังเกตว่าในปีที่ผ่านมา หนึ่งในตลาดคู่ค้าที่สำคัญที่ที่น่าสนใจคือ ตลาดรัสเซีย และกลุ่มเครือรัฐเอกราช (CIS) ที่มีการขยายตัวสูงถึงร้อยละ 64 และมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งในกลุ่มตลาดนี้ มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจที่สำคัญที่เรียกว่า สหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย (EAEU) อันเป็นการรวมตัวของบางประเทศที่อาจเป็นโอกาสสำคัญให้ภาครัฐได้เจริญสัมพันธ์ไมตรีทางการค้า เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการประเทศไทยได้มีโอกาสทางการค้าและการลงทุนใหม่ๆ มากขึ้น

ปัจจุบันกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ มีเจตจำนงในการเจรจาเขตการค้าเสรี (FTA) กับสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย อยู่ระหว่างการศึกษความเป็นไปได้ในเจรจาทำ FTA และกำลังดำเนินการจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Cooperate - M.O.C) คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในกลางปี 2561 เพื่อเป็นการกระชับความร่วมมือทางเศรษฐกิจในสาขาต่างๆ อันเป็นการปูทางไปสู่การเจรจาความตกลงการค้าเสรีในอนาคต ตามนโยบายการค้าระหว่างประเทศของไทยที่มุ่งแสวงหาโอกาสทางการค้าและการลงทุนในตลาดใหม่ที่มีศักยภาพและปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์การค้ายุคใหม่ โดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ในการแข่งขันภายในประเทศ ซึ่งหากไทยเจรจา FTA ไทย-EAEU จะทำให้การค้าไทยกับประเทศในกลุ่มนี้มีความชัดเจนมากขึ้น และส่งผลให้มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับสหภาพฯ ขยายตัวเพิ่มขึ้นไปอีก นอกจากนี้การเจรจาดังกล่าวยังจะช่วยกระตุ้นให้ไทยมีสถานภาพเข้มแข็งมากขึ้นในสายตากกลุ่มประเทศมหาอำนาจ และเมื่อเพิ่มความเชื่อมโยงจากโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ของไทยไปยังโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) หรือเส้นทางสายไหมใหม่ของจีนที่จะเชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ซึ่งประเทศสมาชิก EAEU ตั้งอยู่บนเส้นทางนี้ด้วย จะยังเป็นการเพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันให้กับภาคการค้าระหว่างประเทศของไทยให้เข้มแข็งมากยิ่งขึ้นไปอีก

สหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย - Eurasian Economic Union (EAEU) มีสมาชิกจำนวน 5 ประเทศ ได้แก่ สหพันธรัฐรัสเซีย สาธารณรัฐคาซัคสถาน สาธารณรัฐคีร์กีซสถาน สาธารณรัฐอาร์มีเนีย และสาธารณรัฐเบลารุส จัดตั้งอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2558 ภายใต้สนธิสัญญา เพื่อเป็นการยกระดับความร่วมมือทางเศรษฐกิจให้ใกล้ชิดยิ่งขึ้นระหว่างประเทศกลุ่มเครือรัฐเอกราช (Commonwealth of Independent States: CIS) โดยครอบคลุมการค้าเคลื่อนย้ายเสรีของสินค้า การบริการ เงินทุนและแรงงาน โดยรวมแล้วมีประชากรกว่า 180 ล้านคน มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) กว่า 4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ และมีมูลค่าการค้าขายกับประเทศนอกกลุ่มกว่า 5 แสนล้านเหรียญสหรัฐต่อปี คิดเป็นกว่าร้อยละ 3.7 ของการส่งออกโลก และร้อยละ 2.3 ของการนำเข้าโลก ในขณะที่มูลค่าการค้าระหว่างสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชียกับประเทศไทยในปี 2560 มีมูลค่า 3,317.96 ล้านเหรียญสหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 57 โดยไทยส่งออกสินค้าไปยัง EAEU เป็นมูลค่ากว่า 1,099.20 ล้านเหรียญสหรัฐ และนำเข้าจาก EAEU เป็นมูลค่าประมาณ 2,190 ล้านเหรียญสหรัฐ

ผลกระทบต่อผู้ส่งออก ในระเบียบใหม่เกี่ยวกับการยื่นบัญชีสินค้าทางเรือขาออก

จากผลกระทบต่อผู้ส่งออก ในระเบียบใหม่เกี่ยวกับการยื่นบัญชีสินค้าทางเรือขาออก สภาผู้ส่งออก ได้รับทราบว่า ขณะนี้ กรมศุลกากร อยู่ในระหว่างพิจารณาการประกาศฯ เกี่ยวกับการยื่นบัญชีสินค้า (Manifest) ขาออก โดยกำหนดให้สายเรือหรือตัวแทนเรือจะต้องยื่น Manifest ขาออก เข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ของศุลกากร ล่วงหน้า 24 ชม. ก่อนเรือออก และกรณีที่มีการแก้ไขข้อมูลจะสามารถดำเนินการได้ภายหลังจากที่เรือออก 24 ชั่วโมง - 2 วันทำการ โดยการยื่นคำร้องและกรมาฯ จะไม่พิจารณาความผิด แต่หากเกิน 2 วันทำการนับตั้งแต่เรือออกจะต้องยื่นคำร้อง และมีการพิจารณาความผิดเป็นรายๆ ไป ซึ่งตามระเบียบเดิมในเรื่องนี้ กรมฯ กำหนดให้ยื่น Manifest หลังเรือออกภายใน 6 วัน ซึ่งในเรื่องดังกล่าวสมาคม BSAA ได้แจ้งผ่านสภาผู้ส่งออกว่า หากกฎระเบียบของศุลกากรมีผลบังคับใช้ ทางสายเรือจะขอให้ผู้ส่งออกเร่ง ส่งใบจองเรือที่ถูกต้องให้สายเรือเร็วขึ้น เพื่อสายเรือจะได้นำไปจัดทำบัญชีเรือเพื่อส่งเข้าสู่ระบบของกรมศุลกากรได้ตามประกาศกรมฯ ที่กำลังจะออกมานี้

- 2 แนวทางคู่ขนานกันไปดังนี้
 1. ทำหนังสือถึงอธิบดีกรมศุลกากร เพื่อขอให้พิจารณาทบทวน กฎระเบียบที่อยู่ระหว่างการพิจารณาในเรื่องการยื่นบัญชีสินค้าทางเรือขาออก โดยขอให้แก้ไขวันกำหนดการยื่น Manifest ขาออก ให้สามารถยื่นได้ภายหลังจากที่เรือออกแล้ว เพื่อให้ข้อมูลใน Manifest มีความถูกต้อง ครบถ้วน ซึ่งจะช่วยลดปริมาณการแก้ไขข้อมูลในภายหลัง และลดภาระการทำงานของทุกส่วนที่เกี่ยวข้องทั้ง สายเรือ ผู้ส่งออก และกรมศุลกากร รวมถึงยังช่วยลดภาระต้นทุนให้กับผู้ประกอบการส่งออกไทย ในอีกทางหนึ่ง
 2. ขอความร่วมมือไปยังสมาคม BSAA เพื่อขอให้พิจารณายกเว้นค่าใช้จ่ายในการขอแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าในช่วง 3 เดือนแรก หากประกาศมีผลบังคับใช้ เนื่องจากการทำงานในช่วงระยะแรกของการจัดส่งใบจองเรือที่เร็วขึ้นผู้ส่งออกจะอยู่ในระหว่างการปรับตัว จึงอาจมีข้อมูลบางอย่างที่ยังไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน หลังจากนั้นภายหลังจาก 3 เดือน จะขอให้มีการหารือร่วมกันในการคิดค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผลกับต้นทุนที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งในการประชุมทางสมาคม BSAA รับที่จะนำเรื่องนี้ไปหารือภายในสมาคมฯ อีกครั้ง

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าระเบียบกรมฯ ในเรื่องดังกล่าวยังไม่ได้ประกาศอย่างเป็นทางการ แต่สภาผู้ส่งออกได้มีความกังวลถึงผลกระทบต่อผู้ส่งออก เนื่องจากการเลื่อนการส่ง Manifest ขาออกจาก 6 วันหลังเรือออก เป็น 24 ชั่วโมงก่อนเรือออกนั้น อาจกระทบต่อวัน/เวลา cut off ของสายเรือ ซึ่งผู้ส่งออกต้องส่งข้อมูลใบจองเรือที่ถูกต้อง แม่นยำเพื่อประกอบการจัดทำ Manifest ให้กับทางสายเรือเร็วขึ้น นอกจากนี้ หากมีการแก้ไขข้อมูลในภายหลังจากที่ได้ส่งข้อมูลเข้าระบบของกรมศุลกากรแล้ว การแก้ไขดังกล่าว สายเรืออาจจะเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแก้ไข ซึ่งจะเป็นภาระต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของผู้ส่งออกในท้ายที่สุด ดังนั้นแนวทางการดำเนินงานของสภาผู้ส่งออก ต่อเรื่องดังกล่าวนี้ ได้ดำเนินการใน

อย่างไรก็ตาม สภาผู้ส่งออกได้ขอให้สมาชิกเพิ่มความระมัดระวังในการจัดทำและจัดส่งข้อมูลใบจองเรือ ให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนด เพื่อหลีกเลี่ยงการแก้ไขข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือขาออก ที่อาจจะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการแก้ไขข้อมูลเพิ่มเติม ทั้งนี้ สภาผู้ส่งออกจะได้ติดตามความคืบหน้าของการออกระเบียบในเรื่องการยื่น Manifest ขาออกของกรมศุลกากร และจะแจ้งความคืบหน้าให้สมาชิกทราบอย่างต่อเนื่อง

กรมการขนส่งทางบกเชิญชวนเสริมสร้างความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

ปัจจุบันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีสถิติที่สูงขึ้นอันนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และเศรษฐกิจโดยรวม สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการละเลยข้อปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัย เช่น ใช้รถและอุปกรณ์ที่สภาพไม่มั่นคงแข็งแรง, ไม่ใช้อุปกรณ์สำหรับยึด ดึงตู้คอนเทนเนอร์ (TWIST LOCK) หรือ จอครกในทางเดินรถ หรือไหลทาง โดยไม่แสดงไฟสัญญาณหรือทำเครื่องหมายเมื่อจำเป็นต้องจอดครก เป็นต้น

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวสามารถป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นได้ ด้วยการปฏิบัติตามบัญญัติ 10 ประการเพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง และข้อกำหนดตามกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 โดยเฉพาะเรื่องต่อไปนี้ ขอให้เข้มงวดเป็นพิเศษ

1. ตรวจสอบตราดอแลไม่ให้ผู้ที่ไม่ใช่ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ หรือมีใบอนุญาตที่สิ้นอายุแล้ว หรือเป็นผู้มีอยู่ระหว่างถูกพักใช้ หรือ เพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถ
2. กำชับตรวจสอบตราไม่ให้ผู้ขับรถที่หย่อนความสามารถขับรถ เสพสุรา ยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ปฏิบัติหน้าที่ขับรถ
3. กำกับดูแลพนักงานขับรถไม่ให้ขับรถติดต่อกันเกินชั่วโมงทำงานตามที่กฎหมายกำหนด

4. ตรวจสอบราคากำกับดูแลพนักงานขับรถให้ขับรถโดยใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และขับรถชิดขอบทางด้านซ้าย
5. ไม่ใช้หรือยินยอมให้พนักงานขับรถนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบไม่ถูกต้องครบถ้วนมาใช้
6. ตรวจสอบราคากำกับดูแลให้พนักงานขับรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ตรวจสอบและใช้อุปกรณ์สำหรับยึดดึงตู้คอนเทนเนอร์ (TWIST LOCK)
7. การจัดให้มีเครื่องหมายสะท้อนแสงหรือสัญญาณไฟกระพริบตามที่กฎหมายกำหนด และกำชับให้พนักงานขับรถแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟ เมื่อรถเสียหรือจำเป็นต้องจอดในทางเดินรถหรือไหลทาง
8. ตรวจสอบตราดอแลไม่ให้มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จึงใคร่ขอความร่วมมือท่านสมาชิกทุกท่าน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ปฏิบัติตามบัญญัติ 10 ประการข้างต้น และช่วยกันตรวจสอบตราดูแลความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อผลประโยชน์ของบริษัทท่านเอง รวมถึงคู่ค้าของท่าน ผู้ใช้รถใช้ถนนสาธารณะ ไปจนถึงสภาพเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

ปฏิทินกิจกรรม และการศึกษาดูงาน เดือน เมษายน-กรกฎาคม 2561

APRIL

4 การประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 23
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมดุสิตธานี กรุงเทพฯ

26 สัมมนา Hot Issues ครั้งที่ 1
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ โรงแรมใบโพธิ์กรุงเทพฯ

MAY

3 สัมมนา Hot Issues ครั้งที่ 2 “การปฏิบัติตามประกาศ ระเบียบอนุบัญญัติ ภายใต้พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2560”
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และกรมศุลกากร
ณ โรงแรมใบโพธิ์กรุงเทพฯ
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 2,500 บาท บุคคลทั่วไป 3,500 บาท

10-13 งานแสดงสินค้า Top Thai Brands ณ ประเทศเวียดนาม
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
ณ Saigon Exhibition and Convention Center (SECC) โฮจิมินห์ซิตี้ ประเทศเวียดนาม

15 TNSC Site Visit ครั้งที่ 3
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (One Stop Service เครื่องสำอางและเวชสำอาง)
ณ บจก.เวก้าเนเจอร์ จ.สมุทรปราการ
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,600 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

24 อบรม “การประกันภัยการขนส่งสินค้าคอบบงจอร์สำหรับผู้ประกอบการ”
โดย ศาสตราจารย์พิเศษประมวล จันทร์ชัชว
ณ โรงแรมใบโพธิ์กรุงเทพฯ
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 3,500 บาท บุคคลทั่วไป 4,500 บาท

30 สัมมนาหัวข้อ “ASEAN – Hong Kong FTA โอกาสทางการค้าเพื่อเปิดตลาดสู่แดนมังกร”
โดย กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และ Hong Kong Trade Development Council (HKTDC)
ณ โรงแรมใบโพธิ์กรุงเทพฯ
ค่าลงทะเบียน : ไม่มีค่าใช้จ่าย (ปิดรับสมัครเมื่อครบตามจำนวน)

JUNE

7-11 งานแสดงสินค้า Top Thai Brands
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
ณ Tatmadaw Hall ย่างกุ้ง ประเทศเมียนมา

14-20 งานแสดงสินค้า Top Thai Brands
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
ณ Kunming Dian Chi Convention and Exhibition Center
คุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน

JULY

5 การสัมมนาหัวข้อ “Digital Transformation จักรวรรดิแห่งการค้าเสรี”
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ โรงแรมใบโพธิ์กรุงเทพฯ

6-8 งานมหกรรมทรัพย์สินทางปัญญา 2561 (IPFair 2018)
โดย กรมทรัพย์สินทางปัญญา
ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุม ไบเทค

19 TNSC Site Visit ครั้งที่ 4
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ บจก.โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) โรงงานบ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,600 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรมได้ที่ ฝ่ายสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนสมาชิก สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 503, 501 (ติดต่อ คุณภคพล, คุณสิริพรธม) หรือที่ E-mail: pakapol@tnsc.com, siripan@tnsc.com

หมายเหตุ : รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% แล้ว

บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงานหรือองค์กร (In-House Training)
หัวข้อและระยะเวลาการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับความต้องการของบริษัทสมาชิกผู้ขอรับบริการ