



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 12/2018 | ธันวาคม 2561

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

# 2019

## 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

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



# TNSC



## 25 ปีสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย กับการเสริมสร้างศักยภาพผู้ส่งออกไทย

นับแต่พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2537 เพื่อจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) มีผลบังคับใช้ สรท. ได้ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการเจรจาต่อรองและประสานงานกับบริษัทสายเรือและเครือข่ายองค์กรผู้ส่งสินค้าทางเรือทั่วโลกเพื่อหาทางออกร่วมกัน โดยการดำเนินงานของ สรท. ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันได้มุ่งเน้นตามพันธกิจหลัก อาทิ การเสนอและผลักดันให้มีการกฎหมายเพื่อปกป้องและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือ การเจรจาจากสายเรือ ชมรมเรือ และตัวแทน เกี่ยวกับการปรับเพิ่มสินค้าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึง การศึกษาวิจัยที่สำคัญ อาทิ องค์กรประกอบของค่า Terminal Handling Charge (THC) และต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับภาคการส่งออกของไทย เป็นต้น การผลักดันให้มีการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการของท่าเรือและประตูการค้าสำคัญของประเทศ การผลักดันให้มีการแก้ไขปัญหาค่าขนส่งสินค้าขาดแคลน การผลักดันให้มีการชะลอการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายและการยกเลิกการจ่ายเงินนอกระบบที่ทำเรือกรุงเทพ การแก้ไขปัญหาการจำกัดจำนวนการโจรกรรมและการจำกัดจำนวนเรือลำเลียงสำหรับการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เป็นต้น รวมถึงความพยายามจัดทำ Service Contract กับสายเรือหลักในเส้นทางยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น เพื่อช่วยเหลือผู้ส่งออกรายย่อยในการแก้ไขปัญหาความผันผวนของค่าระวางที่เกิดขึ้น และโครงการ Best Container Liner Award เพื่อให้ผู้ส่งออกมีแนวทางที่เหมาะสมในการคัดเลือกสายเรือ

สรท. ถือเป็นองค์กรสำคัญในการผลักดันเพื่อแก้ไขปัญหและพัฒนาระบบศุลกากรของไทย อาทิ การผลักดันให้มีการปรับปรุง พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 การเร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และ ASEAN Single Window (ASW) รวมถึงการให้บริการรับรองคุณสมบัติสมาชิกเพื่อการจัดระดับเป็นผู้ส่งออกของระดับมาตรฐานเออีโอ และการผลักดันให้กรมศุลกากรยกเลิกอัตราภาษีนำเข้าและส่งออกภาชนะบรรจุภัณฑ์หมุนเวียนซึ่งในปัจจุบันได้ร้องขอให้ครอบคลุมพาเลทหมุนเวียนอีกส่วนหนึ่ง เป็นต้น

สรท. มุ่งเน้นการสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับ Shippers' council ตลอดจนผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าระหว่างประเทศ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และซัพพลาย และผู้เชี่ยวชาญด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ทั่วโลก โดยเข้าร่วมการประชุมในเวทีนานาชาติซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการดำเนินงานของ สรท. ในระยะที่ผ่านมา เนื่องจากการแลกเปลี่ยนมุมมองและวิธีการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นในแต่ละประเทศ ทำให้ประเทศไทยมีแนวทางการดำเนินงานที่ดีในหลายด้านในปัจจุบัน ทั้งการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งนำมาสู่การจัดทำแผนงานโครงการทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนากิจกรรมเพื่อยกระดับความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของภาครัฐและภาคเอกชนจำนวนมาก และการสนับสนุนโครงการพัฒนามาตรฐานด้านโลจิสติกส์ อาทิ มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก มาตรฐานพาเลท มาตรฐาน UN/LOCODE เป็นต้น

ทั้งนี้ สรท. ได้นำหลักสูตร Logistics Qualification System Program สำหรับผู้บริหารระดับกลางจากประเทศญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทย ซึ่งส่งผลให้ผู้ประกอบการที่เข้ารับการอบรมได้รับประโยชน์จากองค์ความรู้โดยลดต้นทุนในแต่ละโปรเจกต์ตั้งแต่ 500,000 – 10,000,000 ล้านบาท และเสริมด้วยหลักสูตรอบรมด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถพัฒนาบุคลากรได้ถึง 2,500 – 5,000 คนต่อปี รวมถึงเป็นผู้ริเริ่มจัดงาน Thailand International Logistics Fair (TILOG) ซึ่งดำเนินการต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

ในด้านเศรษฐกิจและการส่งออก สรท. ได้ริเริ่มดำเนินโครงการดัชนีการส่งออก ซึ่งเป็นฐานในการสะท้อนสถานการณ์ที่แท้จริงและข้อเสนอแนะจากผู้ส่งออกไทยผ่านสื่อไปยังรัฐบาลและผู้เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาด้านเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการจัดการด้านแรงงานให้กับผู้ส่งออกไทย การจัดทำ FTA Guidebook เพื่อเผยแพร่สิทธิประโยชน์ทางภาษีในประเทศที่มีความตกลงการค้าเสรีกับประเทศไทยให้กับผู้ประกอบการส่งออกได้ใช้ประโยชน์ทางการค้าได้สะดวกยิ่งขึ้น การส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจและผลักดันให้ประเทศไทยก้าวไปสู่ Trading Nation อย่างแท้จริง

นอกจากนี้ สรท. ยังตระหนักถึงความสำคัญของการค้าแบบ B2C/B2B Cross Border e-Commerce โดยผลักดันให้ประเทศไทย เร่งสร้างแพลตฟอร์มกลางการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ เพื่อให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการอย่างเต็มรูปแบบให้เกิดขึ้นจริง และสามารถเชื่อมโยงกับแพลตฟอร์มต่างประเทศได้ เช่น การเชื่อมโยงทางการค้าไทยกับประเทศสมาชิก ASEAN และ RCEP โดยใช้แนวทาง National Trade Platform (NTP) ของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งจะเป็ระบบนิเวศน์ที่รองรับธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์แบบครบวงจร ควบคู่ไปกับการพัฒนามาตรฐานที่สอดคล้องกับสากล อาทิ UN/CEFACT เป็นต้น ซึ่งถือเป็นโจทย์สำคัญที่ต้องผลักดันเพื่อให้รองรับการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการค้าในปัจจุบัน

จากผลงานและแผนงานดำเนินงานของ สรท. ตลอด 25 ปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน ได้ส่งผลอย่างชัดเจนต่อนโยบายและทิศทางการพัฒนาด้านการส่งออก การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย ทั้งระดับรัฐบาล และระดับกระทรวง กรม และหน่วยงานภาคเอกชน ซึ่ง สรท. ยังคงตั้งเป้าหมายในการติดตามและผลักดันให้เกิดการพัฒนาในทุกด้านอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ สรท. ยังมีเป้าหมายการขยายขอบเขตการดำเนินงานให้ครอบคลุมกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศ การขนส่งชายฝั่งและทางน้ำ และการขนส่งทางบกทั้งทางถนนและระบบราง ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อสามารถช่วยเหลือให้ผู้ส่งออกไทยไม่ถูกเอารัดเอาเปรียบจากผู้ขนส่ง สามารถใช้บริการที่มีประสิทธิภาพและความรับผิดชอบ เพื่อช่วยให้ผู้ส่งออกไทยสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกและสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ความร่วมมือจากท่านสมาชิกทุกท่านถือเป็นสิ่งสำคัญ เพราะทุกท่านคือกำลังหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจไทยให้เข้มแข็งและยั่งยืน



TNSC Newsletter, Issue 12/2018 : ธันวาคม 2561  
Copyright © 2016 by สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
1168/97 อาคารสุปนิภาทิวไรซ์ ชั้น 32 โทร C  
ถนนพหลโยธิน 4 แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10120  
โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-2  
E-mail : tnscc@tnsc.com

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

ผลิตและจัดพิมพ์โดย บริษัท ซีจ เอ็มไพโลจ จำกัด  
แม่พิมพ์-วาดคำโดย บริษัท สุนทรพิมพ์ จำกัด  
พิมพ์ที่ บริษัท ซีจเอเอ็มไพโลจ 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.



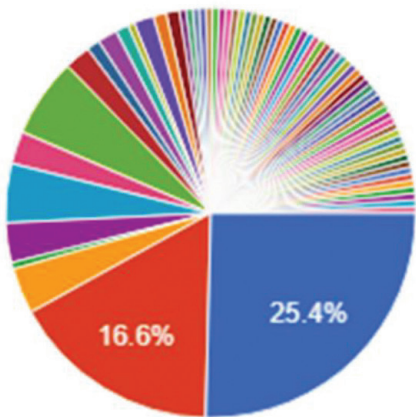
# รางวัล Best Container Liner Award 2018

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ตระหนักถึงความสำคัญของการให้บริการของสายเรือ จึงได้ดำเนินการจัดทำโครงการเพื่อประเมินประเมินความพึงพอใจคุณภาพในการให้บริการของสายเรือ Container โดยจะเป็นการประเมินความพึงพอใจจากมุมมองของผู้ส่งออกและผู้นำเข้า ซึ่งจัดต่อเนื่องมาเป็นปีที่ 5 วัตถุประสงค์ของการจัดทำโครงการดังกล่าวก็เพื่อสำรวจ รวบรวมสายเรือที่ให้บริการดีเด่นสำหรับแต่ละเส้นทางที่เป็นเส้นทางคู่ค้าหลักของไทย เพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออก ใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกใช้บริการของแต่ละสายเรือ

การประเมินความพึงพอใจคุณภาพในการให้บริการของสายเรือแบ่งออกเป็น 4 เส้นทางหลัก ได้แก่ สหรัฐอเมริกา, สหภาพยุโรป, ตะวันออกกลาง และเอเชีย โดยทำการประเมินทั้งสิ้น 18 หัวข้อย่อย และใน 18 ด้าน ซึ่งสามารถ grouping ได้เป็น 7 ด้าน ได้แก่

1. ระดับความน่าเชื่อถือ (Reliability) เช่น ตารางเดินเรือที่เชื่อถือได้ ความตรงต่อเวลาของระยะเวลาเดินเรือ
2. คุณภาพของการให้บริการ (Services Quality) การมีระบบสารสนเทศเข้ามาสนับสนุนเพื่ออำนวยความสะดวก, ความรวดเร็วในการบริการของพนักงาน รวมถึงความสามารถในการให้คำแนะนำของพนักงาน
3. อัตราค่าบริการที่เหมาะสม (Cost of Services) ได้แก่ การคิดค่าบริการที่เหมาะสมกับการแข่งขัน, ความชัดเจนในการชี้แจงรายการค่าบริการต่างๆ และการแจ้งให้ทราบล่วงหน้าหากมีการปรับเปลี่ยนค่าบริการ
4. การติดตามตรวจสอบสถานะ (Track & Trace) การติดตามตรวจสอบ สถานะของสินค้าที่มีความแม่นยำ และความแม่นยำในการแจ้งข้อมูลเรือเข้าเรือออก
5. ความเพียงพอ และความพร้อมในการให้บริการ (Availability) ความเพียงพอของพื้นที่ระวางในการขนส่งสินค้า และการที่มีตู้สินค้าเปล่ารองรับอย่างเพียงพอ รวมถึงมาตรฐานของตู้ที่ตรงตามความต้องการในการบรรจุสินค้า
6. ความถูกต้องของเอกสาร (Accurate billing) ความถูกต้องในการออกเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น B/L
7. การจัดการกรณีสินค้าเสียหายสูญหาย (Lost/ Damage) กรณีสินค้าเสียหายในระหว่างการขนส่ง สายเรือมีวิธีการจัดการที่รวดเร็ว รวมถึงความยาก-ง่ายในการเคลมสินค้าที่เสียหาย

ทั้งนี้ บริษัทเข้าร่วมตอบแบบสอบถามร้อยละ 25.4 เป็นผู้ตอบแบบสอบถามในกลุ่มสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมอาหาร รองลงมาคืออุตสาหกรรมชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ และ ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 16.6 และร้อยละ 6.2 ตามลำดับ



- เกษตรและอุตสาหกรรมอาหาร 25.4%
- อุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ 16.6%
- เชรามิค 3.6%
- สินค้าเครื่องนุ่งห่ม 0.5%
- เครื่องจักรและโลหะการ 3.1%
- เครื่องนุ่งห่มและสิ่งทอ 4.7%
- เฟอร์นิเจอร์ 2.6%
- ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ 6.2%
- เชื้อและกระดาษ 2.1%
- เครื่องหนังและผลิตภัณฑ์หนัง 1.0%
- เหล็ก 1.6%
- อลูมิเนียม 1.0%
- ัญมณีและเครื่องประดับ 0.5%
- Chemical 1.6%
- เคมี 1.0%
- เครื่องดัด 1.0%

นอกจากนี้ในจำนวนผู้ที่ตอบแบบสอบถามนั้น สัดส่วนของบริษัทที่ติดต่อโดยตรงกับสายเรือ กับติดต่อผ่าน Forwarder เป็นสัดส่วน Forwarder : ติดต่อกับสายเรือโดยตรง คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 70.5: 29.5

โดยผลสรุปของรางวัลสายเดินเรือที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ ของปี 2018 ในทั้ง 4 เส้นทางได้แก่

1. สายเดินเรือ OOCL ได้รับรางวัลผู้ให้บริการสายเดินเรือคอนเทนเนอร์ดีเด่นในเส้นทาง North America
2. สายเดินเรือ Hapag-Lloyd ได้รับรางวัลผู้ให้บริการสายเดินเรือคอนเทนเนอร์ดีเด่นในเส้นทาง Europe
3. สายเรือ ONE และ Evergreen ได้รับรางวัลผู้ให้บริการสายเดินเรือคอนเทนเนอร์ดีเด่นในเส้นทาง Middle East and Indian Subcontinent
4. สายเดินเรือ OOCL ได้รับรางวัลผู้ให้บริการสายเดินเรือคอนเทนเนอร์ดีเด่นในเส้นทาง Far East Asia

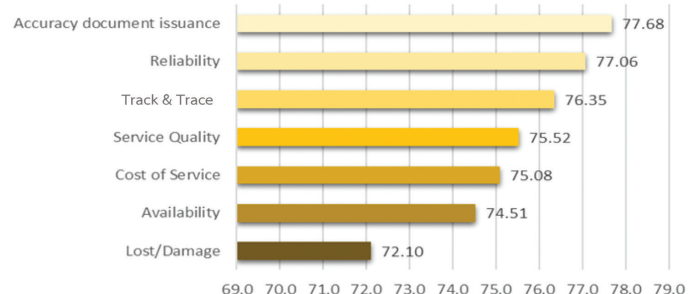


โดยสายเรือที่ได้รับรางวัลชนะเลิศในแต่ละเส้นทาง มีผลสรุประดับความพึงพอใจเฉลี่ย ปรากฏดังตารางด้านล่างนี้

เส้นทาง	ลำดับ	2018	คะแนนเฉลี่ยรวม	คะแนนรวมเฉลี่ยในเกณฑ์ประเมินแต่ละด้าน						
				Reliability	Services Quality	Cost of Services	Track & Trace	Availability	Accuracy document issuance	Lost/Damage
USA	1	OOCL	4.25	4.167	4.500	4.000	4.333	4.167	4.500	4.000
	2	Hyundai	4.05	4.333	4.000	4.000	4.167	4.000	4.167	3.800
	3	Hapag-Lloyd	4.00	4.400	4.350	3.733	4.200	3.800	4.100	3.300
EU	1	Hapag-Lloyd	4.02	4.400	4.100	4.000	4.200	3.800	4.200	3.500
	2	Maersk	4.00	4.125	4.250	4.000	4.125	3.875	3.875	3.571
	3	Evergreen	3.93	3.953	3.888	3.924	4.000	3.786	4.159	3.923
Middle East	1	Evergreen	3.98	3.969	4.047	4.023	4.094	3.826	4.031	3.852
	2	ONE	3.98	4.250	4.014	3.704	4.056	4.019	4.028	3.882
	3	OOCL	3.96	3.800	3.800	4.077	4.000	4.200	3.800	4.000
Far East Asia	1	OOCL	3.91	3.792	3.942	3.821	4.077	3.897	3.923	3.917
	2	ONE	3.99	4.225	3.988	4.000	4.048	3.968	4.048	3.639
	3	Wanhai	3.87	3.800	3.800	4.333	3.500	3.733	3.800	4.000

นอกจากนี้ผลพลอยได้อีกประการที่ได้จากการสำรวจนั้น ได้สะท้อนมุมมองของผู้ส่งออก/ผู้นำเข้า ต่อระดับการให้บริการของสายเรือในประเทศไทยในทั้ง 7 ด้าน โดยพบว่าประเด็นที่ได้รับการประเมินระดับความพึงพอใจสูงสุดคือของประเทศไทย คือเรื่องความถูกต้องของการออกเอกสาร เช่นความถูกต้องของการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย และความถูกต้องของเอกสาร B/L เป็นต้น ซึ่งมีคะแนนความพึงพอใจเฉลี่ยอยู่ที่ 77.68% ส่วนประเด็นที่ได้คะแนนความพึงพอใจรองลงมาคือเรื่อง Reliability หรือความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือ โดยมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 77.06% และประเด็นในด้านอื่นๆ ได้แก่ Track & Trace มีคะแนนเฉลี่ยรวม 76.3% และสำหรับประเทศไทย ด้านที่มีคะแนนความพึงพอใจน้อยที่สุดคือเรื่องการจัดการกรณีสินค้าได้รับความเสียหาย สูญหาย โดยมีคะแนนอยู่ที่ 72.1%

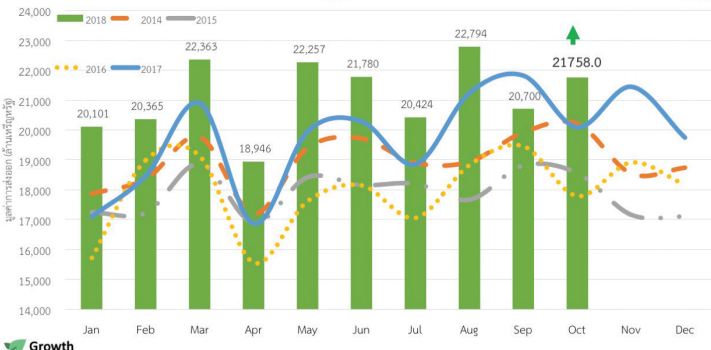
## Services Level of Continer Line



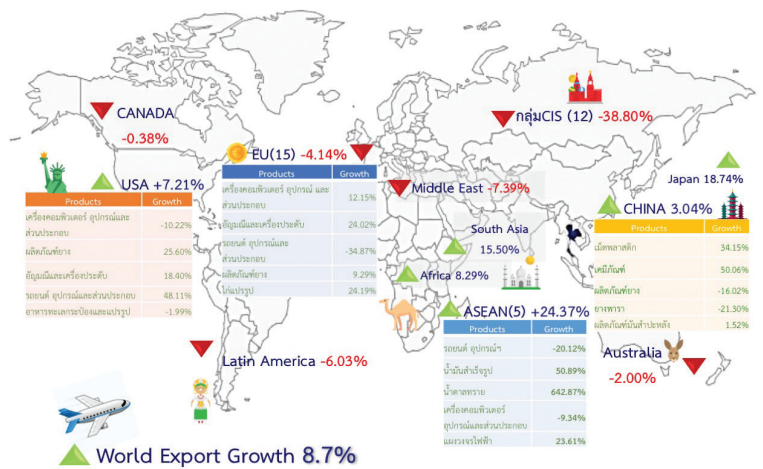
# Thailand Economic Outlook :

## ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2014-2018

การส่งออก มีมูลค่า 21,758 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 8.7% การส่งออก มีมูลค่า 702,057 ล้านบาทขยายตัว 6.8%  
 การนำเข้า มีมูลค่า 22,038 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 11.2% การนำเข้า มีมูลค่า 720,678 ล้านบาทขยายตัว 9.4%  
 เดือนตุลาคม ขาดดุลการค้า 280 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เดือนตุลาคม ขาดดุลการค้า 18,621 ล้านบาท



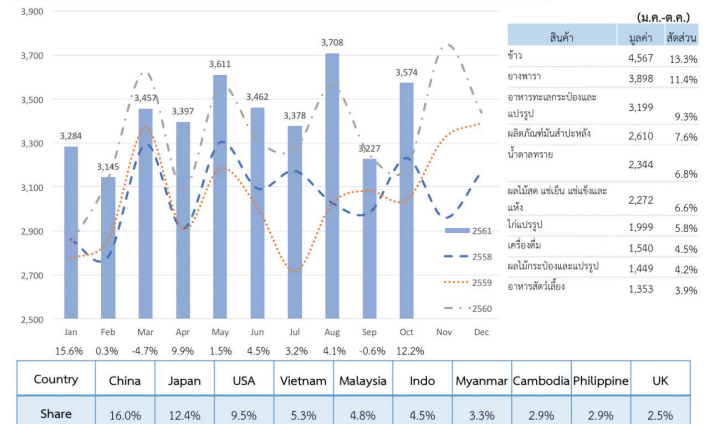
## Export by Destination : October 2018



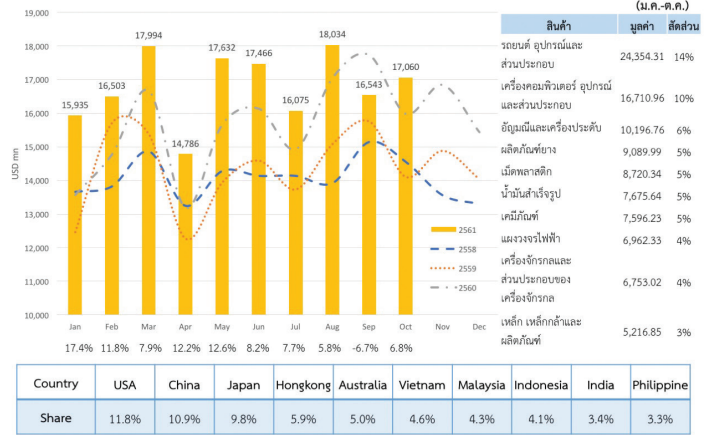
## สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนตุลาคม 2561

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า Oct/18 (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Forecast 2018	Forecast 2019	
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"</b>				
ข้าว	466	28.2%	8%	0%
ยางพารา	384	-19.1%	-24%	5%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	294	18.5%	11%	5%
น้ำตาลทราย	250	77.8%	2%	-7%
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"</b>				
อาหารอื่นๆ	598	3.5%		
อาหารทะเลแช่แข็ง กระจับป่อง และแปรรูป (ไมรวมกุ้ง)	420	11.3%	6-8%	6.6%
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	363	10.6%		
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	297	15.6%	10-12%	0%
กุ้งสดแช่แข็งและแปรรูป	132	-14.5%	2.5%	-
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"</b>				
ยานพาหนะ	1,704	-15.1%		
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,361	7.2%	5%	5-10%
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"</b>				
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,291	-7.8%	4-5%	0.2%
แผงวงจรไฟฟ้า	640	-8.8%		
Hard Disk Drive	554	-19.1%		
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	342	4.1%	2-3%	0.2%
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	270	24.2%		
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"</b>				
ผลิตภัณฑ์ยาง	959	5.8%	10%	10%
เคมีภัณฑ์	837	27.8%	19%	6%
เม็ดพลาสติก	893	24.0%	12%	6%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	368	6.8%		
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"</b>				
อัญมณี และเครื่องประดับ	1,014	62.5%	0%	0%
น้ำมันสำเร็จรูป	982	34.3%	29%	6%
วัสดุก่อสร้าง	846	18.5%	15%	10%
สิ่งทอ	607	10.7%	8-9%	8%

## Top 10 สินค้าเกษตรฯ และอุตสาหกรรมเกษตร 2558-2561

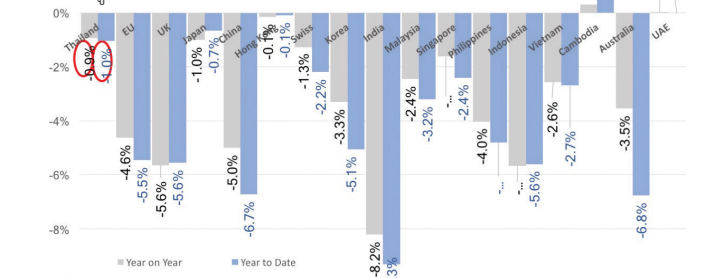


## Top 10 สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ 2558-2561

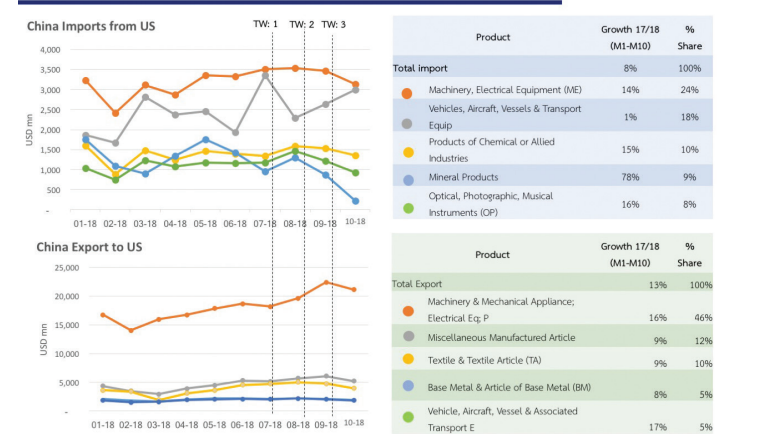


## สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน

สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 30 พ.ย. 61 : 32.90 บาท/เหรียญสหรัฐ (อ่อนค่า 1.0% Year-to-Date และอ่อนค่า 0.9% Year-on-Year) ค่าเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับช่วงต้นปี และช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว แต่ยังคงแข็งค่าเมื่อเทียบกับกับเงินสกุลหลักอื่นๆของโลกเนื่องจาก นักลงทุนยังคงมองว่าการดำเนินนโยบายทางการเงิน และเสถียรภาพทางการเงินของไทยยังคงมีความน่าเชื่อถืออยู่

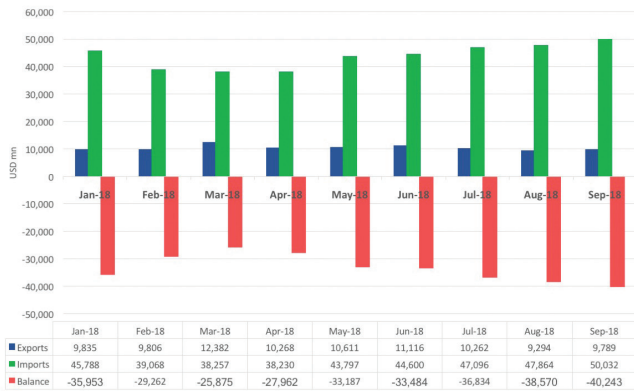


## China's top Export and Import with US (Jan-Oct)





US trade in goods with China (Jan-Sep 2018)



Thailand, Vietnam export by US's GDP

HS Code	รายการสินค้า	MFN rate	การนำเข้าจากไทย	การนำเข้าทั้งหมด	สัดส่วนการนำเข้าจากไทย	รายการสินค้าที่ไทยถูกตัดสิทธิ์ก่อนหน้าที่
8450.20.00	เครื่องซักผ้า (> 10 kg.)	1.0%	463,795,589	1,740,745,530	26.6%	1102.9030 Cereal Flours
0603.13.00	ดอกกล้วยไม้สด	6.4%	10,865,573	17,903,820	60.7%	160415.00 Prepared Mackerel
0810.80.10	ทุเรียนสด	2.2%	3,609,791	3,681,604	98.1%	16052105 Shrimp @ Prawns (not in airfreight container)
0813.40.10	มะขอกบอง	1.8%	2,295,790	2,659,876	86.3%	16052905 39076100 Polythylene terephthalate
0813.40.80	มะขามเทศ	6.8%	2,932,118	4,754,271	61.7%	39076900 39206200 Nonadhesive plates, Sheet, Film, Flexible
2005.80.00	ข้าวโพดหวานปรุงแต่ง	5.6%	4,952,607	8,637,131	57.3%	39232100 Sack and bag
2006.00.70	ผลไม้และถั่ว เซอร์เบรต	8.0%	4,201,028	5,756,409	73.0%	40111010 New pneumatic radial tires
2008.99.50	มะขอกบองรูป	1.8%	5,724,840	7,710,703	74.3%	69072130 Gazed ceramic
4418.73.30	แผ่นไม้ปูพื้น (<6 mm.)	8.0%	6,486,523	6,911,823	93.9%	
8443.11.10	เครื่องพิมพ์	3.3%	100,000	100,000	100.0%	
9620.00.15	ชาทั้งก้อน	6.0%	31,936	37,273	85.7%	

สินค้าไทยที่ได้รับสิทธิ GSP กว่า 3,400 รายการ ปี 2560 การส่งออกสินค้าของไทยไปยังสหรัฐฯ มีการขอใช้สิทธิ GSP List เพียง 1,385 รายการ คิดเป็นสัดส่วน 70% ของมูลค่าการส่งออกเฉพาะสินค้าที่ได้รับสิทธิ เช่น เครื่องอุปกรณไฟฟ้า เครื่องจักรไฟฟ้า ยานยนต์ อุปกรณ์ ยางและผลิตภัณฑ์ พลาสติก อาหารปรุงแต่ง และเครื่องดื่ม เป็นต้น

ล่าสุดตัดสิทธิไปแล้ว 11 รายการ -- ปี 2560 มีการใช้สิทธิรวม 46 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็น 1.11% ของมูลค่าการใช้สิทธิ GSP สหรัฐฯ ทั้งหมด 4,150.59 ล้านเหรียญสหรัฐฯ - โดย 11 รายการ เคยได้รับการผ่อนผันการถูกตัดสิทธิ GSP มาแล้วตั้งแต่ปี 2559 เช่น กล้วยไม้สด และทุเรียน

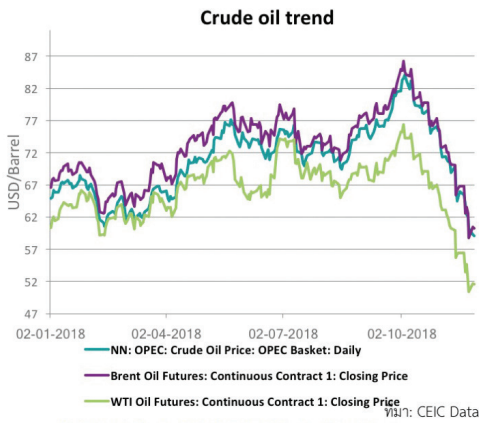
คู่แข่งอย่างเวียดนาม ไม่ถูกตัดสิทธิ GSP US ซึ่งทำให้เวียดนามมีความได้เปรียบสินค้าไทยอยู่แล้ว โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าไทยที่ถูกตัดสิทธิ GSP ซึ่งเป็นโอกาสของเวียดนามในการส่งสินค้าเข้าไปทดแทนได้ทันที

ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก (Crude Oil Price)

ราคาน้ำมันดิบเริ่มปรับตัวลดลงตั้งแต่ เดือนตุลาคม เนื่องจากความกังวลต่อสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา-จีน ที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการของเศรษฐกิจโลก และอุปสงค์ต่อน้ำมัน

แม้ว่าทิศทางของอุปสงค์จะลดลงแต่อุปทานในตลาดกลับมีทิศทางสวนทางกันจากปัญหาการเพิ่มปริมาณการผลิตของทั้งซาอุดีอาระเบียที่เพิ่มการผลิตที่ 11.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน รวมถึงสหรัฐอเมริกาที่เพิ่มการผลิต 11.7 ล้านบาร์เรลต่อวัน ทำให้ปริมาณน้ำมันคงคลังสหรัฐที่เพิ่มขึ้นมากกว่าที่มีการคาดการณ์ไว้

อย่างไรก็ตามในช่วงการประชุม G20 ทางรัสเซียและซาอุดีอาระเบีย ก่อนการประชุม OPEC ที่จะมีการจัดขึ้นในวันที่ 6-7 ธันวาคมนี้ โดยการเจรจาครั้งนี้ทางซาอุดีอาระเบียเสนอให้กลุ่ม OPEC ลดกำลังการผลิตเหลือเพียงวันละ 1 ล้านบาร์เรล และทางรัสเซียจะลดการผลิตลงเช่นกัน เพื่อลดอุปทานส่วนเกิน ในตลาด



- OPEC เคลื่อนไหวในรอบ 59-65 ดอลลาร์/บาร์เรล
- Brent เคลื่อนไหวในรอบ 59-68 ดอลลาร์/บาร์เรล
- WTI เคลื่อนไหวในรอบ 50-56 ดอลลาร์/บาร์เรล

ข้อเสนอแนะ:

การเฝ้าระวังค่าเงินบาท เพื่อป้องกันความผันผวน (1)

ภาครัฐควรกำกับดูแลค่าเงินบาทให้มีเสถียรภาพ ไม่ให้แข็งค่ากว่าคู่ค้าและคู่แข่งที่สำคัญ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

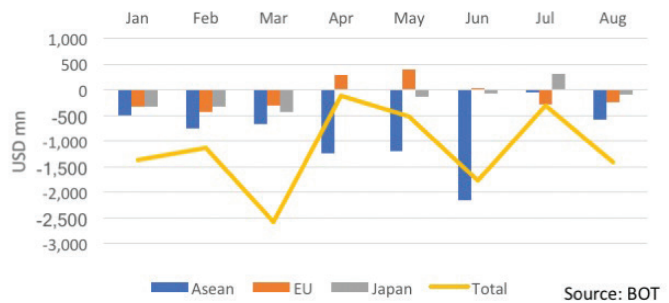
ในขณะที่ผู้ส่งออกโดยเฉพาะ SMEs ต้องบริหารจัดการค่าเงินไม่ให้มีความผันผวนขึ้นลงมากเกินไป จนกระทบต่อต้นทุนทางการค้า โดยการเลือกเครื่องมือที่เหมาะสมกับลักษณะของธุรกิจ

นโยบายส่งเสริมการลงทุนของไทย ทั้ง In-bound และ Out-bound (2)

OUTBOUND : เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถยกระดับขึ้นไปอยู่ใน Global Value Chain ได้มากขึ้น เช่น โครงการสร้างนักลงทุนไทยในต่างประเทศ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งเครื่องมือให้ผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs)

ภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรอำนวยความสะดวกเรื่องกฎระเบียบและมาตรการ ที่อาจเป็นอุปสรรคต่อนักลงทุนไทยในต่างประเทศ เช่น อนุสัญญาภาษีซ้อน การไม่อนุญาตให้ใช้บัตร BOI เหมือนการลงทุน Inbound ซึ่งไม่เอื้อต่อหลักการการส่งเสริมการลงทุนไทยให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้

Outbound: Thailand Direct Investment



Source: BOT

หมายเหตุ (-): มีการลงทุนในต่างประเทศมากกว่าการถอนเงินทุนกลับ (+): มีการลงทุนในต่างประเทศน้อยกว่าการถอนเงินทุนกลับ



K CONNECT - LG

ช่วยบริหารงานหนังสือค้าประกันให้ธุรกิจคุณ



บริการหนังสือค้าประกันบนอินเทอร์เน็ต

ระบบบริหารหนังสือค้าประกันบนเว็บไซต์ ตั้งแต่การขอก่อน จนถึงการต่ออายุ ช่วยลดการเดินทาง และลดระยะเวลาการควักที่สาขา

- รู้ทุกความเคลื่อนไหว ดูวงเงิน เช็คสถานะ
- รวดเร็ว ส่งคำสั่งตรง ไม่ต้องไปสาขา
- ถูกต้อง ตรวจสอบแก้ไขฉบับร่างก่อนออกฉบับจริงได้

# Asian Logistics and Maritime Conference 2018: What's more for Shipping Industry?

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้เข้าร่วมประชุม Asian Logistics and Maritime Conference 2018 ระหว่างวันที่ 20-21 พฤศจิกายน 2561 ณ Hong Kong Convention and Conference Center, Hong Kong โดยที่ประชุมได้มีการหารือในทิศทางของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ประการแรกคือ การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในเอเชียจะต้องให้ความสำคัญกับการเจรจาการค้าเสรีและการรวมกลุ่มระดับภูมิภาคเพื่อลดภาษีศุลกากรและลดข้อกีดกันทางการค้าระหว่างกัน การเพิ่มทักษะทางด้าน IT และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมอีกจำนวนมาก เพื่อรองรับการเติบโตทางการค้าทั้ง Intra-Asia, Asia-Europe และ Transpacific ตลอดจนเน้นพัฒนา Liner Shipping Connectivity ถือเป็นสิ่งสำคัญต่อการพัฒนาการค้าในเอเชียและทั่วโลก โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญประกอบด้วย 1) สนับสนุนให้มีการแข่งขันสูงระหว่างสายเรือ 2) ยกระดับความสามารถในการบรรทุกของเรือ (จำนวนตู้สินค้าที่สามารถบรรทุกได้ต่อเที่ยว) 3) เพิ่มการประหยัดต่อขนาดการลงทุนและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานในท่าเรือ 4) เพิ่มจำนวนการให้บริการแบบ Direct Service ที่ครอบคลุมเส้นทางหลักมากที่สุด และ 5) ลดระยะเวลาในการเดินเรือไปยังท่าเรือสำคัญใกล้เคียงและท่าเรือปลายทางหลัก เป็นต้น

ประการที่สองคือ แม้ว่าทิศทางของ Supply ในอุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลเริ่มมีช่องว่างกับ Demand แคบลง แต่ Trade War และ Real Wars เป็นปัจจัยที่ทำให้การคาดการณ์สถานะของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นไปได้ยาก เพราะมีความไม่แน่นอนสูง และส่งผลกระทบต่อความสามารถคาดการณ์ทิศทางได้ และเมื่อรวมกับการชะลอตัวของการค้าโลกในปี 2019 การเติบโตที่แตกต่างกันระหว่างปริมาณสินค้าในเส้นทางการค้าหลักอย่างเช่น Asia-Europe และ Transpacific จะทำให้อุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลมีความเสี่ยงสูงมากในปีหน้า โดยเฉพาะในไตรมาสแรกที่ยังไม่เห็นทิศทางอย่างชัดเจน แต่นักวิเคราะห์คาดว่าผลกระทบจาก Trade War ต่อสายเรือในเส้นทาง Intra-Asia จะไม่มากนัก แม้ว่าจะต้องมีการโยกย้ายกองเรือและปรับเส้นทางเดินเรือบ้าง แต่การย้ายฐานการผลิตบางส่วนจากจีนไปยังประเทศอื่นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และฐานการผลิตอื่นในเอเชียจะทำให้สินค้าเคลื่อนย้ายในเส้นทาง Intra-Asia มากขึ้น ขณะที่สินค้าในเส้นทาง transpacific ยังคงเดิมเนื่องจากสหรัฐอเมริกายังไม่สามารถย้ายแหล่งผลิตสินค้าออกจากจีนได้ทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากทิศทางของตลาด Dry Bulk เริ่มปรับตัวเข้าสู่ภาวะสมดุล เพราะมีการเติบโตของกองเรือเพียง 3% ต่อปี ขณะที่ demand มีการเติบโตอย่างแข็งแกร่งอย่างต่อเนื่อง เป็นผลมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจในประเทศ emerging market เพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และการสั่งซื้อพลังงานเพื่อใช้ในภาคการผลิตที่มากขึ้น จึงอาจทำให้ไม่ได้รับผลกระทบจาก Trade War มากนัก

ประการต่อมา การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยพื้นฐานมีความเหมือนกันอย่างมาก และส่งผลให้ EBIT ของอุตสาหกรรมอยู่ในระดับต่ำ เมื่อเทียบกับการขนส่งในระบบราง การขนส่งทางอากาศ การขนส่งเร่งด่วน หรือแม้แต่ธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น Differentiate เป็นกลยุทธ์หนึ่งที่สำคัญสำหรับสายเรือต้องทำ แต่การทำ Shipping Alliance ทำให้กลยุทธ์นี้ไม่แตกต่างในสายตาของลูกค้า ดังนั้น แนวโน้มสำคัญของสายเรือคือการปรับปรุงเทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กรเพื่อรองรับ Digital Transformation และความต้องการของลูกค้าต่อเรื่อง real time track and trace และการพัฒนา blockchain รองรับ cyber-security ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาบนมาตรฐานที่เป็นสากล และสามารถตอบสนองต่อผู้ใช้บริการกลุ่ม MSMEs ทั้งเรื่อง safety, security และ privacy of information เช่นเดียวกันกับการพัฒนาขนาดเรือที่ใหญ่ขึ้นอย่างต่อเนื่อง กลายเป็นแรงกดดันต่อผู้ให้บริการท่าเรือขนส่งสินค้าในการเร่งยกขนตู้สินค้าและเอกสารกำกับสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ดังนั้น การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ สำหรับ operation และระบบ blockchain สำหรับเอกสารจึงเป็นสิ่งที่ต้องทำ คำถามไม่ใช่ do or not? แต่เป็น when?

ประการต่อมาคือ International Maritime Organization (IMO) ได้ออกระเบียบ Low Sulfur Regulation 2020 เพื่อลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศ โดยบังคับให้ใช้เชื้อเพลิงที่มี Sulfur ผสมอยู่ไม่เกิน 0.5% ในการเดินเรือทั่วโลก

ซึ่งเป็นสิ่งที่สายเรือไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ และจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการให้บริการ โดยเจ้าของเรือมีทางเลือกในการปฏิบัติ อาทิ 1) ติดตั้ง Scrubber (ใช้เวลาในการติดตั้งประมาณ 2 เดือนต่อลำ) 2) ใช้เชื้อเพลิง Low Sulfur Fuel Oil (LSFO) 0.5% แทน High Sulfur Fuel Oil (HSFO) 3.5% หรือ 3) เลือกใช้เชื้อเพลิง LNG ซึ่งมีข้อพิจารณาในแต่ละวิธีการดังนี้

แนวทางปฏิบัติ	ต้นทุน	ข้อพิจารณา
เปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิง Low Sulphur 0.5% ตาม Regulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>ต้นทุนเชื้อเพลิงในการเดินเรือสูงขึ้น</li> <li>ผลกระทบต่อระวางที่สูงขึ้น</li> <li>ราคาสินค้าสูงขึ้น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความต่างของราคาเชื้อเพลิง Sulfur 3.5% (HSFO) และ 0.5% (LSFO) ในแต่ละช่วงเวลา</li> <li>เชื้อเพลิง Sulfur 0.5% มีเพียงพอหรือไม่ เพราะผลิตได้ยาก</li> <li>เวลาที่ต้องใช้สำหรับการซ่อมบำรุงเพื่อทำความสะอาดระบบขับเคลื่อนเครื่องจักรใหญ่ เพื่อให้พร้อมเปลี่ยนชนิดเชื้อเพลิง</li> <li>ความเสี่ยงต่อความเสียหายของเครื่องจักรใหญ่จากเชื้อเพลิงผสม</li> </ul>
ติดตั้ง Scrubber (อุปกรณ์กรองไอเสีย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>เงินลงทุนในอุปกรณ์และค่าติดตั้ง</li> <li>ต้นทุนส่วนเพิ่มเกี่ยวกับตัวเร่งเพื่อเพิ่มพลังงานเดินเรือ</li> <li>การจัดการของเสียที่ตกจับได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ได้เปรียบในเรื่องความต่างของราคาเชื้อเพลิง</li> <li>ข้อได้เปรียบด้านในการกำหนดอัตราค่าเช่าเรือรายปี เป็นต้น</li> </ul>
ใช้พลังงานทางเลือก อาทิ LNG, LPG, Biofuels, Methanol, Hydrogen, Nuclear เป็นต้น	<ul style="list-style-type: none"> <li>ใช้เงินลงทุนจำนวนมาก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเพียงพอและต้นทุนของพลังงานทางเลือกในท่าเรือทั่วโลก</li> </ul>

แต่ไม่ว่าอย่างไร สายเรือจะผลัดภาระไปยังลูกค้าหรือผู้บริโภคนที่สุด โดยนักวิเคราะห์จาก HSBC คาดว่าต้นทุนพลังงานต่อตู้ 20 ฟุต ในเส้นทางเอเชีย-ยุโรป จะเพิ่มขึ้นประมาณ 70USD/TEU ขณะที่ต้นทุนในเส้นทาง Transpacific จะเพิ่มขึ้นประมาณ 37 USD/TEU ซึ่งไม่สูงมากเมื่อเทียบกับค่าระวางหรือค่า Bunker Adjustment Factor (BAF) หรือค่า Fuel Surcharge ที่เรียกเก็บในปัจจุบัน แต่เนื่องจากในปัจจุบันมีเรือเพียง +1,100 ลำในตลาดรวมถึงเรือที่สั่งต่อใหม่ที่ติดตั้ง Scrubber หรือสามารถใช้เครื่องยนต์ LNG ได้ สำหรับเรือเก่าที่ไม่สามารถปรับปรุงได้ จำเป็นต้องยกเลิกการใช้งานและตัดขายเป็นเศษเหล็ก (Scrapping) จึงก่อให้เกิดความกังวลว่าจะขาดแคลนระวางเรือที่ให้บริการในระหว่างช่วงเปลี่ยนผ่านของระบบ

อนึ่ง HSBC ประเมินภาพรวมผลกระทบจากมาตรการต่อเจ้าของเรือแต่ละตลาดแตกต่างกันดังนี้

	Container Shipping	Dry Bulk Shipping	Product Tanker
Demand	↔	↔	↑
Capacity	↓	↓	↓
Cost	↑	↑	↑
Freight Rate	↔ to ↗	↔ to ↑	↑

อย่างไรก็ตาม นักวิเคราะห์เชื่อว่าเจ้าของเรือในตลาด Major Dry Bulk จะไม่ได้รับผลกระทบจาก IMO Low Sulfur Regulation 2020 มากนัก เพราะเจ้าของเรือสามารถเจรจากับเจ้าของสินค้าจากผลกระทบของราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นได้ และหากเรือมีการติดตั้ง Scrubber จะสามารถใช้เชื้อเพลิงที่มี sulfur 3.5% ได้เช่นเดิม ยังจะทำให้มีข้อได้เปรียบในการแข่งขันกับเรือที่ไม่ติดตั้ง scrubber ไว้ ตรงกันข้ามกับตลาด Minor ซึ่งส่วนใหญ่ใช้เรือขนาดเล็กและมีอายุมากกว่า ซึ่งต้องใช้เชื้อเพลิงที่มี sulfur 0.5% ทำให้มีกำไรลดลง



## สภาผู้ส่งออกจัดกิจกรรม TNSC Site Visit ครั้งที่ 5/2561

เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2561 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จัดกิจกรรม TNSC Site Visit ครั้งที่ 5/2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัทสมาชิกได้มีโอกาสศึกษาเรียนรู้แนวความคิดการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของบริษัทที่มีการบริหารจัดการที่ดีและสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

โดยนำคณะสมาชิกจำนวน 30 ท่าน เข้ารับฟังการบรรยายและเข้าเยี่ยมชมบริเวณคลังสินค้าในเขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Free Zone) ซึ่งทางบริษัท DHL Express International (Thailand) มี Global Central Hub คือ Cincinnati Hub รัฐโอไฮโอ ประเทศสหรัฐอเมริกา Leipzig Hub ประเทศเยอรมนี และ Hong Kong Hub ซึ่งอยู่ใน Asia Pacific และในส่วนของเครือข่ายที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น BKK Hub เป็นจุดศูนย์กลางที่ให้บริการในเขต Indochina โดยมีทั้งหมด 19 Hub ซึ่งสามารถให้บริการได้ประมาณ 20,000-30,000 Shipment/วัน

ทั้งนี้ DHL ได้มีการนำระบบต่างๆ มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพต่อการปฏิบัติงาน อาทิ การนำระบบสายพานคัดแยกสินค้าตามน้ำหนักซึ่งสินค้าที่สามารถคัดแยกบนสายพานลำเลียงได้เลยคือสินค้าที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 30 กิโลกรัม เรียกว่า COY ส่วนสินค้าที่ไม่สามารถคัดแยกบนสายพานลำเลียงได้ต้องใช้อุปกรณ์พิเศษเพื่อแยกออกมาซึ่งเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมากกว่า 30 กิโลกรัมขึ้นไปเรียกว่า NCY นอกจากนี้ทาง DHL ยังมีการทำ Check Point เพื่อบันทึกสถานะของสินค้าทำให้ลูกค้าสามารถตรวจสอบสถานะของสินค้าได้ตลอดเวลาว่าอยู่ตรงไหน และเพื่อความปลอดภัยของสินค้าอีกด้วย



### รู้หรือไม่...DHL ชื่อนี้ท่านได้แต่ใจมา ???

บริษัท ดีเอสแอล หรือ แดลซี่ฮิลล์บลมแลนนลินน (Dalsey, Hillblom and Lynn ซึ่งย่อว่า DHL) เป็นบริษัทเยอรมันให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ก่อตั้งขึ้นโดย แอดรีอัน ดาลซี่ (Adrian Dalsey) แลร์รี่ ฮิลบลม (Larry Hillblom) และ โรเบิร์ต ลินน์ (Robert Lynn) โดยที่มาของชื่อบริษัทมาจากตัวอักษรแรกของนามสกุลผู้ก่อตั้งบริษัททั้งสามคน โดยเริ่มก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2512 (ค.ศ. 1969) และเริ่มให้บริการในประเทศไทยในปี ค.ศ. 1973

## สภาผู้ส่งออกจัดกิจกรรม TNSC Site Visit ครั้งที่ 6/2561



เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2561 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จัดกิจกรรม TNSC Site Visit ครั้งที่ 6/2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัทสมาชิกได้มีโอกาสศึกษาเรียนรู้แนวความคิดการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของหน่วยงานหรือบริษัทที่มีการบริหารจัดการที่ดีและสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

โดยในช่วงเช้าสภาผู้ส่งออกนำคณะสมาชิกเข้ารับฟังการบรรยายการดำเนินงานท่าเรือแหลมฉบัง และสรุปเกี่ยวกับภาพรวมการให้บริการของท่าเรือ โดย คุณชนนพัฒน์ ศรีภาเพ็ญ ผู้ช่วยผู้อำนวยการ กองบริหารงานทั่วไป เป็นวิทยากรบรรยาย และหลังจากนั้นรับฟังการบรรยายการดำเนินงาน และขั้นตอนการปฏิบัติงานตู้สินค้าภายในเขตวีศุลกากรของท่าเรือแหลมฉบัง โดย คุณจริยวัฒน์ อัครธนนันท์ นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ เป็นวิทยากรบรรยาย

ทั้งนี้ ในช่วงบ่ายภาคคณะสมาชิกเข้าเยี่ยมชมท่าเรือ LCIT โดยรับชมวิดีโอทัศน์แนะนำกิจการท่าเรือ LCIT พร้อมทั้งรับฟังขั้นตอนและกระบวนการในการบริหารจัดการ และขั้นตอนการปฏิบัติงานตู้สินค้า โดยท่าเรือ LCIT มีท่าเทียบเรือ B5 ที่สามารถรับตู้สินค้าได้ปีละ 600,000 ทีอียู และท่าเทียบเรือ C3 ที่สามารถรับตู้สินค้าได้ปีละ 900,000 ทีอียู มีเครนยกตู้สินค้าหน้าท่าที่สามารถให้บริการเรือที่มีความกว้าง 19 เมตร และ Spreader แบบ Twin Lift สามารถยกตู้สินค้าขนาด 20 ฟุตได้พร้อมกันครั้งละ 2 ตู้ จึงทำให้ LCIT สามารถให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าด้วยคุณภาพสูงเกินกว่า 30 ตู้ต่อชั่วโมงต่อเครน อีกทั้งมีเครนยกตู้สินค้าหน้าท่า (Quay Cranes) จำนวน 8 ตัว หลังจากนั้นภาคคณะสมาชิกเข้าเยี่ยมชมบริเวณโดยรอบของท่าเรือ LCIT (B5)

ในช่วงท้ายภาคคณะสมาชิกเข้าเยี่ยมชมโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) (Single Rail Transfer Operator : SRTO) โดยได้รับเกียรติจากคุณวีระชาติ พุทธิรักษา ผู้อำนวยการโครงการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง ให้การต้อนรับพร้อมกับบรรยายความคืบหน้าของโครงการ SRTO ระยะที่ 1 โดยได้มีการติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับและเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ของกระทรวงคมนาคมแห่งประเทศไทย จากสถานีรถไฟแหลมฉบังเข้าสู่พื้นที่โครงการ ระยะทางประมาณ 4.3 กิโลเมตร โดยมีเป้าหมายแผนการลงทุนในโครงการ แบ่งเป็น 2 ระยะ ระยะที่ 1 เป็นการพัฒนาเพื่อรองรับตู้สินค้าจนถึงระดับจำนวน 1 ล้าน TEU./ปี และระยะที่ 2 จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึง

2 ล้าน TEU./ปี ระยะเวลาดำเนินการ ระยะที่ 1 ปีงบประมาณ 2559-2560 ระยะที่ 2 ปีงบประมาณ 2564-2565 โครงการฯ ดังกล่าวเป็นการดำเนินการบนพื้นที่ 600 ไร่ อยู่ระหว่างท่าเทียบเรือชุด B และชุด C โดยลักษณะของ Rail Yard จะติดตั้งรางรถไฟลักษณะเป็นพวงวาง จำนวน 6 ราง แต่ละรางมีความยาวในช่วง 1,224 - 1,434 เมตร สามารถจอดขบวนรถไฟได้รางละ 2 ขบวน รวมเป็น 12 ขบวน ในเวลาเดียวกัน โดยติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) สามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทั้ง 6 ราง ในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ มีสมาชิกสนใจเข้าร่วมกิจกรรมจำนวนทั้งสิ้น 34 ท่าน

## EXIM BANK

### สนับสนุน SMEs ไทยโกอินเตอร์



EXIM BANK สำนักงานใหญ่ โทร. 0 2617 2111

EXIM ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย EXPORT-IMPORT BANK OF THAILAND

อาคารเอ็กซิม 1193 ถนนพหลโยธิน สามเสนใน พญาไท กรุงเทพฯ 10400 หรือสาขาทุกแห่ง

EXIMBankofThailand www.exim.go.th

## สภาผู้ส่งออกจัดการอบรมหลักสูตร “ลดความเสี่ยงธุรกิจนำเข้า-ส่งออก ด้วยการเลือกใช้เทอมการค้าสากล (Incoterms 2010)”



วันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จัดอบรมหลักสูตร “ลดความเสี่ยงธุรกิจส่งออก-นำเข้า ด้วยการเลือกใช้เทอมการค้าสากล (Incoterms 2010)” ณ โรงแรม แลงคาสเตอร์ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เวลา 09.00 - 16.00 ได้รับเกียรติจากวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิ อาจารย์บุญเลิศ สุภามา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ เนื้อหาการอบรมมุ่งเน้นการบริหารจัดการความ

เสี่ยงทางการค้าระหว่างประเทศ โดยการเลือกใช้วิธีการชำระเงินที่ปลอดภัย ทั้งจากการผิดสัญญาของคู่ค้า และ หลีกเลี่ยง Cyber Crime ที่เกิดจากผู้ไม่หวังดีปลอมแปลงเอกสาร หรือ E-mail เพื่อล่อลวงให้ทำธุรกรรม ตลอดจนการเลือกใช้เทอมการค้าระหว่างประเทศที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า และ เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจมีผู้เข้าร่วมอบรมจำนวน 25 ท่าน

**รู้หรือไม่?** ท่านสมาชิกสามารถป้องกันการเกิด Cyber Crime ด้วยวิธีง่ายๆ เพียงแค่ตรวจสอบ E-mail ของคู่ค้าที่ส่งมา, รายละเอียดใบ Proforma Invoice, เลขที่บัญชีรับโอนเงิน และ ตรวจสอบทางโทรศัพท์กับบริษัทคู่ค้า ก่อนทำธุรกรรมทางการเงินระหว่างประเทศ

## สภาผู้ส่งออกจัดการอบรมหัวข้อ “Advanced Import-Export & Customs Case Study”



เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2561 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ได้จัดการอบรมหัวข้อ “Advanced Import-

Export & Customs Case Study” หลักสูตร 1 วัน ณ ห้องแลงคาสเตอร์ 3 ชั้น 2 โรงแรม แลงคาสเตอร์ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพฯ บรรยายโดย ดร.ศรีสลา ภวมักุล กรรมการบริหารสายซัพพลายเชน บริษัท สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร จำกัด (มหาชน)

ในการอบรมหลักสูตรนี้ ผู้เข้าอบรมได้เรียนรู้และศึกษาประเด็นสำคัญต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านนำเข้า-ส่งออก ทั้งในเรื่องหลักการ ระเบียบวิธีการ การใช้แบบฟอร์ม และการแก้ไขปัญหาต่างๆ ครอบคลุมทั้งทางด้านพิธีการศุลกากร การใช้สิทธิประโยชน์ และภาษีอากร ตาม พ.ร.บ.ศุลกากรใหม่ การถ่ายถ่ายผ่านแดน และการบริหารจัดการความเสี่ยงต่างๆ ที่ต้องพึงระวัง เพิ่มการเรียนรู้จากกรณีศึกษา เพื่อเพิ่มความรู้อย่างเข้าใจให้มากขึ้น อีกทั้งยังสามารถสอบถามปัญหาที่พบเจอ และขอคำแนะนำจากวิทยากรได้อย่างเต็มที่และเป็นกันเอง เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาทางเทคนิคที่เกิดจากการปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ โดยหลักสูตรดังกล่าวได้รับความสนใจอย่างยิ่ง ทั้งจากบริษัทสมาชิกของสภาผู้ส่งออก และผู้สนใจทั่วไป มีผู้สมัครเข้าร่วมการอบรมทั้งสิ้นกว่า 30 ท่าน

## พิธีมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง (Logistics Qualification System Program : LQSP PLUS) รุ่นที่ 11



เมื่อวันศุกร์ที่ 16 ธันวาคม 2561 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จัดพิธีมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง (Logistics Qualification System Program : LQSP PLUS) รุ่นที่ 11 ประจำปี 2561 ซึ่งเป็นหลักสูตรอบรมระยะสั้น จัดอบรมทุกวันศุกร์และวันเสาร์ ระหว่างวันที่ 8 กันยายน - 9 พฤศจิกายน 2561 ณ โรงแรม S31 สุขุมวิท ซึ่งในปี 2561 มีผู้สำเร็จการอบรมจำนวนทั้งสิ้น 27 คน

ในโอกาสนี้ ได้รับเกียรติจาก ม.ล.สมรมาศ โพธิ์ศิริสุข กรรมการ สภาผู้ส่งออก กล่าวแสดงความยินดีและมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตร LQSP PLUS รุ่นที่ 11 โดยบรรยากาศภายในงานเต็มไปด้วยความปีติยินดี

## ปฏิทินกิจกรรม และการศึกษาดูงาน เดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2562

### JANUARY

- 17** **อบรม “เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก”**  
โดย ดร.ศรีสลา ภวมักุล  
ณ โรงแรมใบกรงเทพฯ  
**ค่าลงทะเบียน :** สมาชิก 3,745 บาท บุคคลทั่วไป 4,815 บาท
- 24** **อบรม “Global Logistics and Digital Supply Chain”**  
โดย ผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ / DHL / IBM  
ณ โรงแรมใบกรงเทพฯ  
**ค่าลงทะเบียน :** สมาชิก 4,815 บาท บุคคลทั่วไป 6,420 บาท

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าลงทะเบียน เข้าร่วมกิจกรรมได้ที่ ฝ่ายสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนสมาชิก สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 503, 501 (ติดต่อ คุณภคพล, คุณสิริพรรณ) หรือที่ E-mail: pakapol@tnsc.com, siripan@tnsc.com  
หมายเหตุ : รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม  
ค่าลงทะเบียนรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% แล้ว

### บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงานหรือองค์กร (In-House Training)

หัวข้อและระยะเวลาการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับความต้องการของบริษัทสมาชิกผู้ขอรับบริการ

### FEBRUARY

- 13** **เยี่ยมชมการปฏิบัติงานในเขตวังสุกุลการท่าเรือกรุงเทพ**  
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย)  
**ค่าลงทะเบียน :** ไม่มีค่าใช้จ่าย (เฉพาะสมาชิก)
- 16** **อบรม “Digital Business Transformation ด้วย Big Data & Analytics”**  
โดย คุณเอกชัย ภูษณะพงษ์ บบจ.เทคโนโลยีซิส  
ณ โรงแรมใบกรงเทพฯ  
**ค่าลงทะเบียน :** สมาชิก 3,745 บาท บุคคลทั่วไป 4,815 บาท
- 21** **“เลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างไรให้มีประสิทธิภาพ”**  
โดย อาจารย์ประพันธ์ ไทหะวิริยะศิริ  
ณ โรงแรมใบกรงเทพฯ  
**ค่าลงทะเบียน :** สมาชิก 3,745 บาท บุคคลทั่วไป 4,815 บาท