TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 10/2018 | ตุลาคม 2561

www.tnsc.com

GLOBAL LINER SHIPPING CONFERENCE 2018

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

EXPORT Corner

สารบรรณาธิการ

เข้าสู่ไตรมาสที่ 4 การส่งออกของไทยยังคงเดินหน้าเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่ทั้งนี้ผู้ส่งออกยังคงต้องเฝ้าจับตาสงครามการค้า และความผันผวนของค่าเงินอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะค่าเงินบาทที่มีแนวโน้มแข็งค่าขึ้น ซึ่งทางคณะผู้จัดทำได้รวบรวมประเด็นต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากสงครามการค้าจีน-สหรัฐมานำเสนออย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยจากราคาน้ำมันที่ผันผวน ส่งผลต่อต้นทุนการผลิตและการส่งออกอย่างชัดเจนเช่นกัน

และ Newsletter ฉบับนี้ ผู้จัดทำได้รวบรวมประเด็นจากการที่คณะผู้แทนสภาผู้ส่งออกได้เข้าร่วมประชุม Global Liner Shipping Conference 2018 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงพัฒนาในด้านต่างๆ ของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ รวมถึงการส่งเสริมการใช้เงินสกุลท้องถิ่น (Local Currencies) จากทางธนาคารแห่งประเทศไทยมาให้ผู้อ่านได้ติดตาม

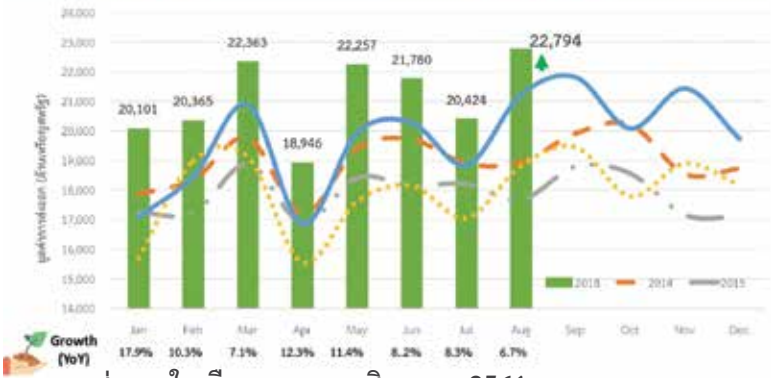
บรรณาธิการ

Thailand Economic Outlook :

ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2014-2018

การส่งออก มีมูลค่า 22,794 ล้านเหรียญสหรัฐ ขยายตัว 6.7%
การนำเข้า มีมูลค่า 23,383 ล้านเหรียญสหรัฐ ขยายตัว 22.8%
เดือนสิงหาคม ขาดดุลการค้า 588 ล้านเหรียญสหรัฐ

การส่งออก มีมูลค่า 755,232 ล้านบาท ขยายตัว 6.1%
การนำเข้า มีมูลค่า 784,848 ล้านบาท ขยายตัว 22.2%
เดือนสิงหาคม ขาดดุลการค้า 29,616 ล้านบาท



การส่งออกในเดือน มกราคม-สิงหาคม 2561

By Industrial products	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	เติบโต	สัดส่วน
1. รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	19,557	14.7	11.6
2. อุตสาหกรรมอาหาร	14,295	10.2	8.5
3. คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	13,353	14.2	7.9
4. อัญมณีและเครื่องประดับ	7,859	(6.2)	4.7
5. ผลิตภัณฑ์ยาง	7,269	10.1	4.3
6. เม็ดพลาสติก	6,998	23.1	4.1
7. วัสดุก่อสร้าง	6,536	15.7	3.9
8. เคมีภัณฑ์	6,062	25.2	3.6
9. น้ำมันสำเร็จรูป	5,893	37.5	3.5
10. แผงวงจรไฟฟ้า	5,629	5.0	3.3

By Country	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	เติบโต	สัดส่วน
1. อาเซียน (5)	26,453	16.3	15.7
2. จีน	20,071	6.3	11.9
3. CLMV	19,110	19.7	11.3
4. สหรัฐอเมริกา	18,293	5.5	10.8
5. ญี่ปุ่น	16,631	16.7	9.8
6. สหภาพยุโรป (15)	15,435	8.4	9.1
7. ทวีปออสเตรเลีย (25)	8,813	10.6	5.2
8. ฮ่องกง	8,309	6.9	4.9
9. เอเชียใต้	7,522	20.8	4.5
10. ตะวันออกกลาง (15)	5,771	(2.3)	3.4

สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนสิงหาคม 2561

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Aug/18	Forecast 2018
กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"			
ข้าว	485	9.1% ▲	8% ▲
ยางพารา	370	-19.4% ▼	-10% ▼
น้ำตาล	219	-19.1% ▼	2% ▲
มันสำปะหลัง	249	19.4% ▲	2% ▲
กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"			
อาหารอื่นๆ	644	13.5% ▲	8-10% ▲
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	620	16.1% ▲	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	399	7.3% ▲	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	122	-27.4% ▼	
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	287	11.3% ▲	2.5% ▲
กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	1,931	19.6% ▲	18% ▲
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,512	14.8% ▲	
กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,481	6.3% ▲	4% ▲
แผงวงจรไฟฟ้า	748	-0.6%	
Hard Disk Drive	621	-0.3% ▲	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	407	32.2% ▲	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์ และส่วนประกอบ	251	-4.3% ▲	
กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	971	8.6% ▲	10% ▲
เคมีภัณฑ์	773	3.9% ▲	19% ▲
เม็ดพลาสติก	950	20.8% ▲	12% ▲
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	395	13.4% ▲	
กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"			
น้ำมันสำเร็จรูป	887	38.3% ▲	20% ▲
วัสดุก่อสร้าง	846	6.9% ▲	15% ▲
อัญมณี และเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	874	-40.9% ▼	0% =
สิ่งทอ	664	8.4% ▲	9% ▲

สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน

สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 3 ต.ค. 61 : 32.34 บาท/เหรียญสหรัฐ (แข็งค่า 068% Year-to-Date และแข็งค่า 3.17 Year-on-Year) ค่าเงินบาทมีแนวโน้มแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากนักลงทุนมองว่าประเทศไทยมีเสถียรภาพทางการเงินที่ไม่น่าจะเกินความผันผวนเมื่อเทียบกับประเทศในตลาด Emerging Market ด้วยกัน

สถานการณ์ค่าเงินเปรียบเทียบกับประเทศคู่ค้า

TNSC Newsletter, Issue 10/2018 : ตุลาคม 2561
Copyright © 2016 by สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
1168/97 อาคารสุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-2
E-mail : tnsc@tnsc.com

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

ผลิตและจัดพิมพ์โดย บริษัท บิซ แอ็บโซลูท จำกัด
แม่พิมพ์สี-ขาวดำโดย บริษัท สุนทรฟิล์ม 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.

สงครามการค้า (Trade War Timeline) August-October

Round 1 (effective 6/7/18)	Round 2 (effective 23/8/18)	Round 3 (effect 24/9/18)
US, China: 34,000 MUSD–Tariff 25%	US, China: 16,000 MUSD – Tariff 25%	US : 200 USD bn – Tariff 10% China : 60 USD bn – Tariff 5-10%

15/08/18
Turkey Fight Back

- ตุรกีขึ้นภาษีของสหรัฐโดยการเพิ่มภาษีนำเข้ารถยนต์ที่ 120% เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 140% บุหรี่ 60% รวมถึงสินค้ากลุ่มผลไม้, ถ่านหิน, เครื่องสำอางค์ และข้าว
- ตุรกีต้องการคว่ำบาตรสินค้ากลุ่มอิเล็ดทรอนิกค์จากสหรัฐ

23/08/18
Tariff on 16 Bn. USD

- สหรัฐ เรียกเก็บภาษีในอัตรา 25% มีมูลค่ากว่า 1.6 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ
- จีน เรียกเก็บภาษีจากสหรัฐ 25% ในมูลค่าที่เท่ากันคือ 1.6หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ ที่รวมสินค้ากลุ่มน้ำมันดิบและรถยนต์

24/09/18
Third round of tariff

- สหรัฐประกาศขึ้นภาษีมูลค่า 2 แสนล้านเหรียญสหรัฐ ที่อัตรา 10% และจะเพิ่มขึ้นเป็น 25% ภายในสิ้นปี กับกลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์เคมี สินค้าบริโภค กว่าเกือบ 5,700 รายการ
- จีนขึ้นภาษีมูลค่า 6 หมื่นล้าน โดยขึ้นมูลค่า 5% กับสินค้ากลุ่มเครื่องบินเล็ก, คอมพิวเตอร์, สิ่งทอ และ 10% กับสินค้ากลุ่มเคมีภัณฑ์, เนื้อสัตว์ ธัญพืช

1/10/18
China cut Tariffs

- จีน ลดภาษีสินค้านำเข้าจำนวน 1,585 รายการ ในกลุ่มสินค้าผลิตภัณฑ์จากไม้ กระดาษ สิ่งทอ แร่ วัสดุก่อสร้าง รวมถึงเครื่องจักรกล เพื่อลดผลกระทบของผู้ประกอบการและผู้บริโภคจากสงครามการค้า มูลค่าประมาณ 8.7 ล้านเหรียญสหรัฐ

การลงทุนจากสหรัฐและจีน ในอาเซียน (ไทย/เวียดนาม) – Trade War

Thailand FDI :China, USA

มูลค่าการลงทุนจากจีนในไทยในช่วงครึ่งปีแรก 18 หดตัว 27% (YoY) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนและมูลค่าการลงทุนจากสหรัฐอเมริกาขยายตัว 30% (YoY)

ในช่วงครึ่งปีแรก 18 จีนเข้ามาลงทุนในไทยเป็นอันดับที่ 5 คิดเป็นร้อยละ 6.8 จากมูลค่า FDI ทั้งหมด ในขณะที่สหรัฐฯ เข้ามาลงทุนเป็นอันดับที่ 7 คิดเป็นร้อยละ 3.5 จากมูลค่า FDI ทั้งหมด แนวโน้มการลงทุนของสหรัฐฯ และจีน ในไทยไม่ได้เพิ่มมากขึ้นตั้งแต่เริ่มมี Trade war แสดงให้เห็นว่าในระยะสั้นอาจยังไม่ได้มีการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนจากทั้ง 2 ประเทศเท่าใดนัก หากแต่เป็นการลงทุนตามปกติของนักลงทุนต่างชาติ ประกอบกับ ความกังวลเรื่องปัจจัยภายใน เช่น กฎหมายและข้อกำหนดทางการค้า เสถียรภาพทางการเมืองของไทยที่มีผลทำให้เกิดการชะลอการลงทุน

Vietnam FDI :China, USA

Source: CEIC

มูลค่าการลงทุนของจีนในเวียดนาม ช่วงครึ่งปีแรก 61 หดตัว 70% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) มูลค่าการลงจากสหรัฐอเมริกาขยายตัว 1,323% (YoY) แสดงให้เห็นว่าในช่วงครึ่งปีแรกของปี 17 นักลงทุนสหรัฐฯ ยังไม่เข้ามาทุนมากนัก ซึ่งเมื่อเทียบการเติบโตครึ่งปีแรก 18/17 จึงทำให้ตัวเลขการเติบโตสูง แต่หากเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนในไตรมาส 3 (สะสม) การลงทุนจากสหรัฐจะหดตัว 50%

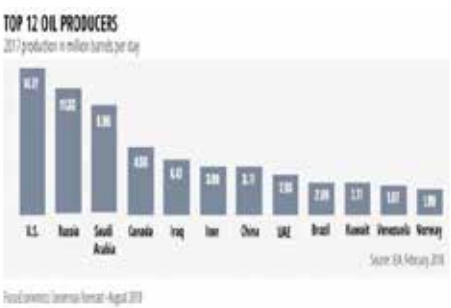
เนื่องจากช่วงปี 2017 ประเทศเวียดนาม มีนโยบายการดึงดูดการลงทุนโดยการให้สิทธิพิเศษ และปรับกฎระเบียบเพื่อเอื้อประโยชน์แก่นักลงทุนต่างชาติ ทำให้นักลงทุนจีนเข้ามาลงทุนจำนวนมาก แนวโน้มการลงทุนของสหรัฐฯ ในเวียดนามมีแนวโน้มเพิ่มเล็กน้อย เมื่อเทียบกับช่วงของ Trade war เริ่มต้นขึ้น หากแต่การลงทุนดังกล่าวเป็นผลจากการที่เวียดนามผ่อนคลายกฎระเบียบให้กับนักลงทุนเต็มที่ เพราะฉะนั้นแสดงให้เห็นว่า Trade war ในระยะสั้นอาจไม่ได้ส่งผลมีการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนจาก 2 ประเทศ เท่าใดนัก

ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก (Crude Oil Price)

ราคาน้ำมันมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น จากปริมาณอุปทานในตลาดที่ลดลงของประเทศอิหร่านและเวเนซุเอลา รวมถึงการคว่ำบาตรอิหร่านของสหรัฐที่จะเริ่มมีผลในวันที่ 4 พ.ย. 61

อย่างไรก็ตามแนวโน้มในช่วง2-3เดือนหน้าซาอุดิอาระเบียอาจมีการเพิ่มปริมาณการผลิตเพื่อชดเชยอิหร่าน แต่ยังมีความกังวลว่าอาจจะเกิดอุปทานล้นตลาดได้ จากแนวโน้มอุปสงค์ตลาดในปีหน้าที่อาจปรับลดลงเนื่องจากผลของสงครามการค้า

- OPEC เคลื่อนไหวในกรอบ 74-82 เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล
- WTI เคลื่อนไหวในกรอบ 68-73 เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล
- Brent เคลื่อนไหวในกรอบ 77-83 เหรียญสหรัฐ/บาร์เรล



ธนาคารแห่งประเทศไทย จัดสัมมนาให้ความรู้ผู้ประกอบการ เรื่อง การส่งเสริมการใช้เงินสกุลท้องถิ่น (Local Currencies)

เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2561 ณ ธนาคารแห่งประเทศไทย

ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย กล่าวถึงสถานการณ์ในตลาดเงินโลก ปัจจุบันอยู่ในภาวะที่เรียกว่า Uncertainty is Normalized Monetary Policy หรือความผันผวนที่มีอยู่จนเป็นเรื่องปกติ หรืออีกนัยหนึ่งคือ อยู่ในเกณฑ์ปกติ

ในเรื่องของสถานการณ์การค้าและรูปแบบของการชำระเงินระหว่างประเทศของไทย จากสถิติมีข้อสังเกตว่าไทยค้าขาย

กับสหรัฐฯ เพียงร้อยละ 9 ของการค้าทั้งหมดแต่การซื้อขายระหว่างประเทศของไทยเกือบร้อยละ 80 ใช้เงินเหรียญสหรัฐ รวมถึงญี่ปุ่นและสหภาพยุโรป ต่างก็ใช้ Invoicing currencies ในรูปของเงินสกุลเหรียญสหรัฐ ทั้งหมด

ในขณะที่รูปแบบการค้าขายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ธนาคารแห่งประเทศไทย เร่งดำเนินการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการใช้เงินสกุลท้องถิ่น (Local Currencies) เพิ่มมากขึ้น รวมถึงเร่งหารือแนวทางความร่วมมือระหว่างสกุลเงินกับประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย เช่น เงินสกุลจ๊าดของพม่ากับเงินบาทไทย เป็นต้น

"ทิศทางเศรษฐกิจโลกและแนวโน้มการส่งเสริมการใช้เงินสกุลท้องถิ่นของประเทศต่างๆ"

จากการคาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2018 จาก IMF/WEF คาดว่าเศรษฐกิจโลกปีนี้น่าจะเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.7 อย่างไรก็ตาม IMF ได้มีการปรับประมาณการอยู่หลายครั้งจากความผันผวนของตลาดการเงินโลกและผลจากสงครามทางการค้า ซึ่งจากความผันผวนอันมิอาจคาดเดาได้ ธนาคารแห่งประเทศไทยได้เร่งผลักดันและกำหนดให้ Local Currencies Strategy : LCS เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่สำคัญของ ธปท. (2560-2562) เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการที่ทำการค้าระหว่างประเทศทุกระดับมีการป้องกันความเสี่ยงในเทอมการชำระเงิน

ในขณะที่การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกรอบนี้ที่จะถึงนี้ มาพร้อมกับภาระหนี้ที่สูงเป็นประวัติการณ์ Gross Debt-to-GDP Ratios by Region กว่า 300% แสดงให้เห็นถึงความผันผวนของเศรษฐกิจโลกอย่างแท้จริง ซึ่ง ธปท. ได้ตระหนักถึงความสำคัญในประเด็นนี้จึงต้องออกเครื่องมือต่างๆ เพื่อป้องกันความและช่วยผ่อนคลายความเสี่ยงทั่วโลกที่กำลังเกิดขึ้น เช่น มาตรการ Inward looking ด้านการค้าระหว่างประเทศและการกีดกันทางการค้า, Geopolitics, และภาวะตลาดการเงินที่ตึงตัวขึ้น ตามการขึ้นดอกเบี้ยของประเทศพัฒนาแล้ว

ธนาคารแห่งประเทศไทย ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการใช้เงินสกุลท้องถิ่น (Local Currencies) ผ่าน 3 กลยุทธ์หลัก ดังนี้ 1. มาตรการผ่อนคลายระเบียบระหว่าง มาเลเซีย อินโดนีเซียและ CLMV โดยการจัดตั้งกลไกการชำระเงินสกุลท้องถิ่น 2. สนับสนุนการทำ Direct quotation เยน ริงกิต รูเปีย และหยวน 3. ส่งเสริมการทำ Bilateral Swap Arrangement เป็นการทำสัญญาระหว่างประเทศด้านการเงินเพื่อรักษาสภาพคล่องเงินบาท เยน หยวน เพื่อสร้างความมั่นใจผู้ประกอบการกับประเทศคู่สัญญาในการใช้เงินสกุลท้องถิ่น เป็นต้น

จากภาพแสดงให้เห็นตั้งแต่ช่วงปี 2016 เงินริงกิตและบาทได้ อ่อนค่าลงอย่างมาก เมื่อเทียบกับเหรียญสหรัฐ เงินบาทเทียบกับริงกิตเคลื่อนไหวไปทิศทางเดียวกันมากกว่าอย่างชัดเจน

ดังนั้น ในภาวะที่เศรษฐกิจการเงินโลกและค่าเงินสกุลหลักมีความผันผวนอย่างต่อเนื่องผู้ประกอบการจะมีทางเลือกเพิ่มเติมในการเลือกสกุลเงินที่จะใช้ชำระค่าสินค้าและบริการ **จะช่วยให้ความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนของภาคธุรกิจปรับลดลง** ช่วยบรรเทาผลกระทบ ที่เกิดจากความผันผวนของเศรษฐกิจโลกต่อการค้า ในภูมิภาคลงได้

นอกจากนี้ การใช้เงินสกุลท้องถิ่น ยังช่วยให้ผู้ประกอบการไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการแปลงเงินสกุลท้องถิ่น เช่น เงินบาท เป็นเหรียญสหรัฐ เพื่อส่งไปชำระค่าสินค้า ซึ่งเมื่อผู้ประกอบการอีกประเทศได้รับเงิน ก็ต้องแปลงกลับเป็นสกุลท้องถิ่นของตนเพื่อนำไปใช้จ่ายอีกครั้ง **ซึ่งเท่ากับช่วยลดค่าใช้จ่ายในการแปลงเงินตราต่างประเทศลงได้**

"ความร่วมมือกับมาเลเซียและอินโดนีเซีย การใช้เงินสกุลท้องถิ่น ช่วยลดต้นทุนในการซื้อขายระหว่างประเทศได้อย่างไร" สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

ผู้ประกอบการสนับสนุน ธปท. ให้ส่งเสริมความร่วมมือด้านการชำระเงินกับตลาดกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน CLMV ก่อนเป็นอันดับแรก เนื่องจากอัตราการเติบโตการค้าสูงอย่างต่อเนื่อง ถึงร้อยละ 7.5 ซึ่งสูงกว่าอาเซียนเดิม ประกอบรัฐบาลสนับสนุนนโยบาย CLMVT ซึ่งรวมกันแล้วอัตราการเติบโตทางการค้าสูงถึง 11% ซึ่งหากรวมอาเซียนสิบประเทศแล้วมูลค่าสูงกว่าร้อยละ 20 สูงกว่ามูลค่ากว่ากับประเทศจีน

กลไกความร่วมมือด้านการชำระเงินกับธนาคารแห่งมาเลเซียและธนาคารแห่งอินโดนีเซีย ที่ ธปท. ช่วยดำเนินการสร้างความร่วมมือขึ้นภายใต้เงื่อนไขให้ธนาคารพาณิชย์ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการ Quote อัตราแลกเปลี่ยน การทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนเงินและบริหารเงิน ทั้งเงินริงกิตและรูเปียกับลูกค้าในไทย (หรือที่เรียกว่า Appointed Cross Currency Dealer: ACCD) ซึ่งความร่วมมือดังกล่าว ช่วยลดต้นทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนให้แก่ภาคธุรกิจได้ ภาคธุรกิจไทยสามารถมีบัญชีเงินฝากเงินตราต่างประเทศเป็นเงินสกุลริงกิตหรือรูเปียกับธนาคารพาณิชย์ได้

ผู้ส่งออกไทยสามารถฝากเงินริงกิตหรือรูเปีย ที่ได้รับจากการขายสินค้าหรือบริการไว้ในบัญชี FCD กับธนาคารพาณิชย์ไทยได้เพื่อเตรียมไว้ชำระภาระอื่นๆ ในอนาคตหรืออาจรอแลกเป็นเงินบาทในภายหลังจะช่วยให้ไม่ต้องเสียส่วนต่างจากการซื้อขายเงินตราต่างประเทศหลายรอบ นอกจากนี้ ผู้นำเข้าที่จะต้องจ่ายเงินริงกิตหรือรูเปียก็สามารถซื้อเงินเพื่อฝากเข้าบัญชี FCD สำหรับเตรียมชำระภาระต่างๆ ในอนาคตได้

อีกทั้งเป็นการช่วยลดอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดจากความผันผวนของสกุลเงินหลักเป็นการกระจายความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนมิให้พึ่งพาเงินเหรียญสหรัฐฯ มากจนเกินไป

ความร่วมมือดังกล่าว ช่วยให้ภาคธุรกิจไทยสามารถกู้ยืมเงินเพื่อการค้าและการบริการ (Trade finance) เป็นเงินสกุลริงกิตหรือรูเปียกับธนาคารพาณิชย์ได้ อีกทั้งยังช่วยให้ภาคธุรกิจไทยสามารถทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงบนประมาณการรายได้และรายจ่ายค่าสินค้าและบริการ เช่น หากผู้ประกอบการที่มีการค้าขายกับมาเลเซียอยู่เป็นปกติจะต้องชำระเงินริงกิตให้แก่คู่ค้าในมาเลเซียใน 6 เดือน แม้ยังไม่มีเอกสารที่แสดงว่าจะต้องชำระเงินที่ชัดเจน ผู้ประกอบการสามารถทำสัญญาซื้อเงินริงกิตล่วงหน้าในระยะเวลา 6 เดือน เพื่อชำระเงินในอนาคตได้ นอกจากนี้หากมีเหตุจำเป็นผู้ประกอบการสามารถขอยกเลิกสัญญาในภายหลังได้อีกด้วย

รายชื่อธนาคารพาณิชย์ที่ได้รับการคัดเลือกให้ทำหน้าที่เป็น ACCD ภายใต้กรอบการชำระเงินบาท-ริงกิต

	ธนาคารพาณิชย์ไทย	ธนาคารพาณิชย์มาเลเซีย
1.	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	Bangkok Bank Berhad
2.	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)	Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ (Malaysia) Berhad
3.	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)	Malayan Banking Berhad
4.	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	RHB Bank Berhad
5.	ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	Public Bank Berhad
6.	ธนาคารยูโอบี จำกัด (มหาชน)	United Overseas Bank (Malaysia) Berhad
7.	ธนาคาร ซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)	CIMB Bank Berhad

รายชื่อธนาคารพาณิชย์ที่ได้รับการคัดเลือกให้ทำหน้าที่เป็น ACCD ภายใต้กรอบการชำระเงินบาท-รูเปีย

	ธนาคารพาณิชย์ไทย	ธนาคารพาณิชย์อินโดนีเซีย
1.	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	Bangkok Bank PCL, Indonesia
2.	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)	PT. Bank Rakyat Indonesia Tbk
3.	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)	PT. Bank Central Asia Tbk
4.	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	PT. Bank Mandiri Tbk
5.	ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	PT. Bank Negara Indonesia Tbk

ในช่วงของสถานการณ์ของ Trade war ที่เริ่มตั้งเค้ามาตั้งแต่วันที่ 6 ก.ค. ที่ผ่านมาส่งผลให้ค่าเงินในกลุ่มประเทศอาเซียนอ่อนค่าลงถึง ร้อยละ 3% CLMV อ่อนค่าลง ร้อยละ 2% ในขณะที่เงินสกุลจ๊าดของพม่า อ่อนค่าลงร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับสกุลเหรียญสหรัฐ และเมื่อเทียบกับหยวน จ๊าดอ่อนค่าลงเพียงร้อยละ 3 จะเห็นได้ชัดเจนว่าค่อนข้างมีความได้เปรียบหากใช้เงินสกุลอื่นในการทำ Invoicing ที่มีความเสี่ยงน้อยกว่าเงินสกุลหลัก

ความร่วมมือกับญี่ปุ่นและจีน

1) การทำ Direct quotation ธปท. ได้ร่วมมือกับธนาคารกลางของญี่ปุ่นและจีน ผลักดันให้ธนาคารพาณิชย์กำหนดอัตราแลกเปลี่ยนระหว่าง บาท-เยน และ บาท-หยวน โดยไม่ต้องคำนวณผ่านเหรียญสหรัฐ หรือ Direct quotation ซึ่งจะช่วยเพิ่มผู้เล่นและสภาพคล่องในตลาดนำไปสู่การลดต้นทุนการแลกเปลี่ยนเงิน (spread) และช่วยกระตุ้นความต้องการใช้เงินสกุลท้องถิ่น อีกด้วย

ในปัจจุบันได้มีการแสดง direct quotation อัตราแลกเปลี่ยนระหว่าง บาท-เยน แล้วบนหน้าจอ Reuter และมีการแสดง direct quotation ของ บาท-หยวน บนตลาดเงินตราของจีน China Foreign Exchange Trade System: CFETS

2) การจัดทำ RMB-THB Bilateral Swap Arrangement ธปท. และธนาคารกลางของจีนร่วมมือกันส่งเสริมการใช้เงินบาทและเงินหยวนในการค้าและการลงทุนระหว่างไทยและจีน และมีการทำ Bilateral Swap Arrangement (BSA) เพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนว่าจะมีสภาพคล่องเงินบาทและเงินหยวนเพียงพอรองรับการทำธุรกรรมระหว่างประเทศ

"Success Stories: เปิดมุมมองนักธุรกิจต่อการใช้เงินสกุลท้องถิ่น" สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

หลายบริษัทเริ่มให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบของการทำบัญชีรายรับ-รายจ่าย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่มิใช่เงินสกุลหลักในงบการเงิน จากความผันผวนที่มีมากขึ้นทำให้ เดิมบริษัทใช้เครื่องมือเพื่อป้องกันความเสี่ยงอย่าง FCD, Natural hedging และ Forward แต่เครื่องมือเหล่ายังไม่มีความยืดหยุ่นทางด้านเวลาและการคาดการณ์ปริมาณเงินที่บริษัทต้องใช้ในแต่ละช่วงเวลา ทำให้พบว่าการใช้เงินตราสกุลท้องถิ่นนั้นจะสะดวกมากกว่า

การใช้เงินท้องถิ่นของคู่ค้า จะทำให้สามารถดึงดูดคู่ค้าได้มากขึ้นรวมถึงการขยายตลาดไปยังกลุ่มคู่ค้าที่มีขนาดเล็กที่ยังไม่สามารถบริหารความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยนได้

การใช้เงินท้องถิ่นสำหรับบริษัทลูกทำให้การดำเนินการภายในประเทศที่ไปลงทุนสะดวกขึ้น และมีต้นทุนทางด้านอัตราแลกเปลี่ยนลดลง

การทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนเงินและบริหารเงิน หรือ ACCD สามารถทำเกิด Cross deal ได้แต่รวดเร็วกว่า หากแต่จะต้องทำภายในธนาคารพาณิชย์เดียวกัน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาและการขัดข้องทางด้านเอกสารที่เป็นความลับของลูกค้าได้

ความท้าทายของการใช้เงินสกุลท้องถิ่น คือ ประเทศใกล้เคียงยังมีความไม่แน่นอนเมื่อเทียบกับเงินบาท ผู้นำเข้า/ส่งออกบางกลุ่มยังไม่มีความเชื่อมั่นในสกุลเงินท้องถิ่น อีกทั้ง ต้นทุนทางด้านอัตราแลกเปลี่ยนจากการใช้เงินสกุลท้องถิ่นสูงกว่าการใช้เงินสกุลเหรียญสหรัฐ และกฎเกณฑ์ของประเทศคู่ค้าที่มีความซับซ้อนและแตกต่างกันในแต่ประเทศ การใช้เงินสกุลท้องถิ่นอาจจะไม่เหมาะกับ Multinational Company

พิธีลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการ SMEs Pro-active ระยะที่ 3 ปีงบประมาณ 2562-2564

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2561 คุณมานะผล ภู่สมบุญ รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้แทนร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการ SMEs Pro-active ระยะที่ 3 ปีงบประมาณ 2562-2564 โดยได้รับเกียรติจาก คุณสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธานเปิดงานและเป็นสักขีพยานในการลงนามดังกล่าว และร่วมเสวนาหัวข้อ "มุ่งเส้นชัยทางการค้าโลกไปกับ SMEs Pro-active" โดยโครงการฯ ระยะที่ 3 ได้รับวงเงินงบประมาณ จำนวน 500 ล้านบาท และเริ่มนับสิทธิ์ในการเข้าร่วมโครงการใหม่ นอกจากนี้ ยังได้ปรับหลักเกณฑ์คุณสมบัติของผู้เข้าร่วมโครงการใหม่จากเดิมมีมูลค่าการส่งออกย้อนหลัง 1 ปี ไม่เกิน 200 ล้านบาท เป็น มูลค่าการส่งออกเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี ไม่เกิน 500 ล้านบาท สมาชิกที่สนใจเข้าร่วมโครงการดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ https://smesproactive.ditp.go.th/

สภาผู้ส่งออกจัดอบรมหลักสูตร "รู้จริง....ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก"

สภาผู้ส่งออก จัดอบรมหลักสูตร "รู้จริง.... ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก" โดยได้รับเกียรติจาก คุณวิรัตน์ บาหยัน อดีตผู้จัดการสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย เป็นวิทยากรบรรยาย มีสมาชิกและผู้สนใจเข้าร่วมอบรมจำนวน 48 คน ณ โรงแรมแลนด์มาร์ค สุขุมวิท กรุงเทพฯ

สภาผู้ส่งออกจัดกิจกรรมเยี่ยมชมการปฏิบัติงานในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ ครั้งที่ 2/2561

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 สภาผู้ส่งออก จัดกิจกรรมเยี่ยมชมการปฏิบัติงานในเขตรั้วศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ครั้งที่ 2/2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิกได้ทราบถึงขั้นตอนและกระบวนการในการบริหารจัดการในด้านต่างๆ ของท่าเรือกรุงเทพ และสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในการนี้ ได้นำคณะสมาชิกเข้าเยี่ยมชมท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) โดยรับชมวิดีทัศน์แนะนำกิจการการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับฟังการบรรยายหัวข้อการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ขั้นตอนและกระบวนการในการบริหารจัดการ และขั้นตอนการปฏิบัติงานตู้สินค้าภายในเขตรั้วศุลกากร โดย คุณปรเมธ โชติรัตน์ หัวหน้าแผนกวางแผนระบบตู้สินค้า กองท่าบริการตู้สินค้า 2 ฝ่ายปฏิบัติการเรือและสินค้า เป็นวิทยากรบรรยายและพาคณะสมาชิกเข้าเยี่ยมชมบริเวณโดยรอบของท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ทั้งนี้ มีสมาชิกสนใจเข้าร่วมกิจกรรมจำนวนทั้งสิ้น 25 ท่าน

รู้หรือไม่....

ในกรณีที่ผู้ประกอบการต้องการตรวจสอบตู้สินค้าว่ามาถึงท่าเรือหรือยัง? สามารถโทรมาสอบถามที่ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) โดยตรงหลังเวลา 11.00 น. เป็นต้นไป เนื่องจากก่อนหน้านั้นทางเจ้าหน้าที่จะมีการประชุมวางแผนการปฏิบัติงานหลังจากที่เรือเข้าเทียบท่า ติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่

- Call Center Terminal 2 :
Tel. 02-2693057 หรือ 02-2693925
- Call Center Terminal 1 :
Tel : 02-2693792 หรือ 02-2693195
- Operator (กองข้อมูลข่าวสาร) :
Tel : 02-2693500

การเข้าร่วมประชุม Global Liner Shipping Conference 2018

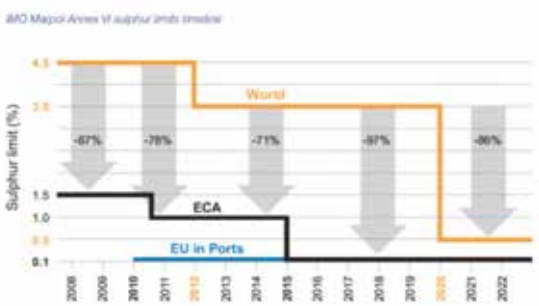
เมื่อวันที่ 24-26 กันยายน 2561 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ได้เข้าร่วมงาน Global Liner Shipping Conference 2018 ที่ประเทศสิงคโปร์ โดยภายในงานดังกล่าว เป็นการหารือเกี่ยวกับสถานการณ์ และทิศทางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และแนวทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยผู้แทนจากสายเรือต่างๆ มาร่วมแลกเปลี่ยนมุมมอง และแชร์ประสบการณ์ ในเรื่องการพัฒนารูปแบบการให้บริการของสายการเดินเรือ รวมถึงทิศทางค่าบริการของการขนส่งสินค้าทางทะเล

ซึ่งผลการเข้าร่วมงานดังกล่าวในปี 2018 นี้ ประเด็นที่เป็นธีมของการประชุมคือ เรื่อง การพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเล ไปสู่ระบบ Digitalization โดยได้เชิญผู้แทนจาก Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) ของสิงคโปร์ มาบรรยาย Roadmap และแนวทางการเปลี่ยนถ่ายสู่ยุค Digitalization ของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งสิงคโปร์ก็เป็นประเทศหนึ่งที่พึ่งพาภาคบริการ โดยที่ผ่านมา ท่าเรือสิงคโปร์เผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นในทุกด้าน ทั้งเรื่องการเพิ่มขึ้นของปริมาณเรือ และข้อจำกัดด้านพื้นที่, ประเด็นด้าน Disruptive technologies และผลกระทบจากการควบรวมกิจการของสายเรือที่ส่งผลต่อเส้นทางการเดินเรือผ่านสิงคโปร์ ดังนั้นเพื่อรักษาความได้เปรียบในการแข่งขัน สิงคโปร์ได้จัดทำ Sea Transport Industry Transformation Map (ITM) ซึ่งเป็นเสมือน Roadmap ที่ขับเคลื่อนการพัฒนา และเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจการเดินเรือของสิงคโปร์ โดยกรอบแผนของ ITM มีเป้าหมายที่จะเป็น ศูนย์กลางการเดินเรือของโลก และได้กำหนดเป้าหมายที่จะเพิ่มมูลค่าการขนส่งทางทะเลเป็น 4.5 พันล้านเหรียญสิงคโปร์ และทำให้เกิดการสร้างงานใหม่กว่า 5000 ตำแหน่งภายในปี 2025 ซึ่งกรอบแผนงานของ Sea Transport ITM มีประเด็นหลักๆ ใน 4 เรื่อง ได้แก่ Innovation, Productivity , Job & Skill และ International โดยผู้แทนจาก MPA ได้กล่าวทิ้งท้ายไว้ว่า ปัจจัยหลักที่เป็นกุญแจสำคัญในการเปลี่ยนถ่ายสู่ยุค Digitalization นั้น คือการแลกเปลี่ยนข้อมูล และการพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลร่วมกันซึ่งหน่วยงานต่างๆ จะต้องมีการแชร์ข้อมูลเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างกัน โดยข้อมูลที่ถูกต้อง รวดเร็ว และเพียงพอจะเป็นพื้นฐานสำคัญที่ภาครัฐสามารถนำในการวิเคราะห์เพื่อการกำหนดทิศทาง และนโยบาย นอกจากนี้ ข้อมูลยังช่วยให้ภาคเอกชนสามารถนำไปสร้างธุรกิจและต่อยอดการดำเนินงานให้เปลี่ยนผ่านไปสู่ดิจิทัลได้

Effective as of :	Jul 6	Aug 23	Sep 24
China to USA	Tariff on CN import $34 bn, 362,000 TEUs Container trade affected	Tariff on CN import $16 bn, 247,000 TEUs Container trade affected	Tariff on CN import $200 bn, 5,565,000 TEUs Container trade affected
USA to China	Tariff on US import $34 bn, 352,000 TEUs Container trade affected	Tariff on CN import $16 bn, 1,257,000 TEUs Container trade affected	Tariff on CN import $60 bn, 1,003,000 TEUs Container trade affected

นอกจากนี้ในที่ประชุมยังมีได้การหารือร่วมกันในอีกหลากหลายประเด็นที่อาจจะส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่งทางทะเล เช่นผลกระทบของ Trade War ระหว่างจีนและสหรัฐฯ ซึ่งมีการประกาศอัตราภาษีระหว่างกัน โดยผู้เชี่ยวชาญได้วิเคราะห์ว่าหลังจากมาตรการ Trade War ดังกล่าวนั้นจะทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ ลดลง ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อค่าระวางที่จะขยับตัวสูงขึ้น และเนื่องจากปริมาณตู้คอนเทนเนอร์มากกว่า 50% ของการนำเข้าไปยังสหรัฐฯ เป็นตู้ที่มาจากประเทศจีน ดังนั้นผลกระทบของ Trade war จะทำให้ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่วิ่งระหว่างเส้นทาง Far East Asia กับเส้นทาง America ลดลง ซึ่งหากสินค้าที่นำเข้าสหรัฐฯ ไม่ถูกแทนที่ด้วยสินค้าจากประเทศอื่นๆ ใน Far East Asia คาดว่าอาจจะส่งผลกระทบทำให้ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ หายไปจากเส้นทาง Far East Asia ประมาณ 10% และเมื่อปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง ก็ส่งผลให้ต้นทุนสูงขึ้น จนอาจเป็นเหตุให้มีการปรับค่าระวางได้ แต่หากมองในอีกมุมหนึ่งคือ ประเทศผู้ส่งออกอื่นๆ อาจจะได้รับผลดีจากมาตรการกีดกันทางการค้าของจีน และสหรัฐ ซึ่งก็เป็นประเด็นที่จะต้องติดตามต่อไป แต่มีประเด็นที่น่าจับตามองคือ หากปริมาณตู้สินค้าหายไปเส้นทาง Far East Asia ประเทศไทยจะได้รับผลกระทบในเรื่องตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนหรือไม่ จะมีค่าใช้จ่ายที่เรียกว่า Container Imbalance Surcharge ที่เรียกเก็บกับผู้ส่งออก นำเข้าหรือไม่ ซึ่งสภาผู้ส่งออก จะติดตามเพื่อพิจารณาความสมเหตุสมผลต่อไป

อีกประเด็นหนึ่งที่มีการหารือ และเป็นประเด็นที่อยู่ในความสนใจของสายเรือเป็นจำนวนมาก คือ เรื่องมาตรการของ IMO ในเรื่อง Low Sulphur Emission ซึ่งกำหนดให้เรือขนส่งสินค้าจะต้องลดปริมาณการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ลง ให้เหลือไม่เกิน 0.5% m/m ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ซึ่งเท่ากับว่าเหลือเวลาอีกเพียง 15 เดือนที่สายเรือจะต้องปรับปรุงเรือของตน โดยเฉพาะเรือที่เป็นรุ่นเก่า ซึ่งจะมีการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์สูงกว่ามาตรฐาน ดังนั้นเพื่อลดการปล่อยก๊าซซัลเฟอร์ให้สอดคล้องกับมาตรการของ IMO สายเรือมีแนวทางการดำเนินงานโดย (1) การเปลี่ยนระบบทำความสะอาดของเรือ เรียกว่า scrubbers โดยอุปกรณ์ scrubbers นี้จะช่วยกำจัดการปล่อยมลพิษของการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่มี Sulphur และปล่อย Sulphur ได้ไม่เกิน 0.5% หรือ (2) การเปลี่ยนไปใช้ก๊าซ LNG ซึ่งสายเรือจะต้องปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ เพื่อให้สามารถรองรับการใช้ LNG ได้ แต่สถานที่เติมก๊าซ LNG ส่วนใหญ่จะจำกัด เฉพาะน่านน้ำในยุโรปและท่าเรือที่สำคัญของโลก ดังนั้นโครงสร้างพื้นฐานของ LNG Bunkering นั้นอาจจะยังไม่ได้มีการพัฒนามากนัก และยังไม่มีมาตรฐานในการควบคุมมาตรฐานของ LNG ดังนั้นจึงอาจไม่ใช่ทางเลือกที่ดีที่สุดสำหรับสายเรือ และทางเลือกสุดท้ายคือ (3) การใช้เชื้อเพลิงตามมาตรฐาน low - Sulphur fuel oil (LSFO) เพื่อให้เป็นไปตามข้อจำกัดของกำมะถันที่ IMO กำหนด ซึ่งเป็นวิธีที่ง่ายที่สุดสำหรับเรือ แต่ทั้งนี้การเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงมาตรฐาน จะทำให้ต้นทุนการบริหารงานของสายเรือสูงขึ้น โดยสายเรือหลายๆ สายได้เลือกใช้วิธีการเปลี่ยนเชื้อเพลิงมาใช้เชื้อเพลิงมาตรฐาน



แต่อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าสายเรือจะเลือกใช้วิธีการใด ก็จะมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นในการดำเนินงานปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับ IMO ดังกล่าว ซึ่งในที่ประชุม ได้หารือกันว่ามาตรการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์ และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม ซึ่งทุกหน่วยงานควรที่จะต้องรับผิดชอบร่วมกันในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และที่ผ่านมามีทราบว่า สายเรือสายใหญ่ๆ อาทิ Maersk, MSC, CMA-CGM ได้นำร่องดำเนินการตามาตรการของ IMO แล้ว และได้มีการเก็บค่า Bunker Surcharge เพื่อชดเชยมาตรการ low-Sulphur Emission ไปแล้ว นอกจากนี้ ในที่ประชุมก็ยังเป็นที่ถกเถียงกันถึงความโปร่งใสเกี่ยวกับวิธีการคิดค่า Bunker Surcharge และความยุติธรรมในการคิดค่าธรรมเนียมพิเศษดังกล่าว เนื่องจากเกรงว่าสายเรือจะฉวยโอกาสในการสร้างกำไร แทนที่จะเป็นการชดเชยเพื่อฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมตามวัตถุประสงค์ของ IMO อย่างไรก็ตามในมุมมองของสายเรือก็ได้อธิบายว่าการคิดคำนวณค่าธรรมเนียมพิเศษในเรื่อง low Sulphur เป็นเรื่องที่ซับซ้อนและมีวิธีการคิดค่าใช้จ่ายที่ยาก อย่างไรก็ หากมีสายเรือสายใดที่ใช้กลไกของมาตรการ IMO 2020 มาใช้เพื่อชดเชยต้นทุนในการบริหารงานด้านอื่นๆ แทนที่จะใช้เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ท้ายที่สุดแล้วสายเรือนั้นก็จะไม่สามารถแข่งขันในตลาดได้ นอกจากนี้สายเรือได้ยกตัวอย่างว่า หากสายเรือจะต้องรับผิดชอบค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมในต้นทุนการดำเนินงานตามมาตรการ IMO 2020 ทั้งหมดแล้วสายเรือจะมีต้นทุนในการบริหารงานเพิ่มขึ้นถึง 1 ล้านเหรียญ สำหรับเส้นทางเอเชีย-ยุโรป ซึ่งจะทำสายเรือประสบภาวะล้มละลายไม่ว่าจะเป็นสายเรือเล็ก หรือสายเรือใหญ่ก็ตาม และสายเรือได้กล่าวทิ้งท้ายว่า ค่า Bunker Surcharge นั้นเป็นค่าใช้จ่ายที่มาพร้อมกับค่าระวางเรือพื้นฐาน ซึ่งท้ายที่สุดแล้ว ก็ขึ้นกับอำนาจการต่อรองระหว่างผู้ส่งออกกับสายเรือเพื่อหาต่อรองค่า Bunker และการพิจารณาร่วมกับอัตราค่าขนส่งรวมทั้งหมดร่วมกัน (Total items)

ในที่ประชุม ยังได้มีการหารือกันอีกในหลายประเด็น อาทิ ผลกระทบของผลประกอบการของสายการเดินเรือ จากการควบรวมกิจการของสายเรือ เทคโนโลยีที่นำมาใช้กับธุรกิจการขนส่งทางทะเลเพื่อก้าวสู่ Digital Transformation ซึ่งหากท่านสมาชิกสนใจ สามารถติดตามเข้าไปดู "ข้อมูลสรุปผลการเข้าร่วมประชุม Global Liner Shipping Conference 2018" ได้ที่เว็บไซต์ สรท. ที่ www.tnsc.com

สภาผู้ส่งออกจัดอบรมหลักสูตร "สัญญารับขนส่งสินค้าและความรับผิดตาม พ.ร.บ. รับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พ.ร.บ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548"

เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2561 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จัดอบรมหลักสูตร "สัญญารับขนส่งสินค้าและความรับผิดตาม พ.ร.บ. รับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พ.ร.บ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548" ณ โรงแรม S31 สุขุมวิท โดยได้รับเกียรติจาก ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี และอาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ภาพรวมของการบรรยายมุ่งเน้นไปที่กรณีที่เกิดความเสียหายกับสินค้า ผู้นำเข้า-ส่งออก จะต้องดำเนินการอย่างไรบ้างเพื่อรักษาสิทธิประโยชน์ของบริษัทตน โดยเฉพาะเมื่อเกิดการฟ้องร้อง ใครคือคู่กรณีที่แท้จริงที่บริษัทต้องกำเนินการฟ้องร้องอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และต้องฟ้องร้องกับศาลใด เมื่อใด รวมถึงศาลจะพิพากษาให้ชดใช้หรือไม่ ถ้าชดใช้ คู่กรณีจะชดใช้เท่าใด สาระสำคัญของการอบรมมีดังต่อไปนี้

ความสำคัญของการทำประกันภัยขนส่งสินค้า

การทำประกันภัยการขนส่งสินค้านั้นมีความสำคัญ และ ไม่ควรมองข้าม เพราะส่วนใหญ่เมื่อสินค้าเสียหายจากการขนส่งสินค้า การเคลมค่าสินไหมทดแทนจากประกันนั้นสะดวกรวดเร็วกว่าการติดตามเอาความผิดจากสายการเดินเรือ, ผู้ให้บริการขนส่งหรือท่าเรือ และการฟ้องร้องดำเนินคดีตามกฎหมายใช้เวลาดำเนินการค่อนข้างมาก และมีค่าใช้จ่าย กอรปกับ พ.ร.บ. รับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้มีการระบุข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้ (หมวด 5) ทำให้ตามกฎหมายแล้วความเสียหายบางกรณีผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบ รวมถึงได้มีการกำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและคิดค่าเสียหาย (หมวด 6) สูงสุดในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย อยู่ที่ 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า ทำให้ในบางกรณีผู้นำเข้า-ส่งออกนั้นเสียประโยชน์จากข้อกฎหมาย และไม่ได้รับการชดใช้เท่ากับมูลค่าของที่เสียไป ดังนั้น ผู้นำเข้า-ส่งออก ควรทำประกันภัยการขนส่งเพื่อป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น

ใครเป็นใครตามสัญญารับขนส่งสินค้า?

ตาม พ.ร.บ. รับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ได้ระบุไว้ว่า "ผู้ส่งของ" คือ บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล (ผู้นำเข้า-ส่งออก) "ผู้ขนส่ง" หมายถึงบุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ หรือก็คือสายการเดินเรือ (Liner) หรือตัวแทนสายการเดินเรือ นั่นเอง เมื่อเกิดปัญหาในการขนส่ง หรือเกิดความเสียหายแก่ของในระหว่างการขนส่ง ผู้ที่มีสิทธิ์ฟ้องร้อง "ผู้ขนส่ง" จะต้องเป็น "ผู้ส่งของ" ตามที่ระบุอยู่ในสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น ซึ่งผู้ส่งของต้องฟ้องกับสายการเดินเรือหรือ ตัวแทนสายการเดินเรือในประเทศนั้นๆ โดยตรง แต่ในกรณีที่บริษัทจ้าง "ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล (Freight Forwarder)" ให้เป็นผู้ดำเนินการขนส่งให้แล้วมีการออก House B/L ให้แก่บริษัทที่ว่าจ้าง Freight Forwarder จะมีฐานะเป็น "ผู้ขนส่ง" ตามสัญญารับขนของทางทะเล และเมื่อ Freight Forwarder ไปว่าจ้างสายการเดินเรืออีกต่อหนึ่ง ก็จะมีสถานะเป็น "ผู้ส่งของ" แทนบริษัทผู้ว่าจ้าง หากเกิดความเสียหายแก่ของในระหว่างการขนส่ง บริษัทผู้ว่าจ้างจะต้องฟ้องร้อง Freight Forwarder แต่ในกรณีที่บริษัทว่าจ้าง Freight Forwarder เป็นแค่ตัวแทนในการเดินเอกสารและดำเนินพิธีการศุลกากร แล้วสายการเดินเรือออกใบ B/L ให้แก่บริษัทในฐานะผู้ส่งของ บริษัทจะต้องฟ้องร้องสายการเดินเรือโดยตรง โดยในประเทศไทยนั้นศาลที่ตัดสินคดีความเรื่องการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศคือ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

ศาลจะพิพากษาให้ชดใช้ค่าเสียหายในกรณีใดบ้าง? และชำระเท่าใด?

บ่อยครั้งที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้า แต่ผู้นำเข้า-ส่งออกไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากผู้ให้บริการขนส่งทางทะเล นั่นเป็นเพราะใน พ.ร.บ. รับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ระบุไว้ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด เพื่อสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก 2 กรณี คือ กรณีที่เหตุอันทำให้ของสูญหายหรือเสียหาย ไม่ได้เกิดในช่วงที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง และ กรณีที่เข้าเหตุยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนด ระบุข้อยกเว้นไว้ในมาตรา 52 ดังตัวอย่างต่อไปนี้

เกิดเหตุสุดวิสัย

ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ

สภาพแห่งของนั้นเอง เช่น ความสุกของผลไม้ที่เพิ่มขึ้นตามระยะเวลา หรือ กลิ่นของหนังสัตว์เมื่อบรรจุในตู้สินค้าที่ไม่มีช่องระบายอากาศ

การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือโดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

การเกิดอัคคีภัย และผลจากการใช้มาตรการต่างๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัยหรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย

โดยกรณีที่ได้รับการยกเว้นทั้งหมดนั้น ต้องไม่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หากผู้ส่งของสามารถพิสูจน์ต่อศาลได้ว่าเหตุแห่งความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งไม่ได้ทำให้เรื่ออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามการพิพากษาของศาล

พ.ร.บ. ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ต่างจาก พ.ร.บ. รับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อย่างไร?

พ.ร.บ. ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จะมีผลบังคับใช้ก็ต่อเมื่อการขนของนั้นมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันมากกว่าสองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่ง ไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่มอบของในอีกประเทศหนึ่ง แต่การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญารับขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ผู้นำเข้า-ส่งออก จึงควรตรวจสอบรายละเอียดของสัญญาว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งให้ดีว่าเป็นสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว หรือ สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพราะ พ.ร.บ. ทั้ง 2 ฉบับนี้มีรายละเอียดที่ต่างกันในเรื่องของการบังคับใช้พระราชบัญญัติ และ ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งและการคิดค่าเสียหาย

อีกหนึ่งข้อควรระวังคืออายุความของสัญญาทั้ง 2 ฉบับนั้นไม่เท่ากัน อายุความของสัญญารับขนของทางทะเลนั้นอยู่ที่ 1 ปี ในขณะที่ อายุความของสัญญารับขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่ที่ 9 เดือน นับตั้งแต่ส่งมอบของเรียบร้อยแล้ว หากดำเนินการฟ้องร้องหลังจากคดีหมดอายุความไปแล้ว ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจะตัดสินยกฟ้องทันที

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) หวังเป็นอย่างยิ่งว่าบทความนี้จะเป็นประโยชน์แก่ท่านสมาชิกและท่านผู้ประกอบการไทย หากท่านสนใจเข้าร่วมอบรบกับวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิในหัวข้อเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก, พิธีการศุลกากร, Logistics & Supply Chain Management และ หัวข้ออื่นๆ สามารถติดตามได้ www.tnsc.com, Facebook : Thai National Shippers' Council, Line @TNSC หรือปฏิทินกิจกรรมใน Newsletter สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ฝ่ายสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนสมาชิก โทร. 02-6797555 ต่อ 501, 503 หรือ E-mail tnsc_mrs@tnsc.com

สภาผู้ส่งออกจัดอบรมหลักสูตร Logistics Qualification Program (LQSP PLUS)

เมื่อวันศุกร์ที่ 8 กันยายน 2561 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จัดอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง "Logistics Qualification System Program: LQSP PLUS โดยได้รับเกียรติจาก คุณเตชะ บุณยะชัย รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ให้เกียรติกล่าวเปิดการอบรม LQSP PLUS ณ โรงแรม S31 สุขุมวิท

ในปีนี้ หลักสูตร LQSP PLUS ได้รับการตอบรับที่ดีจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในการส่งบุคลากรเข้าร่วมอบรม อาทิ กองโลจิสติกส์ กระทรวงอุตสาหกรรม,บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์, บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท สามมิตรมอเตอร์สแมนูแฟคเจอริง จำกัด ,บริษัท สุรพลฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) ,บริษัท สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร จำกัด (มหาชน) เป็นต้น โดยมีผู้สมัครเข้าร่วมอบรมจำนวนทั้งสิ้น 28 ท่าน จาก 22 หน่วยงาน

สภาผู้ส่งออกจัดสัมมนาหัวข้อ "บริการ e-Form D เต็มรูปแบบภายใต้ระบบ ASW"

ด้วยตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 เป็นต้นไป กรมการค้าต่างประเทศจะปรับเปลี่ยนระบบการให้บริการออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D เป็นแบบ e-Form D เต็มรูปแบบผ่านระบบ ASEAN Single Window (ASW) และประเทศสมาชิกอาเซียนมีข้อตกลงในเรื่องการระบุ "เมืองท่าที่ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ (Port of Discharge)" หรือ "ท่าอากาศยานปลายทาง (Airport of Destination)" ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน UN/LOCODE

เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2561 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จึงได้จัดสัมมนาให้ความรู้แก่สมาชิกขึ้น ในหัวข้อ "บริการ e-Form D เต็มรูปแบบ ภายใต้ระบบ ASW" ซึ่งจัดขึ้นสองรอบด้วยกัน โดยแบ่งเป็นรอบเช้าและรอบบ่าย ณ ห้องประชุม 1 สภาผู้ส่งออก อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 กรุงเทพฯ วัตถุประสงค์การจัดสัมมนาครั้งนี้ เพื่อให้สมาชิกของสภาผู้ส่งออก มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว สามารถปฏิบัติและใช้สิทธิประโยชน์ ภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน ได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

ในการนี้ กรมการค้าต่างประเทศ ได้ให้เกียรติมอบหมายผู้แทนเป็นวิทยากรบรรยาย ถึง 2 ท่าน ด้วยกันได้แก่ คุณอรุณี ฟ้าขาว นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ สำนักบริการการค้าต่างประเทศ และ คุณวิจิตรา ตรีพลกุล นักวิชาการคอมพิวเตอร์ชำนาญการ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ซึ่งการจัดกิจกรรมครั้งนี้ได้รับความสนใจอย่างมาก มีสมาชิกที่สนใจสมัครเข้าร่วมการสัมมนา ทั้งรอบเช้าและรอบบ่าย รวมแล้วทั้งสิ้นกว่า 102 ท่าน

ปฏิทินกิจกรรม และการศึกษาดูงาน เดือน ตุลาคม - ธันวาคม 2561

OCTOBER

8 **อบรมหลักสูตร "INCOTERMS2010" (รวมหนังสือ INCOTERMS2010)**
โดย อ.บุญเลิศ สุภาผา
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ
ณ โรงแรมแลงคาสเตอร์ ถ.เพชรบุรีตัดใหม่
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 4,500 บาท บุคคลทั่วไป 5,500 บาท

13 **TNSC Site Visit DHL Express @Free Zone**
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ Free Zone สนามบินสุวรรณภูมิ
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,070 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท

15 **อบรมหลักสูตร "Advanced Import-Export & Customs Case Study"**
โดย ดร.ศรีสลา ภวมัยกุล
ณ โรงแรมแลงคาสเตอร์ ถ.เพชรบุรีตัดใหม่
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 3,500 บาท บุคคลทั่วไป 4,500 บาท

20-23 **สำรวจเส้นทางเชิงพาณิชย์ Southern Economic Corridor**
(ปอยเปต/พระตะบอง/พนมเปญ/โฮจิมินห์ซิตี้)
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ ประเทศ ไทย กัมพูชา และเวียดนาม
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 27,900 (Ex. VAT) บาท
บุคคลทั่วไป 32,900 (Ex. VAT) บาท

20 **TNSC Site Visit ท่าเรือแหลมฉบัง**
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือ LCIT จ.ชลบุรี
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท

27 **อบรม "แนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในยุค Logistics 4.0"**
โดย คุณพจมาน ภาษวัธน์ และ คุณกนก จุฑามณี
ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 3,745 บาท บุคคลทั่วไป 4,815 บาท

DECEMBER

13 **อบรมหลักสูตร "รู้ทันกลโกง จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP600"**
โดย อ.บุญเลิศ สุภาผา
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ
ณ โรงแรมแลงคาสเตอร์ ถ.เพชรบุรีตัดใหม่
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 4,500 บาท บุคคลทั่วไป 5,500 บาท
(ราคารวมหนังสือ 2 เล่ม)

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