



TNSC NEWSLETTER

25th Anniversary



สภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council

Issue 08/2019 | สิงหาคม 2562

APPLY NOW



Logistics Qualification System Program

หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง



พิเศษ

- อบรมเรื่อง General Competencies (ฟรี)
- ให้คำปรึกษาเชิงลึก ณ สถานประกอบการ (ฟรี)
- ศึกษาดูงานในต่างประเทศ ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

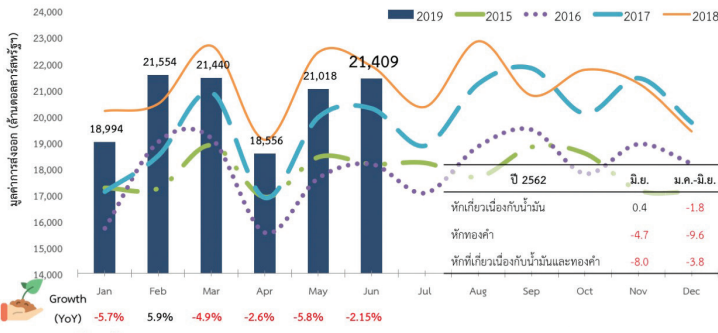
ดูรายละเอียดเพิ่มเติมและลงทะเบียนเข้าร่วมอบรมได้ที่ <http://bit.ly/2G9s2W6>

Thailand Economic Outlook :

ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2015-2019

	Jun 19		Jan - Jun 19 (H1/19)	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	21,409	-2.2	122,971	-2.9
Import	18,197	-9.4	119,027	-2.4
Balance	+3,212		+3,943	

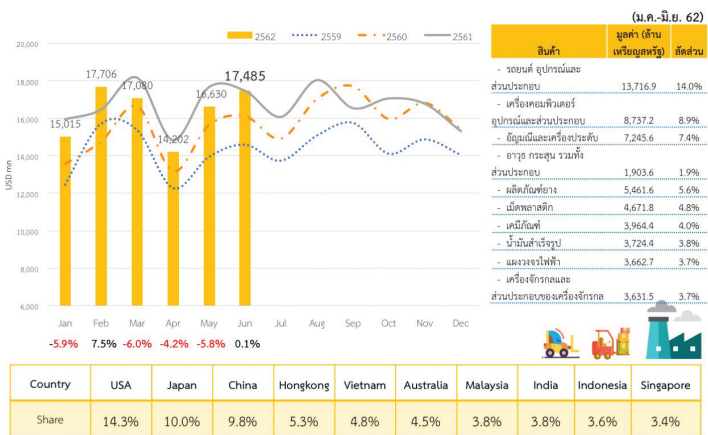
	Million Baht		Million Dollar	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	676,838	-2.9	3,881,308	-2.7
Import	583,094	-10.2	3,812,240	-2.1
Balance	-93,745		+69,068	



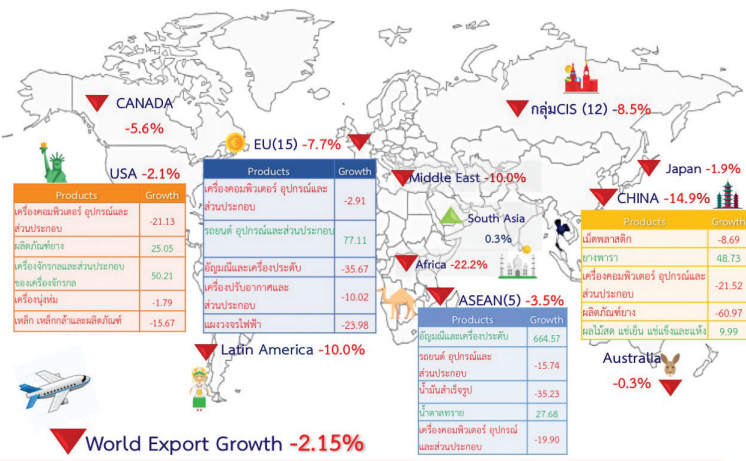
Top 10 สินค้าเกษตรฯ และอุตสาหกรรมเกษตร 2559-2562



Top 10 สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ 2559-2562



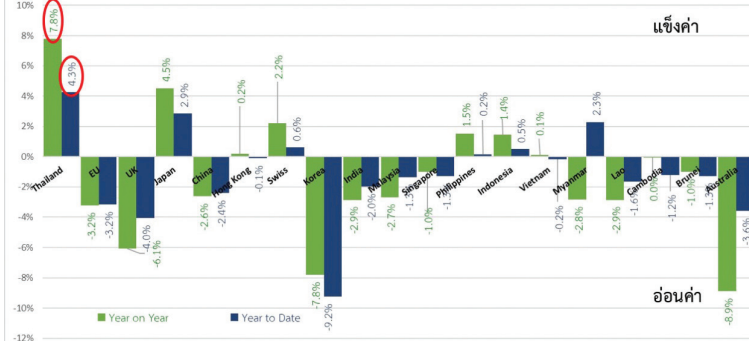
Export by Destination : June 2019



สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนมิถุนายน 2562

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า June/19 (ล้านบาท/สหรัฐ)	Forecast 2019
กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"		
ข้าว	310	-34.6%
ยางพารา	420	11.8%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	179	-17.5%
น้ำตาลทราย	303	-19.4%
กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"		
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	399	-10.0%
อาหารอื่นๆ	614	1%
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	341	-9.3%
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	258	-1.9%
กุ้งสดแช่แข็งและแปรรูป	102	-10.2%
กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"		
ยานพาหนะ	1,781	5.4%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,244	-14.1%
กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"		
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,314	-14.8%
Hard Disk Drive	958	-16.2%
แผงวงจรไฟฟ้า	626	-20.6%
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	509	9.0%
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	261	-5.1%
กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"		
ผลิตภัณฑ์ยาง	857	-9.2%
เคมีภัณฑ์	552	-28.2%
น้ำมันสำเร็จรูป	555	-19.4%
เม็ดพลาสติก	741	-17.6%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	348	-4.8%
กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"		
อัญมณี และเครื่องประดับ	2,639	126.7%
สิ่งทอ	553	2.6%

Exchange rate 06/08/2019

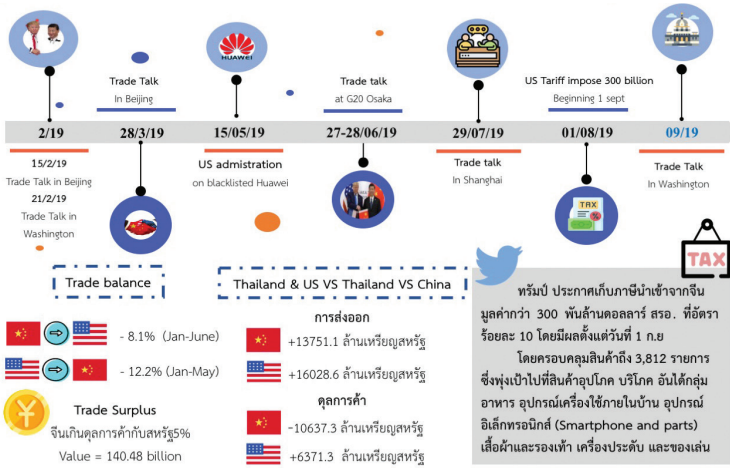


สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 6 ส.ค. 2562

30.77 บาท/เหรียญสหรัฐ

(แข็งค่า 4.3 % Year-to-Date และแข็งค่า 7.8% Year-on-Year)

สงครามการค้า (Trade War Timeline)



ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การส่งออกไทย 2019

Forecast -1 growth in 2019 (Ex.avg.21,200 MUSD/M)

Positive Factors :

- การส่งออกยังคงกระจายตลาดใหม่ที่หลากหลายเพื่อรองรับผลกระทบจากสงครามการค้า เช่น สวิสเซอร์แลนด์ อินเดีย
- ผลกระทบจากสงครามการค้าอาจทำให้เกิดการลงทุนจากต่างประเทศ เช่น ฮองกง โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์
- ความชัดเจนและความมีเสถียรภาพทางการเมืองไทยจากการจัดตั้งรัฐบาลใหม่ และการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจเร่งด่วนสร้างความเชื่อมั่นให้กับประเทศคู่ค้าและนักลงทุนได้มากขึ้น

Negative Factors / Risks

- ผลจากสงครามการค้าทำให้เศรษฐกิจของคู่ค้าหลักชะลอตัวและโดยเฉพาะสินค้าที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของจีน
- ท่าทีที่แข็งกร้าวของนายกรัฐมนตรีสหรัฐฯ ราชอาณาจักรนใหม่ต่อกรณี Brexit No Deal ทำให้บรรยากาศทางการค้าอาจไม่มั่นคงซึ่งกระทบต่อความเชื่อมั่นนักลงทุน
- เวียดนามสามารถเจรจาความตกลงเขตการค้าเสรีซึ่งอาจลดส่วนแบ่งทางการตลาดของไทย โดยเฉพาะตลาดอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เสื้อผ้าและรองเท้า
- สถานการณ์ความขัดแย้งบริเวณช่องแคบแอมูร์ของประเทศอิหร่านและชาติตะวันตก ทั้งยุโรปและสหรัฐฯ ซึ่งเป็นปัจจัยที่กดดันให้ราคาน้ำมันอยู่ระดับสูง
- สถานการณ์ความขัดแย้งในฮ่องกงที่เริ่มทวีความรุนแรงส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจในประเทศและการลดปริมาณคำสั่งซื้อสินค้าจากไทย
- สถานการณ์ภัยแล้งจากปรากฏการณ์เอลนีโญซึ่งทำให้ปริมาณผลผลิตที่พืชผลทางการเกษตรของไทยในช่วง Q3/62 อาจขาดแคลนและส่งผลกระทบต่อปริมาณการส่งออกสินค้าเกษตร
- ทิศทางของอัตราแลกเปลี่ยนมีแนวโน้มแข็งค่าอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยกดดันภายนอกและปัจจัยภายใน เช่น พื้นฐานไทยที่แข็งแกร่ง

สรุปการหารือระหว่างสภาผู้ส่งออกและธนาคารแห่งประเทศไทย สถานการณ์ในปัจจุบัน

- ธปท. ได้มาตรการป้องปรามการเก็งกำไรค่าเงินบาทผ่านการลดยอดคงค้างบัญชีเงินฝากสกุลบาท และเพิ่มความเข้มงวดในการรายงานข้อมูลการลงทุน
- ธปท. ชี้แจงว่าอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของไทยค่อนข้างต่ำอยู่แล้ว การลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายจึงอาจไม่ได้ช่วยลดเงินทุนไหลเข้าในระยะสั้นนัก

สิ่งที่ สก. ได้ร้องขอ ธปท. เร่งแก้ปัญหาค่าเงินบาท

1. ด้านอัตราแลกเปลี่ยน

- ดำเนินนโยบายเพื่อป้องกันการไหลเข้าของเงินทุนที่เข้ามาเก็งกำไรระยะสั้นอย่างเข้มงวดมากขึ้น
- รักษาทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนให้สอดคล้องในภูมิภาค
- ควรไม่มีเขกหรือการให้ทางช่องทางออนไลน์เกี่ยวกับทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจที่ประกันความเสี่ยงได้อย่างถูกต้อง

2 ด้านต้นทุนการเงิน

- ลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายและควบคุมส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยของธนาคารพาณิชย์
- สนับสนุน SMEs ในการทำประกันค่าเงินในสถานการณ์ที่ผันผวน
- เปิดเผยอัตราค่าธรรมเนียมการซื้อขายเงินตราล่วงหน้าหรือกำหนดค่าธรรมเนียมกลาง

สิ่งที่ สก. ได้ขอความร่วมมือจาก สก.

- ผลักดันผู้ประกอบการบริหารความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยน
- ป้องกันการสวมสิทธิ์การส่งออกไปยังสหรัฐฯ และกำหนดกลไกความร่วมมือเพื่อให้เกิดการนำเข้าจากสหรัฐฯ มากขึ้น
- ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเพิ่มการลงทุนในต่างประเทศเพื่อลดการเกินดุลบัญชีเดินสะพัด

นโยบายเร่งด่วนของรัฐบาลที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์สก.

มาตรการเศรษฐกิจเพื่อรองรับความผันผวนของเศรษฐกิจโลก

เปิดตลาดการค้าใหม่ และเจรจาการค้าเสรีกับประเทศคู่ค้าสำคัญ

- จัดตั้ง War Room เพื่อรับมือสถานการณ์ทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว
- จัดตั้งคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนด้านการค้าระหว่างประเทศ เพื่อพิจารณาปัญหาและแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน

สร้างเสถียรภาพทางการเงินและอัตราแลกเปลี่ยน

1. ส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ

- การเจรจาสนธิสัญญาภาษีซ้อนกับประเทศเป้าหมายการลงทุน
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่เกิดขึ้นจากการลงทุนนอกประเทศ เป็นเวลาประมาณ 8-10 ปี เมื่อนำรายได้กลับสู่ประเทศ

2. ลดต้นทุนและข้อจำกัดในการเข้าถึงบริการป้องกันความเสี่ยงทางการเงิน

- ดำเนินนโยบายเพื่อป้องกันการไหลเข้าเงินทุนระยะสั้นและรักษาทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนให้สอดคล้องกับภูมิภาค
- ให้ความรู้เกี่ยวกับการประกันความเสี่ยงแก่ผู้ประกอบการ
- การยกระดับศักยภาพของแรงงาน

ยกระดับความพร้อมของบุคลากรให้สอดคล้อง

- กับบริบทการค้าในปัจจุบัน
- ส่งเสริมสิทธิประโยชน์ด้านภาษี
- พัฒนาหลักสูตรให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล
- สนับสนุนงบประมาณดำเนินโครงการฝึกอบรมให้กับผู้ประกอบการ MSMEs

การเตรียมคนไทยสู่ศตวรรษที่ 21

- ยกระดับความพร้อมของบุคลากรให้สอดคล้อง
- กับบริบทการค้าในปัจจุบัน
- ส่งเสริมสิทธิประโยชน์ด้านภาษี เช่น การให้บุคคลธรรมดาที่เข้ารับการฝึกอบรมแล้วสามารถนำค่าใช้จ่ายนั้นมาลดหย่อนภาษีได้

การให้ความช่วยเหลือเกษตรกรและพัฒนานวัตกรรม

- ส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยการผลิตที่สำคัญสำหรับการค้าและการลงทุน

1. ยกระดับการเกษตรแบบบูรณาการ

- ส่งเสริมการทำ Agricultural Zoning
- จัดทำ Big Data พื้นที่เพาะปลูก ชนิดของพืช และปริมาณผลผลิต โดยเฉลี่ยในแต่ละพื้นที่ พร้อมตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงขนาดของพื้นที่และชนิดของพืชอย่างต่อเนื่อง
- ส่งเสริม Contract Farming ควบคุมการรวมกลุ่มสหกรณ์การเกษตร
- ขยายพื้นที่ชลประทานให้ครอบคลุมพื้นที่เกษตรเป้าหมาย (กรมชลประทาน)

2. สนับสนุนการรับรองป่าเศรษฐกิจ (FSC) และสินค้าเกี่ยวเนื่อง

- ควรให้มีการรับรองมาตรฐาน FSC (Forest Stewardship Council) โดยเฉพาะไม่ยางพาราและผลิตภัณฑ์

การวางรากฐานระบบเศรษฐกิจของประเทศสู่ออนไลน์

- ส่งเสริมการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศผ่านแพลตฟอร์มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

1. พัฒนา B2B Cross Border e-Trading Platform ควรสนับสนุนนโยบายและงบประมาณให้แก่ภาคเอกชน สำหรับการจัดทำ National Digital Trade Platform และการสร้างมาตรฐาน Application และข้อมูลทางการค้าที่แลกเปลี่ยนระหว่างผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
2. ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านไอทีและโครงข่ายอินเทอร์เน็ตให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เช่น การเร่งรัดโครงการอินเทอร์เน็ตหมู่บ้าน เพื่อเพิ่มการเข้าถึงในพื้นที่ห่างไกล

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ เช่น การจัดประชุมคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า อีกทั้งเร่งพัฒนาระบบ National Single Window รวมถึงระบบ Port Community System (PCS) ตลอดจนกฎหมายหรือประกาศที่เกี่ยวข้อง

- ปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน ปรับปรุงกฎระเบียบที่ล้าสมัย ให้สอดคล้องกับเศรษฐกิจดิจิทัล เช่น ระบบ NSW และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในธุรกิจธนาคารและธุรกิจประกันภัย

การเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการ เพื่อการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศ และความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์

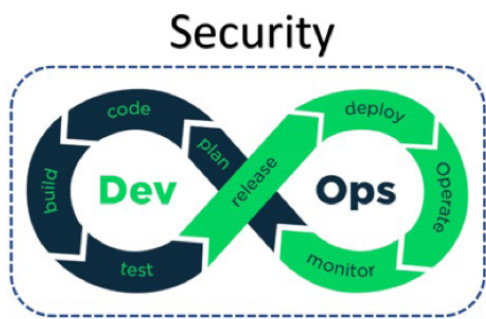
สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือ สทศ. ร่วมกับ บริษัท ดาต้าวัน เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด จัดอบรมเชิงปฏิบัติการ “Technical Forum: Knowledge Sharing on Cybersecurity for Critical Information Infrastructure” ในหัวข้อ “สร้างความปลอดภัยที่เหนือกว่าในการพัฒนา Application แบบ end to end กับ DevSecOps” เพื่อเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจ ในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศ และความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์

กรอบแนวคิดความมั่นคงปลอดภัย (Security Concepts)

- Attack Surface : พื้นหน้าของการโจมตี (attack surface) ของระบบหรือซอฟต์แวร์ คือ ช่องทางหรือพื้นที่ที่แฮกเกอร์สามารถทำงานได้ ผ่านช่องโหว่ หากโปรแกรมมีความหลายหลาย ทั้งนี้ จึงต้องมีการเก็บรักษา พื้นหน้าของการโจมตี (attack surface) ให้เล็กที่สุดเพื่อความปลอดภัยขั้นพื้นฐาน
- Malware and Vulnerabilities : 1) Malware (มัลแวร์) หรือ Malicious Software คือโปรแกรมชนิดหนึ่งที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อประสงค์ร้ายต่อคอมพิวเตอร์ และ 2) Vulnerability คือช่องโหว่ที่มีอยู่ในซอฟต์แวร์หรือระบบปฏิบัติการซึ่งไม่มีใครรู้มาก่อน และเป็นสาเหตุของการถูกแฮกเกอร์โจมตี

Secure Automation

โปรแกรม DevSecOps ย่อมาจาก Development Security Operations คือการผสมผสานการพัฒนา ระบบรักษาความปลอดภัย และระบบปฏิบัติการไว้ด้วยกัน เป็นกระบวนการที่ช่วยให้องค์กรปรับปรุงเวลาและทำให้ซอฟต์แวร์ใช้งานได้เร็วขึ้น โดยให้ทีมรักษาความปลอดภัยมีส่วนร่วมร่วมกับทีม Development and Operations (DevOps) ตั้งแต่แรก วิธีนี้ทำให้ทีม รักษาความปลอดภัยเห็น workflow ทั้งหมดของ DevOps และสามารถกำหนดนโยบายไปที่ละขั้นตอน ทำให้ความปลอดภัยนั้นรัดกุมขึ้น



โปรแกรม DevSecOps เป็นกระบวนการสำหรับการพัฒนาซอฟต์แวร์ การทดสอบระบบ และการปรับปรุงการใช้งานให้เป็นระบบอัตโนมัติ ทั้งนี้ การตรวจสอบความปลอดภัยแต่ละเซิร์ฟเวอร์ เพื่อลดการโจมตีและป้องกันความผิดพลาด รวมถึงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ทำให้บริษัทมีเสถียรภาพมากขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายลดลง เพื่อให้บริษัทสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ได้

กรณีศึกษา : GitHub

GitHub คือ แพลตฟอร์ม ที่ใช้ควบคุมเวอร์ชัน และการทำงานร่วมกัน สำหรับผู้พัฒนาซอฟต์แวร์ (software developers) ผ่านเว็บไซต์ ด้วยโปรแกรม Microsoft ทั้งนี้ไฟล์ส่วนใหญ่ที่เก็บผ่าน GitHub จะเป็นในรูปแบบ application source code ผู้ใช้งานสามารถสมัครทดลองใช้ระบบเพื่อเข้าถึงข้อมูลและจัดการไปผ่านเว็บไซต์โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายหรือลงทุกตั้ง server เพื่อติดตั้ง Git เองเลย แต่เนื่องจากเป็น Open source ทำให้ code project ทั้งหมดจะถูกแจกจ่ายให้คนอื่น ๆ ซึ่งหากผู้ใช้งานต้องการความเป็นส่วนตัวจะต้องมีการเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเพื่อไม่ให้ code ถูกแจกจ่ายออกไป

กรณีศึกษา : Jenkins

Jenkins คือ Open Source Tools ที่ถูกเขียนด้วยภาษา Java โดย Jenkins เป็นเครื่องมือตัวหนึ่งที่ทำตามหลักการ Continuous Integration (CI) โดยทั่วไป เช่น การช่วยเก็บ Test report และคอยแจ้งปัญหาเวลา Test Fail แบบอัตโนมัติ ชื่อดีของ Jenkins คือเป็น open source

DevSecOps Detection and Remediation 1) ระบบสแกนอัตโนมัติ Automates scanning เช่น source code scan หรือ component API scan 2) การกำหนดนโยบายความปลอดภัย (Create security policy) 3. ลดการถูกโจมตี (attack surface) จากโครงสร้าง 4) การปรับใช้อย่างเข้มงวด 5. ฝ้าติดตามการใช้งานแอปพลิเคชัน 6. มีการตรวจสอบกลับไปยังการพัฒนา 7) มีการจัดการการตั้งค่าอัตโนมัติ 8) มีระบบการกู้คืนแบบอัตโนมัติ (Automated roll-back and recovery)

การสร้างความปลอดภัยและการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศ และความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญ เนื่องจากด้วยผู้ประกอบการส่วนใหญ่ ยังคงนิยมใช้ Open source กันอย่างแพร่หลาย และไม่มีการทำ DevSecOps เท่าที่ควร ทำให้มีความเสี่ยงต่อการถูกโจรกรรมข้อมูลของบริษัทโดยง่ายจากช่องโหว่ดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้ประกอบการเองจำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมและนำระบบรักษาความปลอดภัยมาใช้ในทุก ๆ ขั้นตอนหรือกระบวนการพัฒนาซอฟต์แวร์ โดยการทำ DevSecOps ที่สมบูรณ์จะส่งผลให้กระบวนการทำงานสั้นขึ้นเร็วขึ้น และสามารถแก้ไขข้อผิดพลาดจากการโจมตีทางข้อมูลได้ทันเหตุการณ์

แถลงข่าวงาน TILOG-LOGISTIX 2019 และ ประชาสัมพันธ์หัวข้อสัมมนาภายในงาน



เมื่อวันจันทร์ที่ 5 สิงหาคม 2562 คุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร เข้าร่วมงานแถลงข่าว การจัดงาน TILOG-LOGISTIX 2019 ภายใต้แนวคิด “Transformation and Collaboration for Tomorrow” โดยได้รับเกียรติจาก คุณบรรจงจิตต์ อังศุสิทธิ์ อธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เป็นประธาน แถลงข่าว ณ ห้องบูรฉัตรไชยการ ชั้น 4 อาคาริมน้ำ กระทรวงพาณิชย์ งานจัดระหว่างวันที่ 28-30 สิงหาคม 2562 ณ HALL98 ไบเทค บางนา

ภายในงานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจัดสัมมนา 3 หัวข้อ ณ ห้อง AMBER 2 ชั้น 2 ฮอลล์ 98 ได้แก่

1. หัวข้อ “เตรียมพร้อมรถ 80 (รถบรรทุกส่วนบุคคล) มุ่งสู่มาตรฐานบริการ

ขนส่งรถบรรทุก: Q Mark” ในวันพฤหัสบดีที่ 29 สิงหาคม 2562 เวลา 10.00 - 12.30 น.

2. หัวข้อ “สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลกับการพัฒนาบริการสู่ดิจิทัล” ในวันพฤหัสบดีที่ 29 สิงหาคม 2562 เวลา 13.30 - 15.30 น.

3. หัวข้อ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า บทบาทภาครัฐ ประโยชน์ และการปรับตัวของผู้ส่งออก (กรณีศึกษาอุตสาหกรรมกาแฟ)” ในวันศุกร์ที่ 30 สิงหาคม 2562 เวลา 13.30 - 15.30 น.

พบกับบทสนทนาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ที่บูทหมายเลข G24 HALL98 ไบเทค บางนา

สภาผู้ส่งออก รพท. ดำเนินการอย่างเข้มข้น เพื่อแก้ไขวิกฤตค่าเงินบาท

เมื่อวันจันทร์ที่ 15 กรกฎาคม 2562 นางสาวกัญญกัต ดันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) นำทีมคณะผู้บริหาร สรท. เข้าพบหารือกับ ดร.วีรไท สันติประภพ ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย และคณะผู้บริหาร รพท. เพื่อหารือแนวทางการแก้ไขปัญหาวิกฤตค่าเงินบาทต่อภาคการส่งออก

คณะกรรมการ สรท. ร้องขอ รพท. แก้ไขปัญหา 1) ด้านอัตราแลกเปลี่ยน ประกอบไปด้วย 1.1) ขอให้ดำเนินนโยบายอย่างเข้มข้นมากขึ้นในการป้องกันการไหลเข้าของเงินทุนที่เข้ามาเกินกว่าร้อยละ 1.2) ขอให้รักษาทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนให้สอดคล้องกับประเทศคู่ค้าและคู่แข่งในภูมิภาค 1.3) ขอให้ รพท. จัดให้มีโฆษณา และ/หรือข้อมูลผ่านช่องทางออนไลน์เพื่อให้ข้อมูลทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงและเป็นปัจจุบัน เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถตัดสินใจป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างถูกต้องและทันที่ ทั้งนี้ เนื่องจาก ข้อมูลคาดการณ์จากสถาบันการเงินและธนาคารพาณิชย์อาจทำให้สับสน และการซื้อขายสินค้าด้วยเงินสกุลท้องถิ่นเพื่อกระจายความเสี่ยง ต้องพิจารณาสกุลเงินที่เหมาะสม อาทิ เงินยูโร หรือเงินปอนด์สเตอร์ลิง อ่อนค่ากว่าเงินไทย จึงควรให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับสถานการณ์จริงให้มากที่สุด 2) ด้านต้นทุนการเงิน ประกอบไปด้วย 2.1) ลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายและควบคุมส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยของธนาคารพาณิชย์ จึงควรช่วยกำกับดูแลเพื่อให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนดอกเบี้ยที่ต่ำลง 2.2) สนับสนุน SMEs ในการทำประกันค่าเงินในสถานการณ์ที่ผันผวนอย่างรวดเร็วอย่างต่อเนื่องและได้มากขึ้น และ 2.3) ขอให้เปิดเผยข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมการซื้อขายเงินตราล่วงหน้า (Foreign Exchange Forward Contract) ของธนาคารพาณิชย์ หรือกำหนดค่าธรรมเนียมกลาง เพื่อใช้ในการประกอบการทำประกันความเสี่ยง

โดย ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย ระบุว่า การแข็งค่าของเงินบาทเกิดจากปัจจัยภายนอกคือ การกำหนดนโยบายแบบผ่อนคลายเป็นกลางของธนาคารกลางประเทศหลักซึ่งสนับสนุน sentiment ของประเทศเกิดใหม่และประเทศไทย ส่งผลให้มีเงินทุนไหลเข้ามากขึ้น โดยเฉพาะจากนักลงทุนจากต่างประเทศซึ่งเริ่มกลับเข้ามาลงทุนในตลาดหุ้นของไทย ขณะที่ปัจจัยภายใน ประกอบไปด้วย 1) ดุลบัญชีเดินสะพัดของไทยเกินดุลในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งเกิดจากแรงเทขายทองคำยังไม่ได้ขึ้นรูป และจากการท่องเที่ยว 2) สถานการณ์ทางการเมืองในประเทศมีเสถียรภาพมากขึ้น 3) นักลงทุนมองเงินบาทในฐานะ Regional Safe-Haven จากปัจจัยพื้นฐานที่ดีเนื่องจากไทยได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าน้อยกว่าประเทศอื่น 4) การเพิ่มน้ำหนักหุ้นไทยในดัชนี MSCI และพันธบัตรไทยใน JP Morgan Index

ทั้งนี้ รพท. ได้ดำเนินมาตรการรับมือประกอบไปด้วย 1) หารือกับผู้ประกอบการในกลุ่มสินค้าหลักเพื่อทราบสถานการณ์และผลกระทบที่แท้จริงจากการแข็งค่าของเงินบาท 2) ปรับปรุงมาตรการป้องกันความเสี่ยงค่าเงินบาท และเพิ่มความเข้มงวดในการรายงานข้อมูลการลงทุนในตราสารหนี้ของนักลงทุนต่างชาติ เพื่อเพิ่มแรงฝืดของเงินทุนไหลเข้าในระยะยาว ประกอบด้วย 2.1) ลดยอดคงค้างบัญชีเงินฝากสกุลบาทของผู้มีถิ่นที่อยู่

นอกประเทศ จากเดิม 300 ล้านบาท เป็น 200 ล้านบาท ต่อราย และ 2.2) เพิ่มความเข้มงวดการรายงานข้อมูลยอดคงค้างการถือครองตราสารหนี้ไทยของนักลงทุนต่างชาติ โดยรายงานถึงระดับข้อผู้ได้รับผลประโยชน์ที่แท้จริง (Ultimate Beneficial Ownership: UBO)

อย่างไรก็ตาม 1) อัตราดอกเบี้ยนโยบายที่แท้จริงของไทยอยู่ในระดับต่ำ 0.88% (Policy Rate 1.75% - Inflation 0.87%) ดังนั้นการลดดอกเบี้ยนโยบายจึงอาจไม่ช่วยลดอัตราดอกเบี้ยของธนาคารพาณิชย์ และไม่ได้ช่วยลดเงินทุนไหลเข้าในระยะสั้น 2) การกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันเงินทุนไหลเข้าระยะสั้นรุนแรงเกินไป อาจจะทำให้ต้นทุนเงินกู้ภาครัฐเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับต้นทุนทางการเงินของธนาคารพาณิชย์จนเกิดผลกระทบต่อต้นทุนทางการเงินของภาคธุรกิจในประเทศ 3) การกำหนดนโยบายที่อาจนำไปสู่การเป็น Currency Manipulator จะมีผลกระทบต่อด้านอื่นตามมาจากประเทศคู่ค้าสำคัญ ซึ่งอาจร้ายแรงกว่าผลกระทบจากค่าเงินบาทและอัตราดอกเบี้ย

รพท. ขอความร่วมมือ สรท. 1) ขับเคลื่อนให้ผู้ประกอบการมีการบริหารความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนให้มากขึ้น 2) ร่วมมือในการป้องกันการสวมสิทธิ์การส่งออกไปยังสหรัฐฯ เพื่อช่วยลดมูลค่าการส่งออกไทยไปยังสหรัฐฯ และกำหนดกลไกความร่วมมือเพื่อให้เกิดการนำเข้าจากสหรัฐฯ มากขึ้น 3) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเพิ่มการลงทุนในต่างประเทศเพื่อลดการเกินดุลบัญชีเดินสะพัดและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของไทย



ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเข้าร่วมงานวันคล้ายวันสถาปนากรมศุลกากร ครบรอบ 145 ปี



เมื่อวันอังคารที่ 4 กรกฎาคม 2562 คุณกัญญกัต ดันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พร้อมด้วย คุณคนกฤต จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร เข้าร่วมเป็นเกียรติเนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากรมศุลกากร ครบรอบ 145 ปี โดยสรท.ได้รับมอบเงินรางวัล เพื่อสนับสนุนแก่คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี ในโครงการจัดซื้อเครื่องมือแพทย์ สถาบันการแพทย์จักรีนฤเบศร

ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมเป็นวิทยากรงานเสวนา เรื่อง “สงครามการค้าจีน-อเมริกา : ฟาสว่างหรือทางมืดหลังเวที G20”



เมื่อวันศุกร์ที่ 12 กรกฎาคม 2562 คุณกัญญกัต ดันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมเป็นวิทยากรงานเสวนา เรื่อง “สงครามการค้าจีน-อเมริกา : ฟาสว่างหรือทางมืดหลังเวที G20” จัดโดยสมาคมผู้สื่อข่าวไทย จีนและวิทยาลัยธุรกิจนวัตกรรมและการบัญชี (CIBA) มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต โดยวิทยากรเข้าร่วมเสวนา 1. อธิบดีกรมสารนิเทศ กระทรวงการต่างประเทศ 2. ผู้แทน ธ.กรุงศรีอยุธยา 3. ผู้สํานักงานวิจัยแห่งชาติ ศูนย์วิจัย one belt one road 4. นักวิจัยอาวุโส วิทยาลัยบริหารธุรกิจนวัตกรรมและการบัญชี ม.ธุรกิจบัณฑิต และ คุณสมบัติ เปรมประภา รองประธาน สรท. เข้าร่วมให้ความคิดเห็น

สายเรือที่ให้บริการดีเด่น ภายใต้โครงการ Best Container Liner Award 2019

ในปัจจุบัน สมาชิกผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ได้รับทราบ ปัญหา หรือข้อร้องเรียนจากผู้ส่งออกและผู้นำเข้า เกี่ยวกับคุณภาพ และมาตรฐาน ในการให้บริการของสายเรือคอนเทนเนอร์ อาทิ ปัญหาเรื่องความเหมาะสมของค่า บริการ, ความถูกต้องและความรวดเร็วในการจัดส่ง และคุณภาพในการให้บริการเมื่อ สินค้าได้รับความเสียหาย เป็นต้น ดังนั้น สภาผู้ส่งออก จึงได้พิจารณาจัดทำโครงการ Best Container Liner Award เพื่อประเมินประเมินความพึงพอใจคุณภาพในการ ให้บริการของสายเรือ Container ในเส้นทางต่างๆ เพื่อให้ผู้ส่งออก นำเข้าสามารถ ใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจเลือกใช้บริการสายเรือ โดยแนวทางการดำเนินงานนั้น จะเป็นการสอบถามความพึงพอใจจากมุมมองของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าที่มี ต่อการให้บริการของสายเรือต่างๆ โดยสภาผู้ส่งออกได้ทำการสำรวจใน 4 เส้นทาง หลักๆ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา, สหภาพยุโรป, ตะวันออกกลาง และเอเชีย โดยหลักเกณฑ์ ที่ใช้ในการสำรวจ เพื่อประเมิน จะประกอบด้วยทั้งสิ้น 18 หลักเกณฑ์ย่อย และใน 18 ด้านสามารถจัดกลุ่ม ได้เป็น 7 กลุ่มใหญ่ๆ ได้แก่

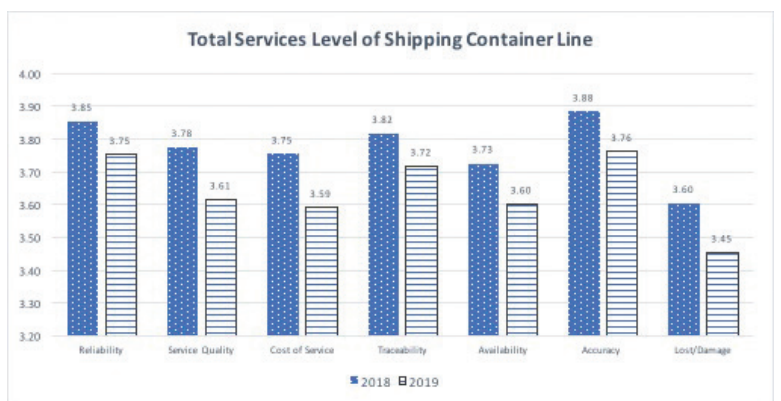
1. ระดับความน่าเชื่อถือ (Reliability) เช่น ตารางเดินเรือที่เชื่อถือ ได้ ความตรงต่อเวลาของระยะเวลาเดินเรือ
2. คุณภาพของการให้บริการ (Services Quality) การมีระบบ สารสนเทศเข้ามาสนับสนุนเพื่ออำนวยความสะดวก, ความ รวดเร็วในการบริการของพนักงาน รวมถึงความสามารถในการ ให้คำแนะนำของพนักงาน
3. อัตราค่าบริการที่เหมาะสม (Cost of Services) ได้แก่ การคิด ค่าบริการที่เหมาะสมกับการแข่งขัน, ความชัดเจนในการชี้แจง รายการค่าบริการต่างๆ และการแจ้งให้ทราบล่วงหน้าหากมีการ ปรับเปลี่ยนค่าบริการ
4. การติดตามตรวจสอบสถานะ (Traceability) การติดตาม ตรวจสอบ สถานะของสินค้าที่มีความแม่นยำ และความแม่นยำ ในการแจ้งข้อมูลเรือเข้าเรือออก
5. ความเพียงพอ และความพร้อมในการให้บริการ (Availability) ความเพียงพอของพื้นที่ระวางในการขนส่งสินค้า และการที่มีตู้สินค้าเปลืองรับ อย่างเพียงพอ รวมถึงมาตรฐานของตู้ที่ตรงตามความต้องการในการบรรจุสินค้า
6. ความถูกต้องของเอกสาร (Accurate billing) ความถูกต้องในการออกเอกสาร ที่เกี่ยวข้อง เช่น B/L
7. การจัดการกรณีสินค้าเสียหายสูญหาย (Lost/ Damage) กรณีสินค้าเสียหาย ในระหว่างการขนส่ง สายเรือมีวิธีการจัดการที่รวดเร็ว รวมถึงความยาก-ง่ายใน การเคลมสินค้าที่เสียหาย

ทั้งนี้ ผลของการรวบรวมแบบสำรวจที่ได้รับในปี 2019 มีจำนวน ข้อมูลทั้งสิ้น 516 ชุดซึ่งจากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เป็น ผู้ตอบแบบสอบถามในกลุ่มสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรมอาหาร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 25.79 และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 18.24

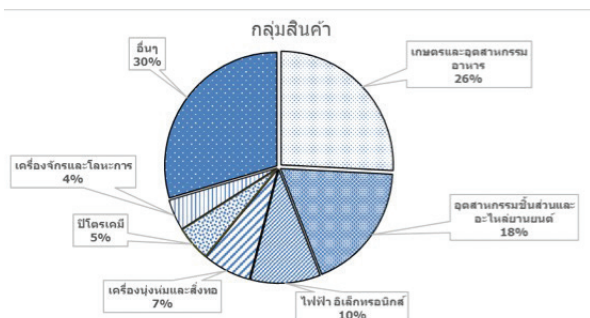
- เส้นทางสหรัฐอเมริกา สายเรือที่ได้รับรางวัลผู้ให้บริการดีเด่นคือ สายเรือ Ocean Network Express (ONE)
 - เส้นทางสหภาพยุโรปสายเรือที่ได้รับรางวัลผู้ให้บริการดีเด่นคือ สายเรือ Mediterranean Shipping Line (MSC)
 - เส้นทาง Middle East สายเรือที่ได้รับรางวัลผู้ให้บริการดีเด่นคือ สายเรือ Hapag-Lloyd
 - เส้นทาง Far East Asia สายเรือที่ได้รับรางวัลผู้ให้บริการดีเด่นคือ สายเรือ Sealand – A Maersk Company (MCC)
 - สายเรือขนาดกลาง และขนาดเล็ก ซึ่งสายเรือที่ได้รับรางวัลผู้ให้บริการดีเด่น คือ สายเรือ Emirates Shipping Line
- โดยสายเรือที่ได้รับรางวัลชนะเลิศในแต่ละเส้นทาง มีผลสรุประดับความ พึงพอใจเฉลี่ย ปรากฏดังตารางด้านล่างนี้

เส้นทาง	ลำดับ	2019	คะแนน เฉลี่ยรวม	คะแนนรวมเฉลี่ยในเกณฑ์ประเมินแต่ละด้าน ปี 2019						
				Reliability	Services Quality	Cost of Services	Traceability	Availability	Accuracy document issuance	Lost/Damage
USA	1	ONE	3.71	3.743	3.804	3.638	3.755	3.647	3.824	3.505
	2	HMM	3.63	3.789	3.575	3.500	3.800	3.567	3.950	3.375
	3	Hapag-Lloyd	3.62	3.500	3.397	3.630	3.763	3.667	3.842	3.765
EU	1	MSC	3.80	3.933	3.833	3.762	3.931	3.756	3.897	3.350
	2	Maersk	3.75	4.016	3.806	3.744	3.887	3.591	3.639	3.527
	3	Hapag-Lloyd	3.71	3.864	3.632	3.825	3.886	3.621	3.750	3.395
Middle East	1	Hapag-Lloyd	4.05	4.286	3.964	4.056	4.214	4.048	4.143	3.500
	2	ONE	3.83	3.891	3.776	3.868	3.906	3.833	3.953	3.536
	3	Yangming	3.78	3.833	3.708	3.778	4.000	3.778	3.833	3.500
Far East Asia	1	MCC	4.10	4.292	4.292	4.000	4.250	3.917	4.042	3.800
	2	CNC	3.90	3.885	3.898	3.667	4.038	3.872	4.269	3.833
	3	APL	3.88	3.902	3.805	3.878	3.988	3.878	4.024	3.778
สายเรือขนาดเล็ก	1	Emirate Line	4.02	4.083	4.043	4.056	4.000	3.944	4.167	3.800
	2	Sinokor	3.74	3.800	3.540	3.962	3.650	3.866	4.000	3.333
	3	Hueng-A	3.69	3.654	3.750	3.769	3.769	3.513	3.923	3.520

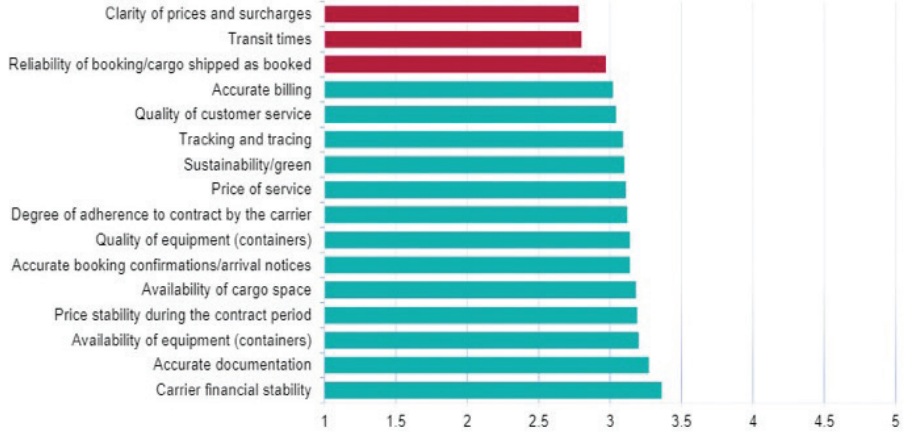
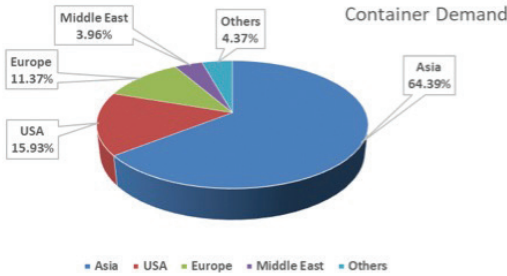
นอกจากนี้ สภาผู้ส่งออก ได้รวมระดับคะแนนความพึงพอใจในการให้บริการ ของสายเรือในภาพรวมของประเทศไทยปี 2019 เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับความ พึงพอใจที่เคยสำรวจไปเมื่อปี 2018 พบว่าคะแนนความพึงพอใจของสายเรือในด้าน ต่างๆ ทั้ง 7 ด้านมีคะแนนลดลงในทุกด้าน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า ผู้ส่งออกนำเข้า มีความพึงพอใจในด้านคุณภาพของการให้บริการของสายเรือลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องความเหมาะสมของราคา (Cost of Services) ซึ่งหมายถึง การที่สายเรือ คิดค่าบริการที่เหมาะสม และความถูกต้องสมเหตุสมผลของการเรียกเก็บค่าบริการใน รายการต่างๆ ซึ่งเกณฑ์ในเรื่องนี้มีคะแนนประเมินลดต่ำลงมากที่สุดเมื่อเทียบกับปี 2018



นอกจากนี้ จากการสำรวจดังกล่าว สภาผู้ส่งออก ยังได้สอบถามข้อมูลคาดการณ์ ความต้องการตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกของแต่ละบริษัท เพื่อเป็นข้อมูลให้กับทาง สายเรือได้รับทราบ และใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนการ allocate ตู้เข้ามาให้เพียง พอรองรับการส่งออกที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเชื่อว่าจะทำให้ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ของไทยลดลง ซึ่งจากการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่าเส้นทางเอเชีย เป็นเส้นทางที่มี ความต้องการตู้สูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 64.39 รองลงมาคือเส้นทางสหรัฐอเมริกา คิด เป็นร้อยละ 15.93 เส้นทางยุโรป คิดเป็นร้อยละ 11.37 เส้นทางตะวันออกกลาง คิด เป็นร้อยละ 3.96 และเส้นทางอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4.37



จากจำนวนข้อมูลที่ตอบกลับมาทั้งหมด แบ่งเป็นผู้ส่งออกที่ติดต่อสายเรือโดยตรง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.67 และเป็นผู้ส่งออกที่ใช้บริการผ่าน Freight Forwarder คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 79.33 และสามารถแบ่งผู้ส่งออกที่เป็นผู้รับผิดชอบในการ ชำระค่าระวาง หรือผู้ส่งออกในเทอม C&F หรือ CIF คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 59.26 ในขณะที่ผู้ส่งออกที่ไม่ได้มีหน้าที่ในการชำระค่าระวาง หรือส่งออกในเทอม FOB คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40.74 และจากการประมวลผลรวบรวมคะแนนความพึงพอใจ ในการให้บริการของสายเรือฯ สำหรับแต่ละเส้นทาง สายเดินเรือที่ได้รับคะแนนความ พึงพอใจสูงสุดในแต่ละเส้นทางของทั้ง 4 เส้นทาง และรางวัลคะแนนความพอใจ สูงสุดสำหรับสายเรือขนาดเล็ก มีดังนี้



ทั้งนี้ สมาชิผู้ส่งออก ได้จัดพิธีมอบรางวัลให้สายเดินเรือที่ได้รับการคัดเลือกภายในพิธีเปิดงานงาน TILOG Logistix 2019 วันที่ 28 สิงหาคม 2562 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา เวลา 10:00 น. และในวันที่ ในวันที่ 29 สิงหาคม 2562 เวลา 13.30 – 15.30 น. ได้จัดสัมมนาเรื่อง “สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลกับการพัฒนาบริการสู่ดิจิทัล” โดยได้เชิญตัวแทนสายเรือมาให้ข้อมูลแนวโน้มการขนส่งทางทะเล และการนำ เทคโนโลยีดิจิทัล เข้ามาใช้เพื่อปรับปรุงคุณภาพ และประสิทธิภาพในการให้บริการต่อไป

นอกจากนี้ในส่วนของทางฝั่งยุโรป ก็ได้มีการประเมินคุณภาพของการให้บริการของสายเรือ เช่นเดียวกัน โดยทาง European Shipper Council (ESC) ได้ร่วมกับ Drewry ทำการสำรวจประเมินความพึงพอใจต่อการให้บริการของสายเรือโดยมีเกณฑ์ทั้งหมด 16 ด้าน เช่น ความชัดเจนด้านราคา และค่าบริการเสริม ความถูกต้องของตารางเดินเรือ คุณภาพการให้บริการ การติดตามสถานะตู้คอนเทนเนอร์ ความเพียงพอของระวางเรือ คุณภาพของตู้คอนเทนเนอร์ และความถูกต้องในการออกเอกสารนำเข้าสู่ส่งออก เป็นต้น ซึ่งจากการสำรวจ Drewry-ESC Shipper Satisfaction Survey ในปี 2019 พบว่า คะแนนเฉลี่ยความพึงพอใจโดยรวมทุกด้าน คือ 3.1 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 62 ลดลงร้อยละ 2 จากปี 2018 ทั้งนี้ ความพึงพอใจต่อเสถียรภาพทางการเงินของผู้ให้บริการ มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุด คือ 3.4 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 68 รองลงมาคือ ความถูกต้องของเอกสาร มีคะแนนเฉลี่ยคือ 3.3 คะแนน หรือคิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมาคือประเด็นเรื่องความเพียงพอของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ มีคะแนน 3.2 คิดเป็นร้อยละ 64 ส่วนด้านที่ได้คะแนนน้อยที่สุดคือ ความชัดเจนด้านราคา และค่าบริการเสริม มีคะแนนเฉลี่ย 2.78 คิดเป็นร้อยละ 55.6 รองลงมาคือ ด้านระยะเวลาการเดินเรือ มีคะแนน 2.8 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 56 และด้านความถูกต้องของตารางเดินเรือ มีคะแนนเฉลี่ย 3.0 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 60

LQSP X

Logistics Qualification System Program

หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง

เป็นหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
เน้นการปฏิบัติจริง โดยการถ่ายทอดประสบการณ์ จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทชั้นนำ ส่งผู้เข้าร่วมอบรมอย่างต่อเนื่อง อาทิ

วิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิในหลักสูตร

คุณพจมาน ภาขวรินทร์
อดีตผู้อำนวยการบริหารด้าน Supply Chain Management บริษัท แมสกาส์ (ประเทศไทย) จำกัด

คุณนพพร เทพสิทธา
คณบดีคิตติกุล วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม

คุณราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน

ดร. ชัยชาญ เจริญสุข
กรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย



ดูรายละเอียดเพิ่มเติม และลงทะเบียนเข้าร่วมอบรมได้ที่ <http://bit.ly/2G9s2W6>

อบรมทุกวันศุกร์ และ เสาร์
เริ่ม 6 กันยายน - 8 พฤศจิกายน 2562

สมาชิกสภาผู้ส่งออก บุคคลทั่วไป
42,900 บาท 49,900 บาท

(ราคานี้รวมค่าอบรม, ค่าอาหาร, ค่า Site Visit และ ค่าเอกสาร)

Organized by

Supported by

ปฏิทินกิจกรรมและการศึกษาดูงาน ประจำปี 2562 SEPTEMBER

(กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

การอบรมระยะสั้นหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์ (LQSP X)

หลักสูตร 3 เดือน : อบรมทุกวันศุกร์-เสาร์ เริ่มวัน ตลอดเดือนกันยายน-พฤศจิกายน
11 Units / 18 Days

โดย : ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
จากภาครัฐและเอกชน

ณ โรงแรมเอกัส ลุมพินี ท.พระราม 4
สมาชิก 42,900 บุคคลทั่วไป 49,900

5 อบรม “รู้จักกลไก จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP 600” (*รวมหนังสือ 1 เล่ม)

โดย : อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ
สมาชิก 4,500 บุคคลทั่วไป 5,500

24 Site Visit ทำเรื่องแม่น้ำและคลังสินค้า บจก.ธนสรโรจน์

โดย : สาขาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ณ บจก.ธนสรโรจน์ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี
สมาชิก 1,500 บุคคลทั่วไป 2,500

OCTOBER

5 อบรม “พิธีการศุลกากรภายใต้ พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2560”

โดย : คุณศุภกานต์ ทวีชโรวรรณ กรมศุลกากร

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ
สมาชิก 3,500 บุคคลทั่วไป 4,500

16 Site Visit คลังสินค้า Kerry Logistics Center และท่าเรือ Kerry Siam Seaport

โดย : สาขาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ณ คลังสินค้า Kerry Logistics Center
และ ท่าเรือ Kerry Siam Seaport

แหลมฉบัง จ.ชลบุรี
สมาชิก 1,500 บุคคลทั่วไป 2,500

Logistics Qualification System Program (LQSP X) Module 2

What's New?

- E-Logistics
- Global Logistics Management
- Procurement and Purchasing Management
- Transportation Management and Multimodal Transportation
- Special Issue : Logistics Disruption and Digital Supply Chain / E-commerce Logistics Trends

More Information



<http://bit.ly/2G9s2W6>

Course Outline (6 September- 8 November 2019)

Opening Ceremony / Orientation & Report Assignment	Unit 6 Green Logistics
Unit 1-1 Introduction of Value Chain and Logistics	Unit 7 Special Issue
Unit 1-2 Introduction of Value Chain and Logistics (Group Discussion)	Unit 8 Internal Logistics Management
Unit 2-1 Logistics Network (Distribution Center)	Unit 9-2 Cost Management in Operation (Case Study)
Unit 2-2 Management of Modernize Material Handling Equipment	Unit 9-1 Cost Management of Logistics
Unit 2-3 Packaging and Logistics	Report Assignment Deadline & Later Term Examination
Unit 2-4 Procurement and Purchasing Management	Site Visit
Unit 2-5 Inventory Management	Unit 10 Beer Game – Supply Chain Simulation
Unit 2-6 Warehouse Management & Facility Layout Management	Unit 11-1 Group Practice for the Operation Improvement of Logistics Center
Unit 2-7 Transportation Management and Multimodal Transportation	Unit 11-2 Group Practice for the Operation Improvement of Logistics Center
Unit 3 Global Logistics Management	Oral Examination
Unit 4 E-Customs	Certification Ceremony
Unit 5 E-Logistics	
Former Term Examination	

Ratio of Training

- Academic 40% & Workshop 60%

Registration Fee

- TNSC Member 42,900 THB - Non-Member 49,900 THB



Certificate Ceremony - LQSP PLUS Batch 11

27 trainees received the certificate of completion.



19 อบรม “สัญญาฉบับขนส่งสินค้าและ ความรับผิดชอบตาม พ.ร.บ.รับขนของ ทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พ.ร.บ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548” (*รวมหนังสือ 2 เล่ม)

โดย : ศ.ดร.ไพฑูริศ เอกเจริญกร
คณะนิติศาสตร์ มธ.

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ
สมาชิก 4,500 บุคคลทั่วไป 5,500

NOVEMBER

14-15 อบรม “เรียนรู้ เจาะลึก ค่าขายแถม: เทอมการค้า การชำระเงิน พิธีการ ศุลกากร และการขนส่งข้ามแดน” Season 2

โดย: อ.บุญเลิศ สุภาพา
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า
และการชำระเงินระหว่างประเทศ
ผู้แทนจากสมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย
คุณณัฐพล มีแสง

กรรมการผู้จัดการ
บริษัท BIRD Interfreight
(มูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย)

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ
สมาชิก 7,000 บุคคลทั่วไป 9,000

26 อบรม “แนวทางการพัฒนาบุคลากร ด้านโลจิสติกส์ในยุคโลจิสติกส์ 4.0”

โดย: คุณพวงมา นภะวิรัตน์
คุณกนก จุฑามณี

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ
สมาชิก 3,500 บุคคลทั่วไป 4,500

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรมได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สาขาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สาขาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501-503 หรือที่ E-mail: tnsct@tnsc.com

บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงาน หรือองค์กร (In-House Training)

หัวข้อและระยะเวลาการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับความต้องการของบริษัทสมาชิกผู้ขอรับบริการ