

Factors Affect to Shipper in 2020!!!

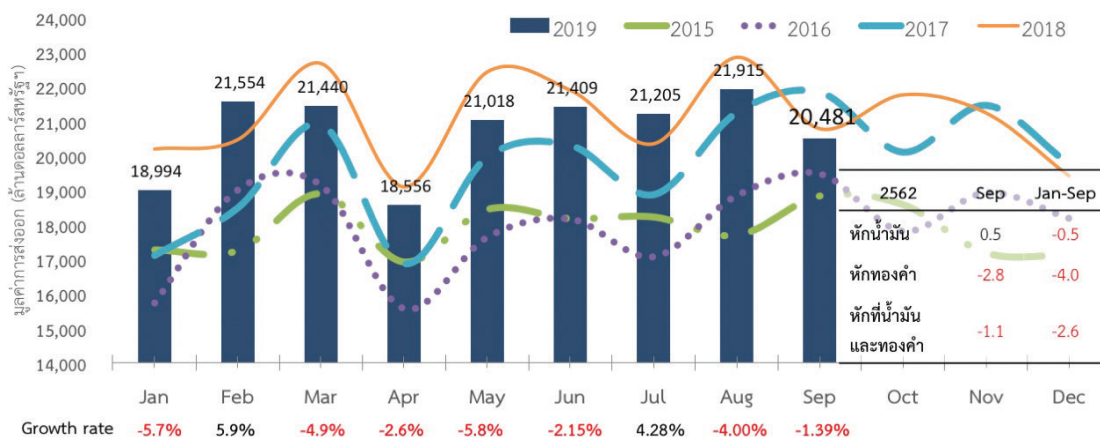


Thailand Economic Outlook :

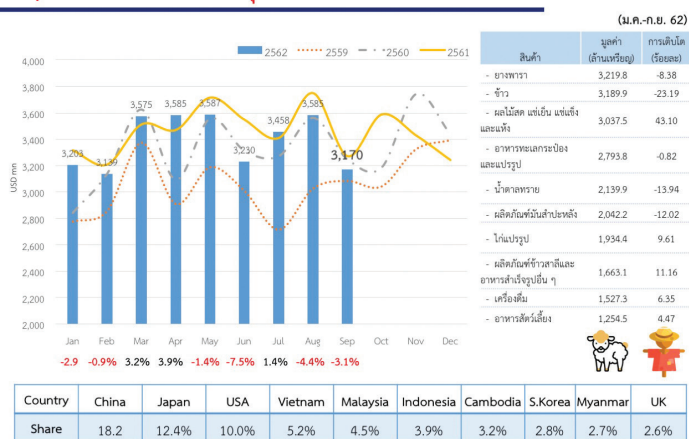
ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2015-2019

September 19			
	Million Dollar		Million Baht
	Value	Growth	Value
Export	20,481.3	-1.39	626,011.4
Import	19,206.1	-4.24	616,376.6
Balance	+1,275.2		30,535.5

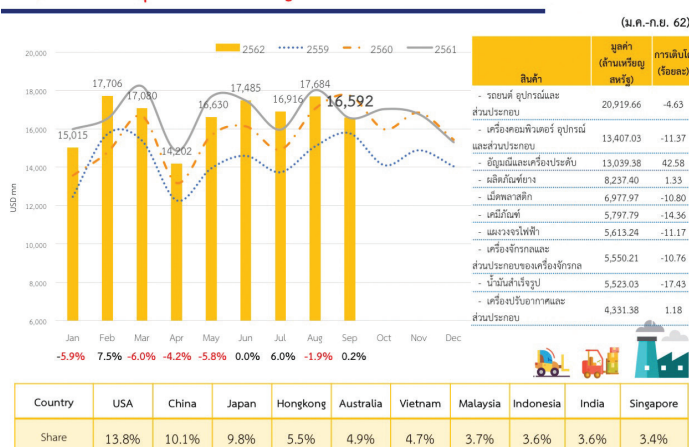
Jan - September 19			
	Million Dollar		Million Baht
	Value	Growth	Value
Export	186,571.9	-2.11	5,832,708.7
Import	179,190.5	-3.68	5,684,734.0
Balance	+7,381.4		+147,974.7



Top 10 สินค้าเกษตรฯ และอุตสาหกรรมเกษตร 2559-2562



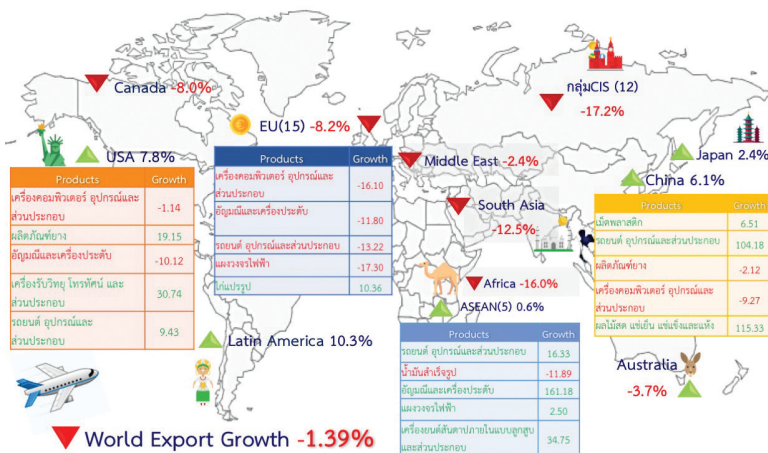
Top 10 สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ 2559-2562



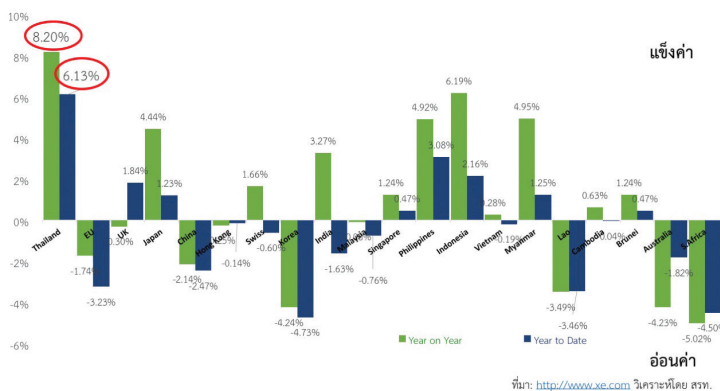
สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนกันยายน 2562

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า Sep/19 (ล้านบาท)	มูลค่า Sep/18 (ล้านบาท)	การเติบโต (%)	Forecast 2019	Forecast 2020
กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"					
ข้าว	317	317	-33.2%	-24%	0%
ยางพารา	284	284	-15.4%	-2.3%	0%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	167	167	-35.2%	-12.7%	0%
น้ำตาลทราย	281	281	36.3%	-6.1%	0%
กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"					
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	402	402	7.7%		
อาหารอื่นๆ	614	614	4.8%		
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	386	386	4.4%	1-3%	5%
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	296	296	12.1%		
กุ้งสดแช่แข็งและแปรรูป	107	107	-10.5%		
กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"					
ยานพาหนะ	1,842	1,842	12.0%		
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,275	1,275	-2.1%	-6%	3%
กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"					
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,335	1,335	-12.3%		
Hard Disk Drive	965	965	-11.0%	-3.24%	2%
แผงวงจรไฟฟ้า	694	694	0.0%		
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	425	425	15.1%		
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	276	276	6.4%		
กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"					
ผลิตภัณฑ์ยาง	899	899	3.5%	2.9%	5.0%
เคมีภัณฑ์	613	613	-12.1%	-15.2%	3.0%
น้ำมันสำเร็จรูป	572	572	-28.5%	-15.7%	3.0%
เม็ดพลาสติก	727	727	-11.9%		
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	343	343	-0.5%	-8%	3.0%
กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"					
อัญมณี และเครื่องประดับ	1,585	1,585	23%	1-3%	-22.0%
สิ่งทอ	359	359	-4.7%	-7%	-5.0%

Export by Destination : September 2019



สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 3 พ.ย. 62 : 30.15 บาท/เหรียญสหรัฐ
(แข็งค่า 6.13% Year-to-Date และแข็งค่า 8.20% Year-on-Year)



สหรัฐฯ เตรียมตัดสิทธิ GSP ต่อไทย (Country Review)

- การตัดสิทธิ GSP ครอบคลุมสินค้า 573 รายการ คิดเป็นมูลค่า 1,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 40,000 ล้านบาท คิดเป็น 40% จากจำนวนสินค้าที่ไทยใช้สิทธิในปี 2561 จำนวนรวม 1,485 รายการ และมีการคืนสิทธิให้ไทย 7 รายการ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 25 เมษายน 2563
- การถูกตัดสิทธิดังกล่าวไทย อาจถูกเก็บภาษีนำเข้า (MFN) สูงขึ้นโดยเฉลี่ย 4.08% ซึ่งทำให้มูลค่าการส่งออกไปสหรัฐฯ 15 อันดับแรก (Jan-Sep 19) สำหรับสินค้ากลุ่มที่โดนตัดสิทธิในปี 2563 ลดลง คิดเป็นสัดส่วน 0.01% ของมูลค่าการส่งออกรวมของไทย
- สินค้าที่ถูกตัดสิทธิ ได้แก่ ผักและผลไม้ เมล็ดพันธุ์ น้ำเชื่อมและน้ำตาล ซอสถั่วเหลือง น้ำมันพืชและผลไม้ ไปจนถึงอุปกรณ์เครื่องครัว ประตุนหน้าต่าง ไม้อัดและไม้แปรรูป เครื่องประดับแผ่นเหล็ก และสแตนเลส และอาหารทะเลทั้งหมด
- สินค้าที่ได้รับการคืนสิทธิ 7 ชนิด ได้แก่ เลนส์แว่นตา เติร์พเพิล โกลด์ เครื่องปรับแรงดัน ปลาตาบ กล้วยไม้ และหนังสือสัตว์เลี้ยงคลาน

ข้อเสนอแนะการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย



ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการค้าส่งออกไทย 2019

Forecast -1.5% growth in 2019

Forecast 0-1% growth in 2020

Positive Factors :

- การหาพันธมิตรการค้าใหม่ ผ่านการเจรจาความตกลงการค้าเสรี RCEP ในวาระที่ไทยเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 35 และการประชุม East Asia Summit 2019 ระหว่างวันที่ 31 ตุลาคม - 4 พฤศจิกายนนี้ ซึ่งตั้งเป้าเสร็จสิ้นภายในสิ้นปี 2562
- เหตุการณ์ความไม่สงบในการประท้วงของฮ่องกง ทำให้นักลงทุนฮ่องกงและไต้หวันเริ่มหาพื้นที่กระจายความเสี่ยงมายังไทยเพิ่มขึ้น
- สถานการณ์ Brexit ที่มีแนวโน้มที่ชัดเจน สมาชิกอยู่ทั้ง 27 ประเทศเห็นพ้องกันในการขยายกำหนดเบร็กซิตเป็นวันที่ 31 ม.ค.2563 จากเดิมในวันที่ 31 ต.ค. 2562 ทำให้ผู้ประกอบการได้มีระยะเวลาเพิ่มในการเตรียมความพร้อมเพื่อปรับตัวต่อไป

Negative Factors / Risks

- แนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง จากการตอบโต้ด้วยการตั้งกำแพงภาษีระหว่างสหรัฐ - จีน และขยายออกไปยังกลุ่มสหภาพยุโรป ซึ่งกระทบต่อกิจกรรมการผลิตและการค้าโลกถดถอยอย่างรุนแรง รวมถึงส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการลงทุนและความต้องการในสินค้าทุน
- สหรัฐฯ ตัดสิทธิ GSP ไทย ครอบคลุมสินค้า 573 รายการ ซึ่งสินค้าที่โดนตัดสิทธิ GSP มูลค่า 1,391 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นเพียง 0.5% ของการส่งออกรวมของไทย ทำให้ไทยต้องมียอดเงินในการเสียภาษีตามอัตราปกติ (MFN Rate) ที่ร้อยละ 4.5 หรือคิดเป็นมูลค่าประมาณไม่เกิน 1,800 ล้านบาท ของสินค้าที่เสียสิทธิ GSP
- Trade war ยังคงต้องเฝ้าจับตามองอย่างใกล้ชิด ถึงแม้ว่าสหรัฐฯ จะประกาศการเจรจา Trade war deal phase 1 "concrete progress" จะผ่านไปได้ดี แต่เป็นความตกลงการค้าในบางประเด็นเพื่อรองรับการเก็บภาษีชั่วคราว ภายใต้ภาษีกลุ่มเงินการจัดเก็บภาษีกลุ่ม 2.5 แสนล้านเหรียญสหรัฐ จาก 25% เป็น 30% เท่านั้น รวมถึงการเก็บภาษีนำเข้า Safeguard สินค้ากลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วน ภายใต้มาตรา 232 ที่อยู่ระหว่างการไต่สวน และจะประกาศผลในวันที่ 14 พ.ย.2562 นี้
- ค่าเงินบาทที่ยังคงแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง จากการเกินดุลสะสมของไทย คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 6 ของ GDP ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ รวมถึงปัจจัยกดดันจากค่าดอลลาร์ที่อ่อนค่าเนื่องจากแนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่หดตัว

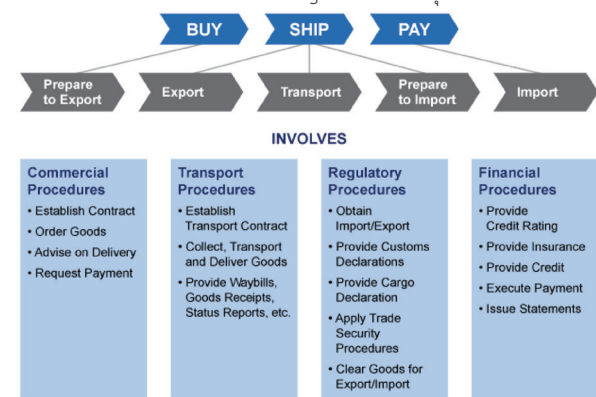
UN/CEFACT กับประสบการณ์ของนานาชาติ ในการพัฒนา National Single Window



UNECE
UN/CEFACT

The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business หรือ UN/CEFACT เป็นหน่วยงานภายใต้ the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานกลางในการกำหนดแนวทางพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ร่วมกับ the United Nations Economic and Social Council และชาติสมาชิกขององค์การสหประชาชาติทั้งหมด ส่งผลให้การดำเนินงานของ UN/CEFACT ได้รับความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญจากทั่วโลก ในการพัฒนามาตรฐานกลางสำหรับปฏิบัติร่วมกัน รวมถึงการประสานความร่วมมือและกำหนดทิศทางมาตรฐานร่วมกับองค์กรระหว่างประเทศเฉพาะทาง อาทิ World Customs Organization (WCO), International Maritime Organization (IMO) รวมถึงองค์กรภาครัฐและองค์กรภาคเอกชนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

UN/CEFACT กำหนดกรอบการพัฒนาตามหลัก Buy-Ship-Pay ซึ่งครอบคลุมการทำงานของภาคเอกชนและเชื่อมโยงกับภาครัฐที่เกี่ยวข้องกระบวนการค้าระหว่างประเทศทั้งระบบ โดยมุ่งเป้าหมายการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านแนวทางสำคัญ ได้แก่ 1) Simplification 2) Harmonization 3) Standardization และการทำงานอย่างใกล้ชิดของผู้เชี่ยวชาญผ่าน Tele-conference และการประชุม UN/CEFACT Forum และ Plenary อย่างน้อย 2 ครั้งต่อปี ซึ่งการประชุมครั้งล่าสุด (34th UN/CEFACT Forum) จัดขึ้นระหว่างวันที่ 28 ตุลาคม ถึง 1 พฤศจิกายน 2562 ที่ ณ International Maritime Organization กรุงลอนดอน



ประเด็นสำคัญประการหนึ่งของการประชุมที่ผ่านมาอยู่ที่ การนำเสนอประสบการณ์ในการพัฒนา National Single Window (NSW) ของชาติสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบ NSW ให้ถูกต้องและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งในส่วนของ UN/CEFACT ได้จัดทำ Recommendation No. 33, 34, 35 และ 36 เพื่อเป็นแนวทางในการจำแนก พัฒนา ปฏิบัติงาน รวมถึงการกำหนดกรอบด้านกฎหมายสำหรับการปฏิบัติและกำกับดูแลระบบ Single Window ซึ่งสอดคล้องกับ WTO's Trade Facilitation Agreement (TFA) (ประเทศไทยให้สัตยาบันและความตกลงนี้มีผลบังคับใช้แล้ว) ข้อบทที่ 10.4 เรื่อง Single Window ข้อย่อย 4.1 Members shall endeavor to establish or maintain a single window, enabling traders to submit documentation and/or data requirements for importation, exportation, or transit of goods through a single entry point to participating authorities or agencies. After the examination by the participating authorities of agencies of the documentation and/or data, the result shall be notified to the applicants through the single window in a timely manner และข้อย่อย 4.2 In case where documentation and/or data requirements have already been received through the single window, the same documentation and/or data requirements shall not be requested by participating authorities or agencies except in urgent circumstances and other limited exceptions which are made public.

ที่ประชุมได้รับฟังแนวทางการพัฒนาและการบริหารจัดการ NSW ในสหภาพยุโรป จอร์เจีย แคนาดา มาเลเซีย โมร็อกโก เซเนกัล เคนยา และคองโก และมีการสรุปแนวทางการดำเนินงานที่ผลักดันให้การพัฒนา NSW ให้ประสบความสำเร็จ ประการแรกคือ ผู้นำประเทศต้อง “ตั้งใจจริง” ประกอบกับต้อง “เข้าใจแนวทางการพัฒนาที่ถูกต้อง” เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือกันพัฒนาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสามารถเชื่อมโยงระบบกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ตลอดจนต้อง “กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและมีการติดตามผลตามรอบเวลาอย่างต่อเนื่อง” เนื่องจากการพัฒนา NSW เป็นระบบที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานจำนวนมาก และหากมีหน่วยงานใดล่าช้า หรือมิได้ให้ความร่วมมือ จะทำให้ระบบที่พัฒนาขึ้นล้มเหลวหรือทำงานไม่สมบูรณ์



ประการที่สอง คือ “ควรมอบหมายหรือจัดตั้งหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำกับดูแลให้ชัดเจน” เพื่อให้การติดตามและประเมินผลสามารถทำได้จริง ตลอดจนสามารถ “ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของ NSW” ซึ่งอาจปรากฏอยู่ในกฎหมายหลายฉบับให้เสร็จสิ้นทันต่อเวลาที่ NSW เริ่มปฏิบัติงานจริง

ประการที่สาม คือ กำหนดให้มีการสรุปข้อมูลที่แต่ละหน่วยงานใน NSW ต้องการ เพื่อ “การพัฒนา semantic ของระบบด้วยการทำ data harmonization และ convergence data model” เพื่อให้ระบบที่พัฒนาขึ้น “สามารถปฏิบัติงานได้แบบ single submission” ซึ่งสอดคล้องกับ WTO's TFA ข้อ 10.4.2 ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานภาครัฐในระบบ NSW ห้ามร้องขอข้อมูลซึ่งผู้ใช้บริการได้ป้อนเข้าสู่ระบบ NSW แล้ว เป็นการลดความซ้ำซ้อนในการป้อนข้อมูลของผู้ใช้บริการ

ประการต่อมา คือ เริ่มต้นใช้งานระบบจาก “digitization เอกสารกระดาษเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ และเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานในแต่ละกิจกรรม และเมื่อใช้งานระบบ NSW จนถึงระดับที่มีเสถียรภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล จะสามารถปรับปรุงระบบให้รองรับการเติบโตหรือก้าวเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของ cross border e-commerce platform ได้ในที่สุด

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตที่น่าสนใจว่าการพัฒนาระบบของศุลกากรสหภาพยุโรปที่หันไปใช้ข้อมูลแบบ data element เพียงอย่างเดียวแทนการใช้คิวกับเอกสาร .pdf file แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาบนพื้นฐานของ data harmonization และ rationalization เป็นกลยุทธ์สำคัญสำหรับการใช้ประโยชน์ทั้งโดยภาคเอกชนที่สามารถป้อนข้อมูลเพียงครั้งเดียวแต่สามารถขอใบรับรองได้จากทุกหน่วยงานผู้ออกใบรับรองหรือใบอนุญาต ขณะเดียวกันก็เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐที่สามารถเห็นข้อมูลทั้งหมด และร่วมกันบริหารจัดการความเสี่ยงและการกำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม สหภาพยุโรป มีการประเมินความพร้อมการพัฒนาระบบ NSW และพบว่าประเทศสมาชิก WTO โดยส่วนใหญ่ขาดความพร้อมในการพัฒนาและใช้งานระบบ NSW ที่ถูกต้องตามข้อบทที่ 10.4 แม้ว่าจะได้ให้สัตยาบันแล้วก็ตาม ซึ่งทำให้เกิดข้อกังวลตามมาในขนาดว่าสหภาพยุโรปจะหยิบยกเรื่องนี้เป็นข้อกีดกันทางการค้าในอนาคตอันใกล้

ขณะที่ Canada Border Service Agency (CBSA) ระบุว่า การพัฒนา NSW โดยเน้น data harmonization ก่อให้เกิดประโยชน์คือ 1) ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันแบบ real time 2) สามารถลดการกรอก business data element ของผู้นำเข้าและส่งออก ที่ต้องขออนุญาตผ่านระบบกระดาษแบบเดิมจาก 1,800 รายการ เป็น 80 รายการ เมื่อกรอกผ่าน NSW ที่เป็น Single Submission และ 3) ระบบ NSW ของ Canada (CBSA) สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกับ USA (CBP) ได้ถึง 96% เพราะสามารถส่งและรับข้อมูลแต่ละรายการผ่านระบบได้โดยตรง

จากประสบการณ์ของนานาชาติ จึงสะท้อนกลับมาถึงระบบ NSW ของประเทศไทย และระบบ ASEAN Single Window (ASW) ของอาเซียน ซึ่งต้องให้ความสำคัญมากขึ้นกับการพัฒนาบนพื้นฐานของ data harmonization เพื่อให้สามารถป้อนข้อมูลครั้งเดียวแบบ single submission และสามารถส่งผ่านข้อมูลระหว่างประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างชาติสมาชิกในอาเซียน และคู่ค้าสำคัญอย่างเช่น สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และเพื่อให้อัตโนมัติกับความตกลง WTO's TFA เพื่อป้องกันกีดกันการค้าอันเป็นข้อกีดกันทางการค้าในอนาคต

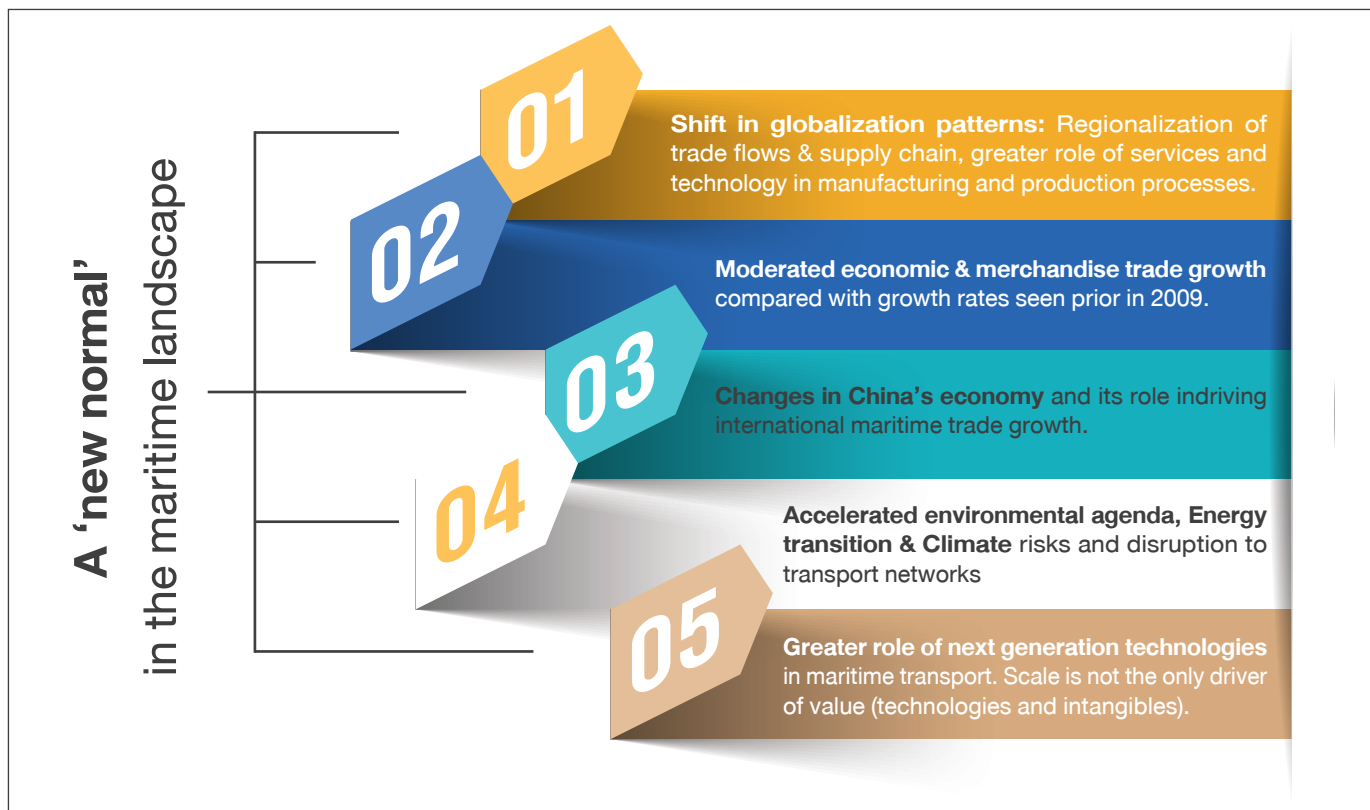
อนึ่ง หากท่านสมาชิกสนใจศึกษาข้อมูลในการประชุมเพิ่มเติมสามารถ download เอกสารประกอบการประชุมได้ที่ <http://www.unece.org/unecefact/34thunecefactforum.html>

Review of Maritime Transport 2019 by UNCTAD: 'Slower maritime trade growth in 2018–2019'

UNCTAD หรือ United Nations Conference on Trade and Development ได้นำเสนอรายงาน Review of Maritime Transport ประจำปี 2019 โดยระบุว่า การขนส่งสินค้าทางทะเลยังเป็นการขนส่งหลักสำหรับการค้าระหว่างประเทศ โดยมีสัดส่วนถึง 80% ของการขนส่งสินค้าทั่วโลก แต่มีการเติบโตที่ลดลงเนื่องจากสภาพเศรษฐกิจจะชะลอตัวทั่วโลก ความไม่แน่นอนและความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศมีความหลากหลายมากขึ้น ทำให้การเติบโตของการขนส่งสินค้าทางทะเลในปี 2018 อยู่ที่ 2.7% ซึ่งเติบโตน้อยกว่าปี 2017 (4.1%) และเติบโตน้อยกว่าค่าเฉลี่ยระหว่างปี 1970-2017 (3%) ขณะที่ UNCTAD คาดการณ์ว่าการเติบโตในปี 2019 จะอยู่ที่ประมาณ +2.6% และการเติบโตระหว่างปี 2019-2024 จะอยู่ที่ +3.4% ภายใต้สถานการณ์ New Normal ของอุตสาหกรรม

Organization หรือ IMO ได้กำหนดมาตรการ Low Sulfur Regulation ซึ่งบังคับให้เรือขนส่งสินค้าทั่วโลกต้องเปลี่ยนไปใช้เชื้อเพลิงที่มี Sulfur ผสมไม่เกิน 0.5% (จาก 3.5% ในปัจจุบัน) ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2020 เพื่อลดปริมาณมลภาวะทางอากาศจากการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นต้น

อนึ่ง การเปลี่ยนแปลงและทิศทางของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลภายใต้แรงกดดันในปัจจุบันส่งผลให้แต่ละประเทศต้องพัฒนาประสิทธิภาพในการกำกับดูแล ติดตามสถานการณ์ การรายงาน และการเปรียบเทียบกับมาตรฐานของอุตสาหกรรม เพื่อให้สามารถปรับปรุงอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลของตนเองให้ทัดเทียมกับประเทศอื่น โดยเฉพาะประเด็น Liner Shipping Connectivity ซึ่งประเทศจีน นับเป็นประเทศที่พัฒนาในเรื่องนี้ได้ดีที่สุดถึง



ทั้งนี้ การทำสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและประเทศจีนส่งผลให้เกิดการย้ายฐานการผลิตออกจากประเทศจีน และการปรับโครงสร้างของแหล่งผลิตและโซ่อุปทานทั่วโลก และทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอื่นในอุตสาหกรรมขนส่งหลายประการ อาทิ เส้นทางเดินเรือ โครงข่ายการขนส่ง ระดับคุณภาพและความถี่ให้บริการ ท่าเรือจุดหมายปลายทางที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อเชื่อมโยงโครงข่ายบริการการขนส่ง (Connectivity) อย่างมาก

การชะลอตัวทางเศรษฐกิจยังส่งผลกระทบต่อปริมาณระวางส่วนเกินในตลาดในระยะยาว โดยข้อมูล ณ วันที่ 1 มกราคม 2019 พบว่ากองเรือทั่วโลกในปัจจุบันมีอยู่ประมาณ 95,402 ลำ คิดเป็นระวางบรรทุกประมาณ 1.97 พันล้านตัน และมีการเติบโตโดยเฉลี่ยประมาณ 2.6% ต่อปี โดยกองเรือขนส่ง LNG มีการเติบโตสูงสุดประมาณ 7.25% ตามความต้องการใช้ LNG ซึ่งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าน้ำมัน สวนทางกับกองเรือขนส่งน้ำมันที่มีปริมาณระวางลดลง -0.98% ขณะที่กองเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เติบโต 5% กองเรือขนส่งเคมีภัณฑ์เติบโต 4.14% กองเรือขนส่งสินค้าเทกองแห้งเติบโต 2.87%

ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล เพราะกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับเรือขนส่งสินค้าและการออกมาตรการกำกับดูแลในภาพรวมของอุตสาหกรรม อาทิ 1) การพัฒนาเรือขนส่งสินค้าแบบอัตโนมัติที่มีความคืบหน้า และคาดว่าจะสามารถใช้งานเชิงพาณิชย์ได้ในอนาคตอันใกล้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพัฒนาบุคลากรประจำเรือให้มีทักษะที่สอดคล้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ 2) International Maritime

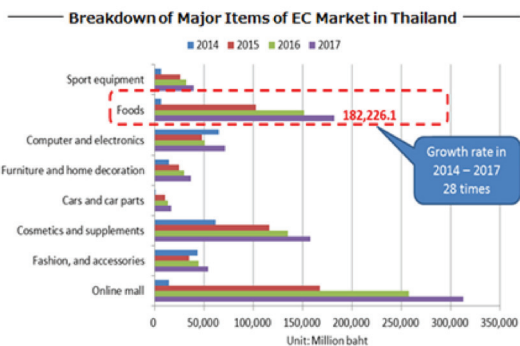
51% นับตั้งแต่ปี 2006 เป็นต้นมา จากการพัฒนาท่าเรือสำคัญภายในประเทศให้ติดอันดับ Top 10 ของโลกเป็นจำนวนมาก และการดำเนินนโยบาย Belt and Road Initiative (BRI) ซึ่งเพิ่มบทบาทของจีนในการลงทุนท่าเรือทั่วโลกอย่างรวดเร็ว

ประสิทธิภาพในการให้บริการของท่าเรือ โดยเฉพาะดัชนี Port Turnaround Times ถือเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญสำหรับการพัฒนาท่าเรือทั่วโลก โดยค่าเฉลี่ยของเรือขนส่งสินค้าในท่าเรือจาก World Port Waiting Time 2018 พบว่าเรือขนส่งสินค้ามีค่าเฉลี่ยของเวลาที่อยู่ในท่าเรือประมาณ 23.5 ชั่วโมงต่อการเทียบท่าแต่ละครั้ง และเมื่อแยกเป็นประเภทของเรือพบว่า เรือขนส่งสินค้าเทกองแห้งใช้เวลาเฉลี่ย 2.05 วัน เรือขนส่งสินค้าเทกองเหลวใช้เวลาเฉลี่ย 0.94 วัน และเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ใช้เวลาเฉลี่ย 0.7 วัน ทั้งนี้ แนวทางการลดเวลาของเรือในท่าเรือให้น้อยลงสามารถทำได้โดยการพัฒนาการบริหารจัดการ และปรับปรุงประสิทธิภาพของเครื่องมือขนถ่ายในท่าเรือ ควบคู่ไปกับการยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้า

PAS 1018: มาตรฐานใหม่สำหรับบริการขนส่งพัสดุนานาชาติแบบควบคุมอุณหภูมิ

ความเป็นมาของการกำหนดใช้มาตรฐาน

ปัจจุบัน ตลาด e-Commerce ในประเทศไทยเติบโตขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะสำหรับกลุ่มสินค้าอาหารมีมูลค่าประมาณ 1.83 แสนล้านบาทในปีพ.ศ. 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับปีพ.ศ. 2557 มีสัดส่วนการเติบโตเพิ่มขึ้นถึง 28 เท่า (ภาพที่ 1)



Source: Created based on Thailand Electronic Transactions Development Agency (EDTA) Value of e-Commerce Survey in Thailand 2017. The figures for 2017 are estimated.

ในขณะที่ตลาด e-Commerce กำลังเติบโต ความต้องการใช้บริการขนส่งพัสดุนานาชาติแบบควบคุมอุณหภูมิก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน บริการนี้เป็นส่วนที่สำคัญของ Cold Chain และการควบคุมอุณหภูมิก็เป็นสิ่งสำคัญอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ยังมีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้สำหรับการจัดส่งแบบควบคุมอุณหภูมิ เช่น การใช้กล่องที่ไม่สามารถรักษาอุณหภูมิได้อย่างเพียงพอ หรือการวางพัสดุในอุณหภูมิห้องไว้เป็นเวลานานระหว่างการขนส่ง เป็นต้น ซึ่งรูปแบบดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพผลิตภัณฑ์ และทำให้ผู้บริโภคขาดความมั่นใจกับผลิตภัณฑ์และการให้บริการที่ไม่ได้มาตรฐาน

ที่ประเทศญี่ปุ่น บริษัท Yamato Transport ได้ให้บริการ "COOL TA-Q-BIN" ซึ่งเป็นบริการขนส่งพัสดุที่สามารถรักษาอุณหภูมิได้มานานกว่า 30 ปี ได้รับการตอบรับและเป็นที่นิยมใช้บริการเป็นจำนวนมาก

ในประเทศไทย SCG Yamato Express ได้ให้บริการขนส่งพัสดุนานาชาติแบบควบคุมอุณหภูมิตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. 2560 (2017) ซึ่งถือเป็นครั้งแรกของประเทศไทย ปัจจุบัน ไม่เพียงให้บริการในพื้นที่เฉพาะกรุงเทพฯ เท่านั้น แต่ได้ขยายพื้นที่ให้บริการไปยังชลบุรี พัทธยา เชียงใหม่ สุราษฎร์ธานี และนครราชสีมา เป็นต้น และมีแผนที่จะขยายเพิ่มพื้นที่การให้บริการครอบคลุมทั่วประเทศในอนาคต (ภาพที่ 2)



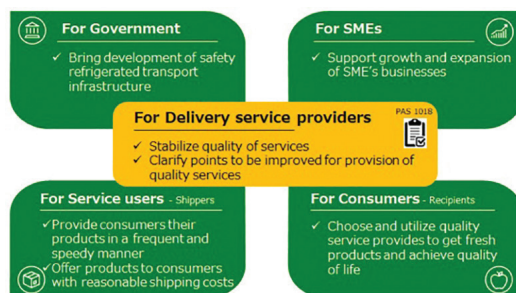
ภาพรวมของ PAS 1018

เพื่อที่จะพัฒนาตลาดให้แข็งแรง ปีพ.ศ. 2558 Yamato Group ได้เชิญสถาบันมาตรฐานอังกฤษ (British Standards Institution หรือ BSI) หน่วยงานที่กำหนดมาตรฐานสากล โดยมีหน่วยงานต่างๆ จากประเทศอังกฤษ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศจีน และประเทศไต้หวัน จำนวน 21 แห่งเข้าร่วมการกำหนดมาตรฐาน หลังจากที่ได้ประชุมเพื่อกำหนดมาตรฐานสากลและรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะแล้ว BSI จึงออกมาตรฐาน PAS 1018 เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560



PAS 1018:2017 Indirect, temperature-controlled refrigerated delivery services – Land transport of refrigerated parcels with intermediate transfer – Specification (ภาพที่ 3)

PAS 1018 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขสำคัญเพื่อให้บริการขนส่งพัสดุนานาชาติแบบควบคุมอุณหภูมิจากการขนถ่ายระหว่างยานพาหนะ เช่น วิธีการดูแลจัดการพัสดุนานาชาติแบบควบคุมอุณหภูมิตั้งแต่ขั้นตอนการรับจนถึงการส่งไปยังจุดหมายปลายทาง เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีภาระข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับบริการนี้ และเงื่อนไขสำคัญอื่นๆ เช่น คู่มือ การให้ความรู้กับพนักงาน รวมถึงการควบคุมมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอเพื่อรักษาและพัฒนาคุณภาพให้ดียิ่งขึ้นตามข้อกำหนดเหล่านี้ (ภาพที่ 4, 5)

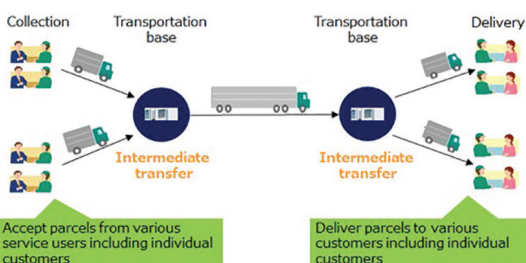


Scope and Definitions	Requirements for the Service		
	Service Launch	Service Provision	Conditions and Monitoring
1	3	7	9
2	4	6	10
	5	8	11
			12

ประโยชน์ที่จะได้รับจาก PAS 1018

- ผู้ประกอบการขนส่งสามารถพัฒนาคุณภาพการบริการเมื่อได้รับการรับรองมาตรฐานนี้ และเป็นการได้รับการรับรองมาตรฐานสามารถพิสูจน์คุณภาพการบริการของบริษัทอย่างเป็นรูปธรรม นำไปสู่การพัฒนาความสามารถในการแข่งขันระหว่างภาคธุรกิจ
- ผู้ประกอบการสามารถรักษาคุณภาพของสินค้าและขยายโอกาสทางธุรกิจได้ เช่น เมื่อผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับมาตรฐาน PAS 1018 จะช่วยสร้างความมั่นใจให้กับร้านค้าปลีกหรือร้านอาหารในการเลือกใช้บริการขนส่งพัสดุนานาชาติแบบควบคุมอุณหภูมิที่มีคุณภาพสูง และสามารถขนส่งพัสดุนานาชาติได้อย่างปลอดภัย
- ผู้บริโภคได้รับการบริการขนส่งพัสดุที่มีมาตรฐานและมีคุณภาพ สามารถซื้อสินค้าที่ต้องการรักษาอุณหภูมิ และใช้บริการขนส่งพัสดุนานาชาติได้อย่างสะดวกและสบายมากขึ้น (ภาพที่ 6)

It covers all refrigerated parcel delivery service stages in land transport, from acceptance of parcels from the service user through to its delivery at the destination, including intermediate transfer.



อนาคตของ PAS 1018

ปัจจุบันกำลังมีการพัฒนามาตรฐานจาก PAS 1018 เป็น ISO ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2561 (2018) มีการจัดตั้งคณะกรรมการโครงการ ISO (PC315: Project Committee 315) ซึ่งประกอบด้วยสมาชิก 15 ประเทศเข้าร่วมรับรอง และตั้งเป้าหมายว่ามาตรฐาน ISO จะแล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2563 (2020) โดยผ่านการประชุมรับรองจากประเทศสมาชิก เมื่อมาตรฐาน ISO ได้รับการรับรองแล้วจึงจะสามารถใช้มาตรฐานนี้ในประเทศและภูมิภาคต่าง ๆ ได้เพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ด้วยการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาคุณภาพการบริการของการขนส่งพัสดุนานาชาติแบบควบคุมอุณหภูมิ และการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (infrastructure) สำหรับบริการขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิอย่างปลอดภัย และช่วยให้เศรษฐกิจจะสามารถพัฒนาไปพร้อมกับคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้บริโภคในสังคม

ติดต่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

- เกี่ยวกับ PAS 1018 : Yamato Holdings Co., Ltd. Ms. Kim : solji.kim@yamato-grp.com
- เกี่ยวกับการขนส่งพัสดุนานาชาติแบบควบคุมอุณหภูมิ : SCG Yamato Express Co., Ltd.
- คุณพีรชาภัทร กิจอุดมทรัพย์ pheerack@scgexpress.co.th

สหรัฐฯ เตรียมระงับการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไป (GSP) กับสินค้านำเข้าจากประเทศไทย 573 รายการ

เมื่อวันที่ 25 ต.ค. 2562 สหรัฐอเมริกา ประกาศตัดสิทธิ GSP ประเทศไทย (Country Review) 573 รายการ (40% จากจำนวนสินค้าที่ไทยใช้สิทธิในปี 2561 รวม 1,485 รายการ) คิดเป็นมูลค่า 1,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ 40,000 ล้านบาท มีผลบังคับใช้ 25 เม.ย. 2563 ประกอบด้วย ผักและผลไม้ เมล็ดพันธุ์ น้ำเชื่อมและน้ำตาล ขอสถ้วเหล็ก น้ำผักและผลไม้ ไปจนถึงอุปกรณ์เครื่องครัว ประตูหน้าต่าง ไม้อัดและไม้แปรรูป เครื่องประดับ แผ่นเหล็ก และสแตนเลส และครอบคลุมสินค้าประเภทอาหารทะเลทั้งหมด ขณะที่ประเทศที่ถูกตัดสิทธิเช่นเดียวกับไทย คือ ยูเครน

โดยการตัดสิทธิ GSP ของไทยในครั้งนี้ทางสหรัฐฯ อ้างเหตุผลเชื่อมโยงไปสู่ประเด็นด้านการละเมิดสิทธิแรงงานโดยเฉพาะแรงงานต่างด้าว และได้มีการออกถ้อยแถลงการมายังรัฐบาลไทยความตอนหนึ่งว่า “ประเทศไทยไม่ได้ดำเนินการในเรื่องการปกป้องสิทธิของแรงงานซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล” (Thailand had not taken steps to “afford workers in Thailand internationally recognized worker right) มูลเหตุหลักมาจาก 2 หน่วยงานในสหรัฐฯ ที่ได้ดำเนินการร้องเรียนไปยัง USTR คือ สหพันธ์แรงงานอเมริกันและสภาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ (The American Federation of Labor and Congress of Industrial Organizations: AFL-CIO) และสภาผู้ผลิตเนื้อหมูแห่งชาติของสหรัฐฯ (National Pork Producers Council : NPPC) โดยเฉพาะในประเด็นที่ไทยไม่ให้สัตยาบัน “อนุสัญญาแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ C087 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ว่าด้วยเสรีภาพในการสมาคมและการคุ้มครองสิทธิในการจัดประชุม พ.ศ. 2491 (Freedom of Association and Protection of the Right to Organize Convention, 1948) และฉบับที่ C098 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ว่าด้วยสิทธิในการจัดการและการเจรจาต่อรองแบบกลุ่ม พ.ศ. 2492 (Right to Organize and Collective Bargaining Convention, 1949) ซึ่งเป็นการละเมิดสิทธิผู้ใช้แรงงาน ซึ่งสหรัฐฯ ก็ยังไม่ได้ให้สัตยาบันทั้งสองฉบับเช่นเดียวกัน

อนุสัญญาล่าสุดที่ไทยเข้าร่วมให้สัตยาบัน คือ อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ C188 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ว่าด้วยการทำงานในภาคประมง (ทะเล) Work in Fishing Convention, 2007 โดยไทยเป็นประเทศแรกในกลุ่มเอเชียแปซิฟิกและแปซิฟิกให้สัตยาบันดังกล่าว

ในมุมมองของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนไทย ได้ให้ข้อมูลว่าก่อนหน้านี้ว่าประเทศไทยนำเสนอและแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจมุ่งมั่นในการแก้ไขปัญหาวด้วยสิทธิแรงงานอย่างเต็มที่อันจะเห็นได้จากแรงงานในอุตสาหกรรมประมงของไทยได้มีการยกระดับและปรับแก้กฎหมายให้ได้ตามมาตรฐานตามที่สหภาพยุโรปให้การยอมรับแล้ว เพียงแต่ประเด็นข้อเสนอสหรัฐในเรื่อง internationally recognized worker right 7 ข้อ ไทยสามารถปฏิบัติได้แล้ว 4 ข้อหลัก อีก 3 ข้อที่สหรัฐฯ กล่าวหาว่าไทยยังไม่ได้ดำเนินการสิทธิขั้นพื้นฐาน เช่น การจัดตั้งสหภาพแรงงานต่างด้าว การอนุญาตจ้างเหมาค่าแรงเป็นสมาชิกสหภาพแรงงาน และการให้สิทธิลูกจ้างในสหภาพแรงงาน สามารถทำ freedom of speech โดยที่จะไม่มีการฟ้องร้องกลับจากนายจ้าง ซึ่งประเด็น 1 ใน 3 ข้อที่เหลือประเทศไทยอยู่ระหว่างปรับปรุงกฎหมายภายในประเทศให้สอดคล้องกับหลักการของการปกป้องสิทธิแรงงานในระดับสากล ประกอบกับไทยมีบทบัญญัติในพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518 (Labour Relations Act B.E. 1975) ซึ่งมีการรองรับประเด็นการรวมกลุ่มและจัดตั้งสหภาพแรงงานของผู้ใช้แรงงานต่างด้าวในไทยอยู่บ้างแล้วแต่อาจจะยังไม่ครบถ้วนสอดคล้องกับบทบัญญัติในอนุสัญญา ประเทศไทยก็อยู่ระหว่างการปรับแก้ไขให้สอดคล้องอนุสัญญา ILO อย่างต่อเนื่อง

กลับมาเรื่องผลกระทบของไทยจากการถูกตัดสิทธิ GSP นั้น ในปี 2561 การใช้สิทธิ GSP ของไทยอยู่ที่ 1,319 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดมูลค่าการใช้สิทธิจริง 321 รายการ จาก 573 รายการ และมีอัตราการให้สิทธิ GSP เฉลี่ย 66.7% อาทิ อาหารทะเลแปรรูป พาสต้า ถั่วชนิดต่างๆ แยมผลไม้ น้ำผลไม้ ขอสถ้วเหล็ก เคมีภัณฑ์ อุปกรณ์เครื่องครัวและของใช้ในบ้าน มอเตอร์ไฟฟ้า เหล็กแผ่นและสแตนเลส เครื่องดนตรี และอุปกรณ์ตกปลา โดยคิดเป็นมูลค่าภาษีที่ได้รับการยกเว้น 66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ



ในภาพรวมของการถูกตัดสิทธิ GSP ทั้ง 573 รายการในปี 2563 นั้น จากการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนด้านการพาณิชย์ วาระพิเศษเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562 ที่ผ่านมานั้น โดยมีกลุ่มสินค้าอยู่ในรายการที่จะถูกตัดสิทธิเข้าร่วมประชุมและให้ข้อมูลข้อเท็จจริงว่าการตัดสิทธิดังกล่าวอาจได้รับผลกระทบไม่มากนัก เนื่องจากรายการสินค้าส่วนใหญ่ในการตัดสิทธิรอบที่จะถึงนี้ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ไม่ได้รับสิทธิ GSP อยู่แล้ว สภาผู้ส่งออกจึงได้มีการประเมินโดยการเปรียบเทียบสัดส่วนสินค้าส่งออกไปสหรัฐฯ 15-20 อันดับแรก (Jan-Sep 62) พบว่ารายการสินค้าที่เข้าข่ายที่จะถูกตัดสิทธิมีสัดส่วนเพียง 0.01% ประกอบกับอัตราภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ หรือ MFN rate ปี 2561 เมื่อจับคู่กับรายการสินค้าที่เข้าข่ายถูกตัดสิทธิจะต้องเสียภาษีเฉลี่ยอยู่ที่ 4.08% ซึ่งไม่ได้สูงมากนัก อีกทั้งการตัดสิทธิประโยชน์ดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมสินค้าในวงกว้างหรือสินค้าหลักที่มีศักยภาพของไทย ยกตัวอย่างกลุ่มสินค้าที่เข้าข่ายจากหารือร่วมกันในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนด้านการพาณิชย์ วาระพิเศษเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562 ที่ผ่านมานั้น โดยมีกลุ่มสินค้าอยู่ในรายการที่จะถูกตัดสิทธิเข้าร่วมประชุมและให้ข้อมูลข้อเท็จจริง ดังนี้

กลุ่มสินค้าที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างมาก คือ 1) กลุ่มเซรามิก เครื่องสุขภัณฑ์ และเครื่องครัวที่เป็นเซรามิก 2) จักรยานยนต์ 500 ซีซี 3) แวนสายคา 4) เครื่องสูบล้อเพลิงสำหรับเครื่องยนต์ ซึ่งมีการสิทธิถึงมากกว่าร้อยละ 60 5) ดอกไม้ประดิษฐ์ อัตรา MFN อยู่ที่ 8.4% และเป็นกลุ่มสินค้าจะเกี่ยวกับชุมชนท้องถิ่น และ 6) กลุ่มเหล็กและอะลูมิเนียมสำหรับเครื่องครัว เนื่องจากตลาดสหรัฐมีนำเข้าเครื่องครัวจากไทยค่อนข้างมาก ขณะที่อัตรา MFN อยู่ที่ 2.5%

กลุ่มที่ได้รับผลกระทบปานกลาง 1) มะม่วงแปรรูป ซึ่งการจ่ายภาษี MFN จะต้องจ่ายเป็น cent/kgm ตามปริมาณที่ส่งเข้าไป 2) กลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ บางรายการที่มีการผลิตที่ไทย 3) กลุ่มไฟฟ้า ไม่ได้ใช้สิทธิ GSP เนื่องจากติดปัญหา RoO อยู่ แต่อัตรา MFN อยู่ที่ 2.7 ไม่ได้สูงมากแต่กังวลผลกระทบทางอ้อมจากการที่นักลงทุนจะย้ายฐานมาไทย แต่ถูกตัดสิทธิประโยชน์ทางภาษีก่อน และเรื่องของค่าเงินบาท

กลุ่มสินค้าที่ไม่ได้รับผลกระทบหรือน้อย 1) กลุ่มอาหารทะเล 2) กลุ่มอาหารปรุงแต่งอื่นๆ เช่น เกียวกุ้ง โจ๊กข้าวขาว บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป น้ำผลไม้พร้อมดื่ม เครื่องปรุงรส 3) กลุ่มยานยนต์ มีความกังวลมาตรการ 232 ภายใต้กฎหมาย Trade Expansion Act of 1962 ที่จะประกาศผลการได้ส่วนในเดือน พย. นี้ 4) กลุ่มพลาสติก 5) กลุ่มอัญมณีและเครื่องประดับ กังวลเรื่องค่าเงินบาทมากกว่า

มาตรการรองรับในมุมมองของการส่งออก 1) เร่งเพิ่มกิจกรรม Trade mission / Exhibition ในตลาดรองทดแทน เช่น อินเดีย จีน (รายมณฑล) กาตาร์ สหราชอาณาจักร รัสเซีย ตะวันออกกลาง แอฟริกาใต้ เป็นต้น 2) เร่งเจรจากรอบความตกลงการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ โดยเร็ว อาทิ FTA Thai-EU และ RCEP 3) พัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นเพื่อลดการพึ่งพาสิทธิประโยชน์ทางภาษีรวมถึงเน้นการรักษาคุณภาพและมาตรฐานสินค้า 4) ผู้ส่งออกควรกระชับสัมพันธ์กับผู้นำเข้าหรือพันธมิตรทางการค้าอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นช่องทางขอความร่วมมือกับสหรัฐฯ

ปฏิทินกิจกรรมและการศึกษาดูงาน ประจำปี 2562-2563

(กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

DECEMBER 2019

14 อบรม “ความผิดพลาดทางศุลกากรของ ผู้นำเข้า-ส่งออก ที่ตรวจพบและการแก้ไข”

โดย : อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายกรมศุลกากร

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,500 บาท

บุคคลทั่วไป 4,500 บาท

JANUARY 2020

16 อบรม “เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก”

โดย : ดร.ศรีสลา ภวณิกกุล

โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,000 บาท

บุคคลทั่วไป 5,000 บาท

23 อบรม “Global Logistics and Digital Supply Chain”

โดย : รศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คุณกวัน ไชยสิทธิ์ DHL

คุณประวิทย์ ชัยวงษ์ IBM

โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 5,000 บาท

บุคคลทั่วไป 6,500 บาท

FEBRUARY 2020

14 อบรม “พิกัดอัตราศุลกากรระบบฮาร์โมนีและฮาร์โมนีอาเซียน 2022”

โดย : ผู้เชี่ยวชาญด้านพิกัดศุลกากร กรมศุลกากร

โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,000 บาท

บุคคลทั่วไป 5,000 บาท

20 อบรม “เลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างไรให้มีประสิทธิภาพ”

โดย : อาจารย์ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ

โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,000 บาท

บุคคลทั่วไป 5,000 บาท

MARCH 2020

4 อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS

ที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก” (รวมหนังสือ 1 เล่ม)

โดย : อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ

โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 5,000 บาท

บุคคลทั่วไป 6,500 บาท

31 ประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 25

โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ

ค่าลงทะเบียน ไม่มีค่าใช้จ่าย

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 777 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณภัทรพล) หรือที่อีเมลแอดเดรส siripan@tnsc.com, pattarapol@tnsc.com

บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงานหรือองค์กร (In-House Training)

หัวข้อและระยะเวลาการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับความต้องการของ

บริษัทสมาชิกผู้ขอรับบริการ