

E-BOOK VERSION



TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 07/2021 | กรกฎาคม 2564

www.tnsc.com



สรท. และ ASA ประกาศจุดยืน ผลักดันการแก้ไขปัญหาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลสู่เวทีระดับโลก



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

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

Economic Indicators : May 2021



Export Value

01

23,057 MUSD (↑ +41.59%) 108,635 MUSD (↑ +10.78%)
 May 714,885 M.Bht (↑ +36.22%) Jan - May 3,279,410 M.Bht (↑ +7.64%)

02

Partner Country (May 2021)

	China	US	Japan	Viet	Hong Kong
Growth	25.5	44.9	27.4	52.5	48.4
MUSD	3,651	3,152	2,044	1,220	1,143

03

Oil price (USD /Barrel) & Gold

OPEC	Brent	WTI	
64-74	70-76	68-74	
Export value		Price	
645 MUSD (↓ -47.3%)		1,774 USD/kg	

04

Thai Additional Statistic

GDP Q1/2021	Inflation rate (June)
-2.6% (YoY)	+3.41% (YoY)
Current balance (May 2021)	Interest rate policy
-82,120 M.TH.B	0.50%

05

Positive & Negative + Risk

- Positive** 😊
- การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโลก
 - ค่าเงินบาทที่เคลื่อนไหวในทิศทางอ่อนค่า
 - ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงถึงระดับ 70 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

Negative & risk

- การขาดแคลนแรงงาน
- ปริมาณปัจจัยการผลิตที่ไม่เพียงพอและมีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น
- ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลนและอัตราค่าระวางที่ทรงตัวในระดับสูง
- สถานการณ์การระบาดโควิด-19 ที่มีความรุนแรงในประเทศ

Suggestion by TNSC

- เร่งฉีดวัคซีนให้ครอบคลุมทุกกลุ่มโดยเร็วที่สุด

06

Baht / USD (June 2021)

31.25	Depreciate -4.18% YTD
THB/USD	Appreciate 1.77% YoY

07

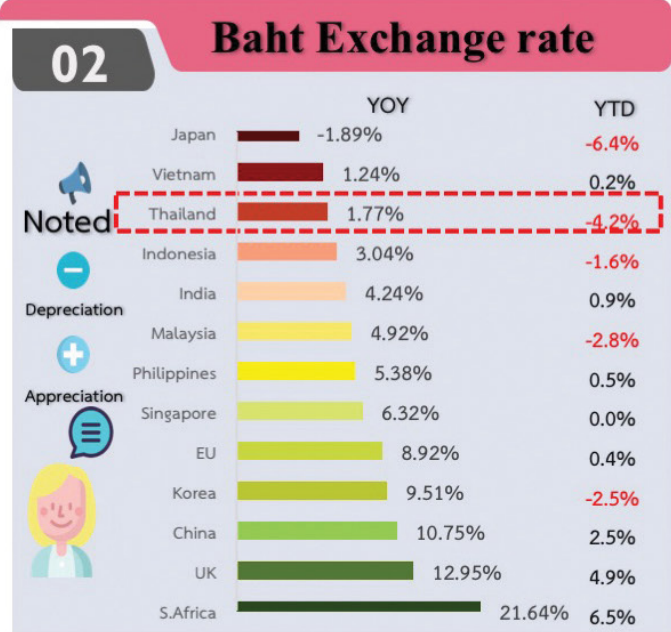
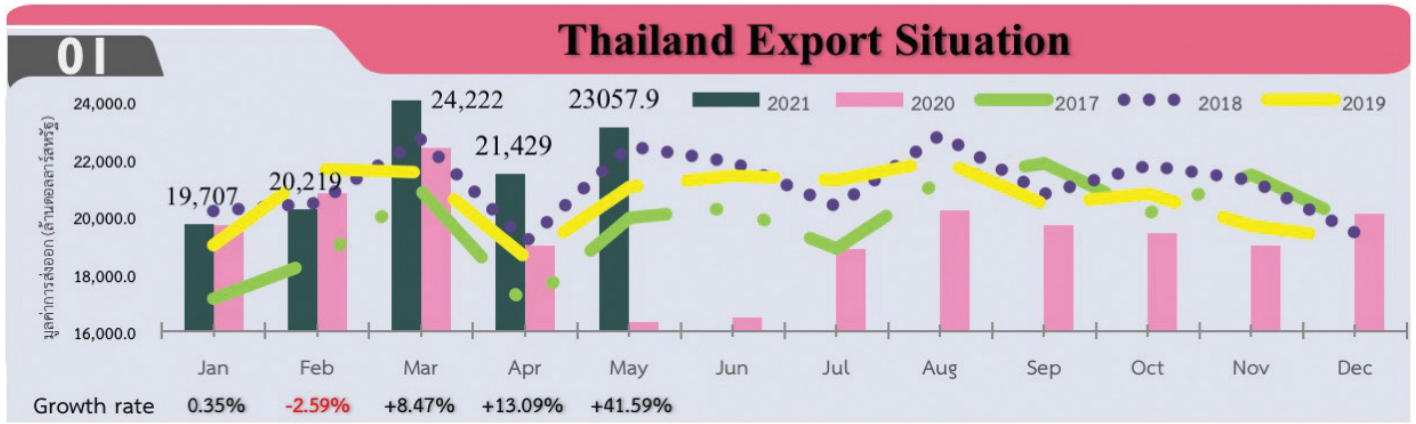
Marine Statistics (June 2021)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU)

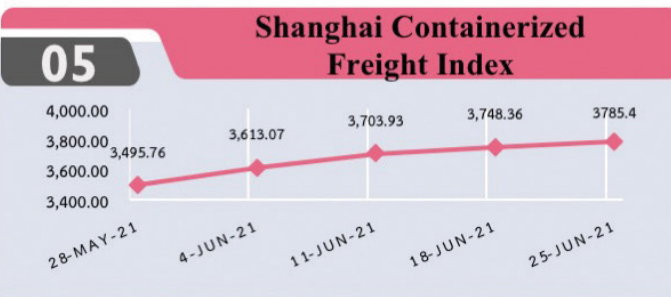
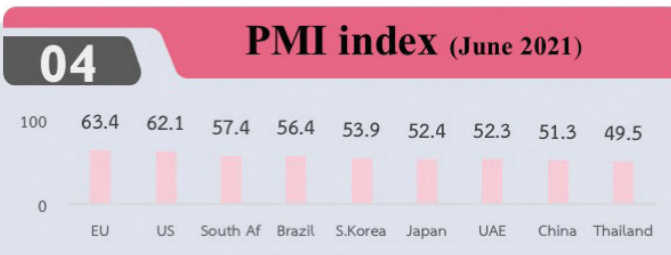
Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
426	476	1,856	6,013	5,600

Bunker Prices

	VLSFO	529.0 - 557.0
	IFO380	413.0 - 439.0



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (MUSD)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	200	-42.1	0
ยางพารา	419	99.2	42
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	279	10.7	30
น้ำตาลทราย	116	-45.7	-24
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"			
อาหารอื่นๆ	797	30.4	
ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป	1,280	31.9	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป	396	-16.5	3-5
ไก่สดแช่แข็งแปรรูป	298	13.9	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	88	-1.8	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	1875	146.2	10-15
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1267	130.2	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,597	48.8	
Hard disk drive	1,207	64.2	7
แผงวงจรไฟฟ้า	709	29.8	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	619	86.3	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	196	44.6	
สินค้าส่งออก"กลุ่มพลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,150	54.7	23
เคมีภัณฑ์	833	73.8	15
เม็ดพลาสติก	942	61.4	20-30
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	367	27.4	
สินค้าส่งออก"กลุ่มอื่นๆ"			
อัญมณีและเครื่องประดับ	1,091	-23.8	3-5
น้ำมันสำเร็จรูป	795	105.5	25
สิ่งทอ	514	38.2	10 to 15



สรท. วอนรัฐเร่งกระจายวัคซีน เร่งการเติบโตส่งออกไทย

วันที่ 6 ก.ค. 2564 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมพ์กุล รองประธาน สรท. และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ระบุ การส่งออกเดือนพฤษภาคม 2564 มีมูลค่า 23,057 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 41.59% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) การส่งออกในรูปแบบบาทเท่ากับ 714,885 ล้านบาท ขยายตัว 36.22% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้าในเดือนพฤษภาคม 2564 มีมูลค่า 22,261 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 63.54% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปแบบเงินบาทมีมูลค่า 699,918 ล้านบาท ขยายตัว 57.50% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ เดือนพฤษภาคม 2564 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 795 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็น 14,967 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำ น้ำมันและอาวุธยุทธปัจจัย เดือนพฤษภาคม การส่งออกขยายตัวร้อยละ 45.87)

ภาพรวมช่วงเดือนม.ค. - พ.ค. ปี 2564 ไทยส่งออกรวมมูลค่า 108,635 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 10.78% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) คิดเป็นมูลค่าการส่งออกในรูปแบบบาทที่ 3,279,410 ล้านบาท ขยายตัว 7.64% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 107,141 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 21.52% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) หรือคิดเป็นมูลค่า 3,280,010 ล้านบาท ขยายตัว 18.27% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ ช่วงเดือน ม.ค.- พ.ค. 2564 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 1,494 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และขาดดุล 600 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำ และน้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย เดือนม.ค. - พ.ค. การส่งออก ขยายตัว 17.13%)

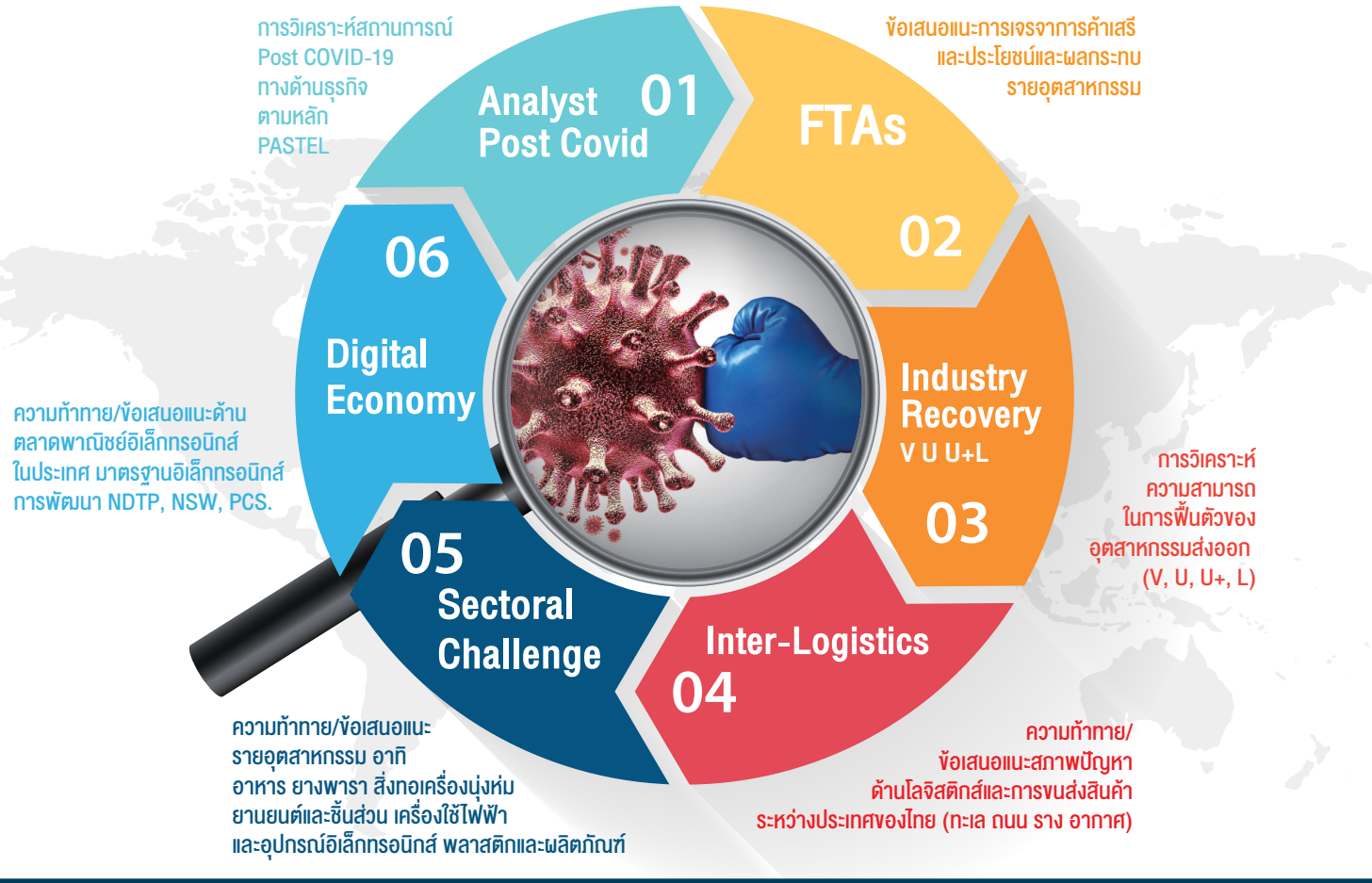
ทั้งนี้ สรท. คาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2564 เติบโตมากกว่าร้อยละ 7 และมีโอกาสเติบโตถึงร้อยละ 10 (ณ เดือนกรกฎาคม 2564) โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโลก 1.1) การขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ สหรัฐ จีน สหภาพยุโรป และญี่ปุ่นจากการดำเนินมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่และความคืบหน้าในการฉีดวัคซีนซึ่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในการกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการใช้จ่ายตามปกติ 1.2) ดัชนีผู้จัดการฝ่ายการผลิตโลก (world PMI index) ที่อยู่ระดับมากกว่า 50 อย่างต่อเนื่อง สะท้อนถึงการฟื้นตัวของกิจกรรมการผลิตสอดคล้องกับทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจทั่วโลกอย่างแข็งแกร่ง 2) ค่าเงินบาทที่เคลื่อนไหวในทิศทางอ่อนค่า จากปัจจัยความกังวลต่อสถานการณ์ระบาดของโควิดในประเทศไทยที่มีความรุนแรงซึ่งส่งผลลบมุมมองเศรษฐกิจไทย ปี 2564 รวมถึงการแข็งค่าโดยเปรียบเทียบของเหรียญสหรัฐ จากการเตรียมยกเลิกนโยบายการเงินแบบผ่อนคลายเป็นของธนาคารกลางสหรัฐ จากแรงกดดันเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้นจากการเติบโตอย่างมากของเศรษฐกิจสหรัฐ 3) ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงถึงระดับ 70 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลจากแรงหนุนจากความต้องการใช้น้ำมันที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทั่วโลก โดยเฉพาะยุโรปและสหรัฐฯ ที่เริ่มมีการผ่อนคลามาตรการล็อกดาวน์ในหลายพื้นที่ รวมถึงจำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ใหม่อันทั่วโลกปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) แรงงานขาดแคลน เศรษฐกิจที่มีแนวโน้มฟื้นตัวทำให้ความต้องการแรงงานในกระบวนการผลิตเพิ่มขึ้น แรงงานต่างด้าวเดินทางกลับประเทศ และยังไม่ได้เดินทางกลับเข้ามาจากการปิดประเทศ ประกอบกับปัจจุบันจำนวนวัคซีนโควิด-19 ในประเทศไทย ยังไม่สามารถจัดสรรให้เพียงพอกับ

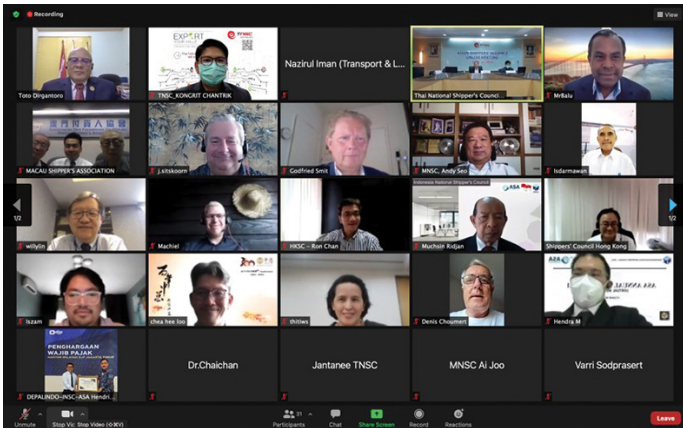
จำนวนแรงงานในภาคการผลิตเท่าที่ควร ยิ่งซ้ำเติมปัญหาการขาดแคลนแรงงานให้ทวีความรุนแรงมากขึ้น 2) สถานการณ์การระบาดของโควิด-19 ที่มีความรุนแรงในประเทศ อาทิ กรณีคลัสเตอร์การระบาดในหลายกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ ภายในประเทศ เริ่มส่งผลกระทบต่อกระบวนการผลิตที่ต้องหยุดชะงักชั่วคราวและการเลื่อนส่งมอบสินค้าไปยังประเทศปลายทาง สะท้อนภาพรวมเศรษฐกิจที่อาจฟื้นตัวได้ช้ากว่าเดิมดังจะเห็นได้จากการปรับประมาณการเศรษฐกิจของธนาคารแห่งประเทศไทย (GDP) ลดลงจากร้อยละ 3.0 เหลือ 1.8 ในปี 2564 3) ปริมาณปัจจัยการผลิตที่ไม่เพียงพอและมีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น 3.1) สถานการณ์ชิปขาดแคลนที่ยังไม่คลี่คลายส่งผลกระทบต่อโดยเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์ที่หยุดผลิตในบางรุ่นไปถึง 1 เดือน และคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการผลิตรถยนต์ของโลกปีนี้ประมาณ 4 ล้านคัน จากปริมาณผลิตทั้งหมด 78 ล้านคัน ซึ่งประเทศไทยอาจจะได้รับผลกระทบประมาณ 10% รวมถึงต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นในเครื่องใช้ไฟฟ้า อาทิ โทรทัศน์ และ Smart phone 3.2) ราคาเหล็กในตลาดโลกที่ทรงตัวในระดับสูง เนื่องด้วยปริมาณอุปสงค์การใช้เหล็กที่เพิ่มสูงตามทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ประกอบกับจีนซึ่งเป็นผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่ของโลก มีนโยบายควบคุมโรงงานเหล็กที่ไม่ได้มาตรฐานปล่อยมลพิษในเมืองถังชาน ทำให้ปริมาณอุปทานไม่เพียงพอ ส่งผลต่อต้นทุนการผลิตสินค้าเกี่ยวเนื่องที่เพิ่มสูงขึ้น อาทิ วัตถุดิบผลิตกระป๋อง รถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า แผงโซลาร์ เป็นต้น 3.3) ปริมาณสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกไม่เพียงพอ อาทิ น้ำตาลทราย จากปริมาณอ้อยที่ลดลงเนื่องจากเดิมสูงสุดถึง 130 ล้านตันเหลือเพียง 66 ล้านตันในรอบปี 2563/64 เนื่องจากเกษตรกรเริ่มหันไปปลูกพืชชนิดอื่นทดแทน อาทิ มันสำปะหลัง และข้าวโพด เหตุด้วยราคาอ้อยในตลาดโลกที่ทรงตัวในระดับต่ำมานานและภาวะภัยแล้ง 4) ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลนและอัตราค่าระวางที่ทรงตัวในระดับสูง 4.1) การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และ Space Allocation เนื่องจาก Port congestion ท่าเรือต้นทาง / Transshipment port และ ท่าเรือปลายทางโดยเฉพาะเส้นทางสหรัฐ ทำให้ผู้ประกอบการต้องมีการจองระวางเรือล่วงหน้ามากกว่า 2 สัปดาห์ ประกอบกับสายเรือเริ่มมีการทำ blank sailing ในบางเส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยง Congestion ส่งผลกระทบต่อการขาดแคลน Space และตู้คอนเทนเนอร์ให้รุนแรงมากขึ้น สายเรือยังคงมีการจัดสรรตู้คอนเทนเนอร์ (Space allocation) ส่วนใหญ่ให้กับจีนและเวียดนาม เนื่องจากมีความสามารถในการจ่ายค่าระวางในอัตราที่สูงกว่าประเทศไทย ทำให้ผู้ประกอบการไทยประสบปัญหาการขาดแคลน Space เป็นอย่างมาก 4.2) ค่าระวางที่อยู่ในทิศทางขาขึ้น เกือบทุกเส้นทางโดยเฉพาะเส้นทางสหภาพยุโรปและสหรัฐ เนื่องด้วยปริมาณการขนส่งทั่วโลกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับทิศทางการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง ประกอบกับมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม อาทิ Peak season surcharge (PSS) ซึ่งเป็นต้นทุนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น เป็นต้น

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย วังวอนให้รัฐบาลดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อเร่งฉีดวัคซีนให้ครอบคลุมทุกกลุ่ม โดยเฉพาะแรงงานภาคการผลิตให้เร็วที่สุด เนื่องจากวัคซีนเป็นเครื่องป้องกันการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 อย่างเดียวที่สามารถช่วยภาคการส่งออกและภาคการผลิตซึ่งเป็นชีพพลายเซ่นของการส่งออก ซึ่งเป็นเครื่องจักรทางเศรษฐกิจที่ยังเดินหน้าต่อไปได้ให้สามารถฟื้นตัวและสนับสนุนเศรษฐกิจในประเทศให้ยังอยู่รอดได้ต่อไป

Post Covid-19 Rehabilitation Project



สรท. และ ASA ประกาศยุติแผนผลักดันการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางทะเลสู่ระดับโลก



เมื่อวันที่ 17 มิ.ย. 2564 เวลา 13.00-16.00 น. สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) โดย ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Asian Shippers' Alliance (ASA) Online Meeting 2021 ร่วมกับ Indonesia National Shippers' Council (INSC), Shippers' Council of Bangladesh (SCB), The Hong Kong Shippers' Council (HKSC), Macau Shipper's Association (MSA) และ Malaysian National Shippers' Council (MNSC) โดยมี Mr.Denis Chourmet ประธาน Global Shippers' Alliance (GSA) และผู้บริหารจาก The European Shippers' Council (ESC) และ Business Council for Efficient Trade (BCET) เข้าร่วมสังเกตการณ์

ผู้เข้าร่วมประชุมมีมติที่สำคัญ ประกอบไปด้วย 1) ยกระดับความร่วมมือระหว่างสมาชิกเพื่อผลักดันการแก้ไขปัญหาค่าระวางที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปัญหาการขาดแคลนตู้และระวางขนส่งสินค้าทางทะเลสู่การหารือในเวทีระดับโลก อาทิ องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ องค์กรการค้าโลก ให้มีการพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกันระหว่างชาติสมาชิก ตลอดจนกำหนดกฎระเบียบในการกำกับดูแลและ

บริหารจัดการอุปสงค์และอุปทานในตลาดให้มีความสมดุลและโปร่งใส ภายใต้ค่าระวางและค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มที่สมเหตุสมผล 2) ผลักดันให้หน่วยงานกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าในแต่ละประเทศ ตลอดจนองค์กรระหว่างประเทศมีการตรวจสอบการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมจากการบริหารจัดการของสายเรือระหว่างประเทศ ซึ่งไม่เพียงส่งผลกระทบต่อผู้ส่งสินค้า แต่ยังก่อให้เกิดผลเสียต่อเศรษฐกิจโลกในภาพรวม ที่ประชุมจึงมีข้อเรียกร้องให้หน่วยงานและองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องมีการพิจารณามาตรการยกเว้นการรวมตัวของสายเรือและบังคับใช้กฎหมายแข่งขันทางการค้าให้เกิดความเป็นธรรมในการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล 3) ยกระดับความร่วมมือระหว่างสมาชิกในการแก้ไขสถานการณ์การขนส่งทางทะเลในปัจจุบัน อาทิ การแลกเปลี่ยนข้อมูลปริมาณผู้ส่งสินค้าและแนวทางแก้ไขในแต่ละประเทศ การสร้างความร่วมมือในการเจรจากับสายเรือเพื่อให้ได้มาซึ่งระวางเรือและตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจผู้ส่งสินค้า เรียกร้องให้ภาครัฐในแต่ละประเทศผ่อนปรนมาตรการในด้านโลจิสติกส์เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 เพื่อให้ผู้ส่งสินค้าหมุนเวียนได้เร็วมากขึ้น ร่วมมือกันศึกษารูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศที่เป็นทางเลือกเพื่อทดแทนการขนส่งสินค้าทางทะเล ตลอดจนสนับสนุนให้มีการต่อและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ในแต่ละประเทศเพิ่มขึ้น เป็นต้น

อนึ่ง องค์กรสมาชิกที่เข้าร่วมประชุมต่างเผชิญผลกระทบจากการปัญหาการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่คล้ายคลึงกัน อาทิ ต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างประเทศปรับตัวสูงขึ้นซึ่งเงินไม่สามารถส่งออกและนำเข้าสินค้าได้ ความถี่ในการให้บริการเดินเรือลดลงและการรอคอยผู้ส่งสินค้าทำให้ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าไปถึงผู้ซื้อใช้เวลานานมากขึ้นและมีผลต่อต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลัง การยกเลิกตู้และเที่ยวเรือในระยะสั้นซึ่งขัดทำให้ไม่สามารถจัดหาบริการขนส่งอื่นทดแทนได้ทันเวลา และความแออัดของท่าเรือและการขนส่งในประเทศ เป็นต้น ซึ่งผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นอุปสรรคอย่างยิ่งในการฟื้นตัวของภาคการค้าระหว่างประเทศจากสถานการณ์โควิด-19 ในปัจจุบัน ทั้งนี้กรณีประเทศไทย หากมีการนำเข้าตู้เปล่ามากกว่า 2,012,581 ที่อยู่ในปี 2564 หรือเฉลี่ย 176,000 ที่อยู่ ต่อเดือน และสามารถทุเลาปัญหาเรื่องค่าระวาง การส่งออกของไทยในปีนี้จะสามารถเติบโตได้ไม่น้อยกว่า 10% อย่างแน่นอน

Opportunity and Threat for Intra ASEAN Logistics (Thai – Vietnam) (2)

โอกาส และ อุปสรรค รูปแบบการขนส่งสินค้า ในเส้นทาง ไทย ลาว เวียดนาม เพื่อส่งออกสู่ประเทศจีน

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามเป็นคู่ค้าอันดับที่ 4 ของประเทศไทยในภูมิภาคอาเซียน และประเทศไทยเป็นคู่ค้ารายใหญ่ที่สุดอันดับที่ 1 ของเวียดนาม เมื่อเทียบกับทุกประเทศในอาเซียน เวียดนามแบ่งกลุ่มพื้นที่เศรษฐกิจออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ เวียดนามเหนือ โดยมีกรุงฮานอยเป็นศูนย์กลาง และมีท่าเรือขนส่งสินค้าทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศจีนผ่านทางเขตปกครองตนเองกวางซี และมณฑลยูนนาน เวียดนามกลาง โดยมีเมืองดานังเป็นศูนย์กลาง ซึ่งมีการขนส่งสินค้าทางถนนเชื่อมโยงกับตอนกลางของประเทศลาวและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยผ่านระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตก (East West Economic Corridor - EWEC) และเวียดนามใต้ โดยมีนครโฮจิมินห์เป็นศูนย์กลาง ซึ่งมีการขนส่งสินค้าทางถนนเชื่อมโยงกับตอนใต้ของกัมพูชาและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยผ่านระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor - SEC) โดยปัญหาอุปสรรคของระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง การประสานความเชื่อมโยงระหว่าง การขนส่งรูปแบบต่างๆ และยกระดับความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศภายในภูมิภาค โดยเฉพาะภายใต้กรอบอนุภูมิภาค ลุ่มน้ำโขงและอาเซียน มีรายละเอียดดังนี้

โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> เวียดนามได้ปรับลด/ยกเลิกอัตราภาษีในกลุ่มสินค้ารัฐบาลเคยมีนโยบายปกป้องจำนวนหลายกลุ่ม เช่น อาหารทะเล เสื้อผ้า สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์นม กาแฟ ผลิตภัณฑ์ไม้และกระดาษ เหล็กและเหล็กกล้า อิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าอุตสาหกรรม การขนส่งสินค้าผ่านแดนจากไทยไปเวียดนามใช้เส้นทาง R12 (กรุงเทพฯ-นครพนม/ท่าแขก-นาพาว/จาลอ-วินห์-ฮานอย) เป็นหลักเนื่องจากระยะทางที่สั้นกว่าเส้นทางอื่น และเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังนครหนานหนิง มณฑลกวางตุ้งทางตอนใต้ของจีนได้ กลุ่มประเทศสมาชิกในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงจึงเริ่มเปิดเดินรถขนส่งสินค้าผ่านแดนอย่างเป็นทางการภายใต้ความ ตกลง GMS-CBTA เพื่อลดข้อจำกัดและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าผ่านแดนรูปแบบเดิม การขยายโครงข่ายขนส่งระบบรางในภูมิภาคอาเซียน เช่น รถไฟรางคู่ของไทยที่เชื่อมต่อต่อเส้นทางรถไฟสายทรานส์เอเชีย (Trans-Asian Railway) จะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของผู้ต้องการขนส่งสินค้าไปเวียดนามเนื่องจากมีต้นทุนขนส่งที่ต่ำกว่า ความได้เปรียบของรถไฟขนส่งสินค้าข้ามแดน คือ ปริมาณการขนส่งในแต่ละเที่ยว (ปริมาณการขนส่งเที่ยวละ 20-25 ตู้) การไม่สิ้นเปลืองน้ำมันและแรงงานคนขับ การผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสาร (e-Paperless) ที่มีความรวดเร็ว และการกระจายสินค้าในระยะไกลมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ต่ำ ช่วยประหยัดเวลาและลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในกระบวนการขนส่งได้มาก สอดคล้องกับสถานการณ์ความไม่ปกติจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 การขนส่งทางรถไฟจึงเป็นอีกทางเลือกสำหรับผู้ส่งออกผลไม้ไทย โดยเฉพาะในช่วงที่มีผลไม้ออกสู่ตลาดจำนวนมาก เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจเกิดจากการที่รถบรรทุกต้องรอคิวที่ด่านทางบกให้ยาวอีกวัน ทั้งนี้ ผู้ส่งออกสามารถเลือกใช้การขนส่งทางรถไฟเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรที่ด่านรถไฟฝางเสียแล้วเปลี่ยน (ยกตู้) ไปใช้รถบรรทุกเพื่อกระจายเข้าสู่ตลาดทั่วประเทศจีน การเปิดด่านชายแดนทั้งทางบก คือด่านตงซิง ซึ่งปัจจุบันใช้รองรับสินค้าผักผลไม้จากไทย และด่านไฮว้อ๊กวานที่เป็นด่านทางบกเดิมแต่ประสบปัญหาความแออัด รวมถึงการเปิดด่านสถานีรถไฟฝางเสียให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าผักผลไม้ผ่านทางรถไฟ ทำให้สามารถเพิ่มปริมาณสินค้าผักผลไม้จากไทย ได้เพิ่มขึ้น และในอนาคตจะใช้สำหรับการขนส่งสินค้าอื่นๆ ได้ต่อไป รัฐบาลเวียดนามจึงอนุญาตให้ต่างชาติเข้ามาเป็นเจ้าของกิจการในสาขาการบริการ โลจิสติกส์ได้ถึงร้อยละ 100 เป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพเข้าไปประกอบธุรกิจและให้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> ปัญหาสภาพถนน ความแตกต่างของกฎหมายขนส่ง และความซับซ้อนของพิธีการศุลกากร ยังเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากไทยไปเวียดนาม ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนการขนส่ง เส้นทางทางเป็นหุบเขาสลับพื้นที่การเกษตร และบางช่วงเป็นหลุมเป็นบ่อทำให้มีการซ่อมแซมถนนเป็นระยะ ทางรถไฟของเวียดนามยังไม่ได้รับการพัฒนามากนัก ทำให้ยังไม่มียุทธศาสตร์สำคัญในการค้าระหว่างประเทศ ขาดเส้นทางรถไฟให้เชื่อมโยงไปทางเหนือและตะวันตก เนื่องจากขาดการลงทุน ระบบรางรถไฟของเวียดนามยังคงเป็นแบบกว้าง 1 เมตร โดยขนาดของรางรถไฟจีนมีขนาด 1.435 เมตร ไม่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งทางราง ต้องมีการยกขนส่งสินค้า รวมถึงการขนส่งทางรถไฟส่วนใหญ่ไม่มีการควบคุมข้อตกลง GMS CBTA ยังไม่ครอบคลุมการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรในเส้นทาง R8 และ R12 ด้านกฎหมายขนส่งของเวียดนามที่ผ่อนปรนให้รถขนส่งสัญชาติไทยข้ามพรมแดนไปเวียดนามทำให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนไปเวียดนามต้องใช้วิธีถ่ายสินค้าลงรถขนส่งสัญชาติลาวที่พรมแดนลาว แล้วจึงส่งต่อไปยังเวียดนาม ความแตกต่างจากไทย เช่น การกำหนดน้ำหนักบรรทุก และการจำกัดความเร็ว ขณะที่ พิธีปฏิบัติด้านศุลกากรและกฎระเบียบด้านการค้าระหว่างประเทศของแต่ละประเทศมีความซับซ้อนหลายขั้นตอนทำให้เกิดความแออัดของรถขนส่งสินค้าที่จอดรอบริเวณหน้าด่านศุลกากร เวียดนามยังขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานของ Cold Chain ทั้งในแบบคลังสินค้าห้องเย็นในเชิงพาณิชย์ (Commercial Cold Storage)– ส่งออก ปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานของ Cold Chain ในเวียดนามส่วนใหญ่มีศักยภาพในการตอบสนองความต้องการของภาคอุตสาหกรรมส่งออกอาหารทะเลเท่านั้น

ปัจจัย ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการขนส่ง สนับสนุนการส่งออกของเวียดนาม

ทำเลที่ตั้งของเวียดนามเอื้อต่อการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขั้นต้นและการทำการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากอยู่ใกล้จีนซึ่งเป็นแหล่งห่วงโซ่อุปทานเดิม จึงทำให้ง่ายต่อการนำเข้าสินค้าขั้นต้นเพื่อผลิตและประกอบสินค้า นอกจากนี้ พื้นที่ชายฝั่งของเวียดนามยังสามารถพัฒนาเป็นท่าเรือออคทะเลได้อีกมาก ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการส่งออกสินค้าผ่านทะเลจีนใต้ที่เป็นเส้นทางการค้าทางทะเลที่สำคัญของโลกได้ต่อไป

นโยบายรัฐบาลเวียดนามที่เอื้ออำนวยของรัฐบาลเวียดนามกับผู้ให้บริการเวียดนาม ได้แก่ การขนส่ง ทั้งทางทะเล ทางบก ทางน้ำภายในประเทศ และทางรถไฟ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ท่าเรือทางทะเล คลังตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ (Inland Container Depot: ICD) คลังสินค้า และคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) การขนถ่ายสินค้า (Cargo Handling) ธุรกิจรับจัดส่งสินค้า (Freight Forwarding) ตัวแทนสายเดินเรือ (Shipping Agency) ตัวแทนผ่านพิธีการศุลกากร (Customs Agency) และการขนส่งที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

1. ท่าเรือและการขนส่งทางทะเล

เวียดนามมีท่าเรือทั้งหมด 127 แห่ง โดยมีท่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลจำนวน 37 แห่ง ท่าเรือส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่เก่า และล้าสมัย รวมทั้งเป็นท่าเรือน้ำตื้น ที่มีพื้นที่และคลังสินค้าไม่เพียงพอต่อการรองรับตู้คอนเทนเนอร์และสินค้า และมีท่าเรือเพียงไม่กี่แห่งที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดการและเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ทันสมัยที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้ กิจกรรมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเวียดนามส่วนใหญ่จะดำเนินการที่ เมืองใหญ่ และบริเวณใกล้เคียง เช่น นครโฮจิมินห์ นครโฮฟอง กรุงฮานอย นครดานัง และเมืองกวี-ญิน (Qui Nhon)

ภาคเหนือ ท่าเรือโฮฟองและท่าเรือหุงอัง (Vung Ang) เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเล ท่าเรือโฮฟองและท่าเรือหุงอังไม่ใช่ท่าเรือน้ำลึก ดังนั้น เรือตู้คอนเทนเนอร์ลำใหญ่ในช่องทางการค้าตะวันออกไกล (Trade Lane Far East) ไม่สามารถเทียบท่าโดยตรงในท่าเรือ 2 แห่งนี้จึงหมายความว่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่จะเทียบท่าที่สิงคโปร์หรือฮ่องกงเพื่อถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ลงในเรือขนาดเล็กกว่าก่อนที่จะมาเทียบท่าในท่าเรือ 2 แห่งดังกล่าว

ภาคกลาง ท่าเรือกวี-ญิน (Quy Nhon) และท่าเรือดานังเป็นท่าเรือระหว่างประเทศ โดยท่าเรือกวี-ญิน เป็นท่าเรือรับ – ส่งสินค้าจากจังหวัดในภาคตะวันตก และภูมิภาคสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขงของเวียดนาม และเป็นศูนย์กลางในการรับ – ส่งสินค้าออกส่งต่อไปกัมพูชา ส่วนท่าเรือดานังเป็นท่าเรือน้ำลึกและมีการเชื่อมต่อไปท่าเรือต่างๆ ในเวียดนามโดยตรง

ภาคใต้ ท่าเรือก๊ายแม็ป (Cai Mep) เป็นท่าเรือน้ำลึกซึ่งมีการเชื่อมต่อไปท่าเรือทางภาคเหนือของภูมิภาคยุโรป ท่าเรือก๊ากไ (Cat Lai) เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุด และมีเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ทันสมัยที่สุดในเวียดนาม ท่าเรือก๊ากไไม่ใช่ท่าเรือน้ำลึก การขนส่งสินค้าจากต่างประเทศต้องผ่านท่าเรือที่สิงคโปร์ก่อน ทั้ง 2 ท่าเรือนี้เป็นท่าเรือที่สำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าที่มาจาก/ถึงนครโฮจิมินห์ จังหวัดด่งนายและจังหวัดบิ่นห์เยือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าที่สำคัญของเวียดนาม

ปัญหาของท่าเรือ สภาพของถนนที่เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักยังมีสภาพไม่ดีขึ้น

3. การขนส่งทางบก

เวียดนามมียานพาหนะขนส่งสินค้าทั้งหมด ภายใต้การบริหารจัดการของ สหกรณ์และบริษัทครอบครัวที่กระจายทั่วประเทศเวียดนาม สำหรับสหกรณ์หรือบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ส่วนมากตั้งอยู่ที่ โฮจิมินห์ ดานัง และโฮฟอง ปัจจุบัน ถนนในเวียดนามมีจำกัด และมีคุณภาพไม่ดีขึ้น ทำให้การจราจรติดขัด และส่งผลต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ด้วย ถนนในเวียดนามยาว ทั้งหมด 224,632 กิโลเมตร โดยมีทางหลวงแห่งชาติ (National Highway: NH) ซึ่งเป็นถนนสายหลักของเวียดนามยาว 16,940 กิโลเมตร และถนนระดับจังหวัดยาว 207,692 กิโลเมตร เวียดนามสร้างทางด่วนเพื่อแก้ปัญหาของถนนสายหลักที่มีอยู่ เช่น การออกแบบและการจราจรที่ยังไม่เหมาะสม



4. ทางรถไฟและการขนส่งทางรถไฟ

เวียดนามมีทางรถไฟยาวประมาณ 2,600 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางหลัก 7 เส้น เนื่องจากขาดการลงทุน ระบบรางรถไฟของเวียดนามจึงยังคงเป็นแบบกว้าง 1 เมตร นอกจากนี้ การขนส่งทางรถไฟของ เวียดนามไม่ปลอดภัยมากนัก เพราะจุดตัดทางรถไฟส่วนใหญ่ไม่มีการควบคุม และมีแผนการพัฒนาการขนส่งทางราง เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือระหว่างประเทศ นิคมอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวทางรถไฟภายในประเทศของเวียดนาม สามารถเชื่อมโยงกับทางรถไฟของจีน ทำให้สามารถใช้รถไฟข้ามพรมแดนไปถึงมณฑลยูนนานและมณฑลกว่างสีของจีนได้ กิจกรรมนี้อยู่ภายใต้การบริหารของบริษัทรถไฟเวียดนาม (Vietnamese Railway Company)



2. สนามบินและการขนส่งทางอากาศ



เวียดนามมีสนามบินพลเรือนที่ยังดำเนินการอยู่ทั้งหมด 21 แห่ง เป็นสนามบินระหว่างประเทศ 9 แห่ง ได้แก่ สนามบินโนนบาย (Noi Bai) ณ กรุงฮานอย สนามบินเตินเซินญืด (Tan Son Nhat) ณ นครโฮจิมินห์ สนามบินดานัง (Da Nang) สนามบินเกิ่นเทอ (Can Tho) สนามบินก๊าดบี (Cat Bi) สนามบินพูบาย (Phu Bai) สนามบินวินห์ (Vinh) สนามบินฟูก๊วก (Phu Quoc) บนเกาะฟูก๊วก จังหวัดเกียนยาง และสนามบินคัมรานห์ (Cam Ranh) ซึ่งมีเพียงสนามบินโนนบายและสนามบินเตินเซินญืดมีเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นประจำ และสนามบินภายในประเทศ 12 แห่ง

แผนพัฒนาสนามบินเพื่อรองรับสินค้า

- สนามบินดานัง สามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ 250,000 – 300,000 ตันต่อปี
- สนามบินฟูก๊วกอยู่ในเกาะฟูก๊วก จังหวัดเกียนยาง สามารถการขนส่งสินค้าทางอากาศ 300,000 ตันต่อปี
- สนามบินจูลาย จังหวัดกว๋างหงาย สามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ 5 ล้านตันต่อปี

5. การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (Inland Waterway Transport)



เวียดนามมีเส้นทางขนส่งทางน้ำภายในประเทศทั้งหมด 40,998 กิโลเมตร ถูกใช้ในการขนส่งทางน้ำประมาณ 8,000 กิโลเมตร หรือ 4,971 ไมล์ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในภูมิภาคสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแดงทางเหนือ และภูมิภาคสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขงทางใต้การขนส่งทางน้ำมีความได้เปรียบและได้รับความนิยมมากในการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขงกับกัมพูชา การขนส่งทางน้ำเวียดนามมีความได้เปรียบของเครือข่ายแม่น้ำ การลงทุนที่เพียงพอ และเครือข่ายแม่น้ำที่เชื่อมโยกับประเทศเพื่อนบ้าน เวียดนามมีศักยภาพที่จะเป็นประเทศศูนย์กลางสำหรับสินค้าผ่านแดน (Transit Goods) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ด้วยการจัดการท่าเรือและการบริการการจราจรทางน้ำที่ยังไม่ดีทำให้เวียดนามไม่สามารถก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทาง Inland Waterways ได้ด้วยท่าเรือภายในประเทศส่วนใหญ่มีขนาดเล็กและอยู่ในสภาพไม่ดี การขนถ่ายสินค้าส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเนื่องจากมีท่าเรือไม่กี่แห่งที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสม

โอกาส และ อุปสรรค ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการขนส่ง ต่อการส่งออกเวียดนาม

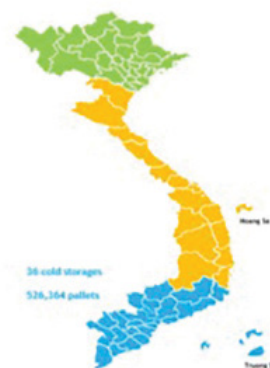
โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> รัฐบาลเวียดนามวางแผนจะปรับปรุงระบบการขนส่งทางรถไฟเพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือระหว่างประเทศ นิคมอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวทางรถไฟภายในประเทศของเวียดนาม สามารถเชื่อมโยงกับทางรถไฟของจีน ทำให้สามารถใช้รถไฟข้ามพรมแดนไปถึงมณฑลยูนนานและมณฑลกว๋างสีของจีนได้ เครือข่ายแม่น้ำที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเวียดนามมีศักยภาพที่จะเป็นประเทศศูนย์กลางสำหรับสินค้าผ่านแดน (Transit Goods) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การเปิดด่านชายแดนทั้งทางบก คือด่านตงซิง ซึ่งปัจจุบันใช้รองรับสินค้าผักผลไม้จากไทย และด่าน โฮยอ๊กวานที่เป็นด่านทางบกเดิมแต่ประสบปัญหาความแออัด รวมถึงการเปิดด่านสถานีรถไฟผิงเสียงให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าผักผลไม้ผ่านทางรถไฟ ทำให้สามารถเพิ่มปริมาณสินค้าผักผลไม้จากไทย ได้เพิ่มขึ้น และในอนาคตจะเหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าอื่นๆ ได้อีกไป สามารถใช้โครงข่ายทางรถไฟของจีนลำเลียงผลไม้ไปยังหัวเมืองสำคัญ อาทิ นครเซี่ยงไฮ้ (ใช้เวลา 45 ชั่วโมง) กรุงปักกิ่ง (ใช้เวลา 70 ชั่วโมง) หรือไปยังเอเชียกลางและยุโรปผ่านทางรถไฟจีน-ยุโรป (China-Europe Railway Express) (ใช้เวลา 7-10 วัน ขณะที่ทางเรือใช้เวลา 1 เดือน) 	<ul style="list-style-type: none"> ถนนในเวียดนามมีจำนวนจำกัดและมีคุณภาพไม่ดีนัก ทำให้การจราจรติดขัด สภาพของถนนที่เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักยังมีสภาพไม่ดี และส่งผลต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ด้วย การจัดการท่าเรือและการบริการการจราจรทางน้ำยังไม่ดีทำให้เวียดนามไม่สามารถก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทาง Inland Waterways ด้วยท่าเรือภายในประเทศส่วนใหญ่มีขนาดเล็กและอยู่ในสภาพไม่ดี การขนถ่ายสินค้าส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณริมฝั่งแม่น้ำเนื่องจากมีท่าเรือไม่กี่แห่งที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสม โครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการโลจิสติกส์ในเวียดนามยังไม่ได้ได้รับการพัฒนามากนักด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศเวียดนามที่มีลักษณะยาวและแคบ เนื่องจากขาดการลงทุน ระบบรางรถไฟของเวียดนามยังคงเป็นแบบกว้าง 1 เมตร โดยขนาดของรางรถไฟจีนมีขนาด 1.435 เมตร ไม่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งทางราง ต้องมีการยกขนสินค้ารวมถึงการขนส่งทางรถไฟของเวียดนามไม่ปลอดภัยมากนัก เพราะจุดตัดทางรถไฟส่วนใหญ่ไม่มีการควบคุม

Cold Chain (Cold Storage และ Refrigerated Transportation)

ธุรกิจ Cold Chain ในเวียดนามส่วนใหญ่ยังอยู่ในระดับที่ต้องพัฒนาและปรับปรุงระบบควบคุมอุณหภูมิและความปลอดภัยในคลังสินค้าให้ดีขึ้น นอกจากนี้ Cold Chain ซึ่งประกอบด้วยคลังสินค้าและการขนส่งด้วยระบบความเย็นเป็นส่วนหนึ่งของบริการคลังสินค้าในเวียดนาม ปัจจุบัน เวียดนามสามารถให้บริการสินค้าที่ต้องแช่เย็นได้เพียง 473,000 ตัน และส่วนใหญ่จะให้บริการสำหรับภาคการผลิต บริษัทโลจิสติกส์ทั้งในและต่างประเทศในเวียดนามยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการได้ เนื่องจากบริษัทที่ให้บริการในเวียดนามยังมีจำนวนจำกัด นอกจากนี้ การแข่งขันในสาขานี้ยังอยู่ในระดับต่ำทำให้ธุรกิจ Cold Chain เป็นสาขาที่มีศักยภาพในการเติบโตอีกมากในเวียดนามในอนาคต

ความต้องการคลังสินค้าห้องเย็นสำหรับประเทศเวียดนามเพื่อรองรับห่วงโซ่อุปทานบริการการขายปลีกร้านอาหาร ศูนย์การค้าซูเปอร์มาร์เก็ต ร้านสะดวกซื้อ และร้านมินิมาร์ท ที่เพิ่มขึ้น ความต้องการการขนส่งด้วยรถตู้เย็น รวมทั้งคลังสินค้าห้องเย็นสำหรับการบริโภคในเวียดนาม มีกลุ่มสินค้าหลัก 4 กลุ่มที่ต้องการคลังสินค้าห้องเย็น ได้แก่ อาหารทะเล เนื้อสัตว์ปีกและผลไม้ และการค้าปลีก สินค้าของชำ (Grocery Retailing) ซึ่งแต่ละกลุ่มสินค้ามีความต้องการคลังสินค้าห้องเย็นที่แตกต่างกัน เช่น คลังสินค้าห้องเย็นที่ใช้ในการส่งออกอาหารทะเลต้องอยู่ใกล้ท่าเรือหลัก

VIETNAM COLD CHAIN MARKET 2019
Cold storage designed capacity by region



หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom) 1 วัน
“มีใบประกาศนียบัตรของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย” เดือน กรกฎาคม 2564
 (ค่าลงทะเบียนรวม VAT แล้ว)

JULY 2021	
<p>พ.ค. 15 09.00-16.00 น. เจาะลึกกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า การรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (ROO) โดย อาจารย์สมบุญพงษ์ พุกกะเวส อดีตผู้อำนวยการส่วนศันอากาศตามมาตรา 19 ทวี สำนักพิทักษ์ศุลกากร กรมศุลกากร ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท Link: https://bit.ly/oneday364</p>	<p>พ.ค. 22 09.00-16.00 น. เติมเต็มความรู้ ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก โดย ดร.ศรีสลา กวบียกุล รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท Link: https://bit.ly/oneday264</p>

กิจกรรมอบรม Online “ฟรี” สำหรับสมาชิก สรท. ภายใต้โครงการ GoTogether

JULY 2021

จ. 20 09.00-12.00 น.

หลักการสำคัญในการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล

โดย คุณพิศษุ งามวิจิตร
ที่ปรึกษาคณะกรรมการสมาคมประกันวินาศภัยไทย

AUGUST 2021

ส. 6 09.00-12.00 น.

การคำนวณต้นทุนเพื่อขอใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้า

โดย คุณจินตมา พุฒินาการกุล
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
กรมการค้าต่างประเทศ

อ. 10 13.30-16.30 น.

ระบบการบริหารจัดการท่าเรือกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งออก

โดย คุณมินทร์วี โพธิ์ดี
ผู้ช่วยประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายพาณิชย์
บริษัท สหไทยเทอริมินอล จำกัด (มหาชน)

อ. 17 09.00-12.00 น.

ขั้นตอนและวิธีการใช้สิทธิประโยชน์ตามบัตรส่งเสริมการลงทุน

โดย ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

จ. 30 13.30 -16.30 น.

การรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเองและการพิสูจน์ถิ่นกำเนิดสินค้า
ย้อนหลัง

โดย คุณวรวุฒิ หนื่นทอง
นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ
กรมการค้าต่างประเทศ

SEPTEMBER 2021

พ. 1 13.30-16.30 น.

ทักษะที่สำคัญของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในยุค New Normal

โดย คุณพจมาน ภาษจันทร์
อดีตผู้อำนวยการบริหารด้าน Supply Chain Management
บริษัท เนสท์เล่ (ประเทศไทย) จำกัด

ส. 4 09.00-12.00 น.

พิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs)

โดย คุณอาภาพรรณ แสงมุกดา
นายด่านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่
กรมศุลกากร



Make your entire customs & trade compliance processes safer and more efficient – globally

MIC is the worldwide leading provider of global customs and trade compliance software solutions. More than 700 customers, in 55+ countries, on six continents, use MIC customs and trade compliance software.

Automation and cost savings with just one contact!

MIC is the specialist for the integration of a global customs and trade compliance system with regards to regional and national legislation requirements. The MIC software modules comply with all requirements of the customs and trade compliance management of international companies. MIC simply offers tailored software solutions – both multinational and multiregional!

www.mic-cust.com



One system, one customs & trade compliance database, one user interface, one maintenance, implementation and support service – globally.

Everything from a single source, with one contact, as an On-Premises or Software as a Service (SaaS)/Cloud solution.

Get your personal presentation of field-tested customs solutions and contact us:

MIC

Tel.: +43(0)732-778496
sales@mic-cust.com

mic managing
international
customs & trade compliance

LQSPX #BATCH 14

Logistics Qualification System Program 2021

หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง

เป็นหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
เน้นการปฏิบัติจริงโดยการถ่ายทอดประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทชั้นนำส่งผู้เข้าร่วมอบรมอย่างต่อเนื่อง อาทิ



วิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิในหลักสูตร



คุณพวงมาน ภาษวีรณ
อดีตผู้อำนวยการบริหาร
Supply Chain Management
บริษัท เนสท์เล่ (ประเทศไทย) จำกัด



คุณนพพร เทพลีธรา
คณบดีกิตติคุณ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยศรีปทุม



คุณราชนทร์ ชัยวัฒนานนท์
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส
ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน



ดร.ชัยชาญ เจริญสุข
ประธาน
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สมัครด่วน รับจำนวนจำกัด
ตั้งแต่วันที่ - 30 กันยายน 2564



ดูรายละเอียดเพิ่มเติม
และลงทะเบียนเข้าร่วมอบรมได้ที่

<https://bit.ly/tnsclqsp14>

“ปรับลดราคาฝ่าวิกฤต COVID-19”

TNSC Member

จากราคาปกติ 45,900 บาท **เหลือเพียง 29,900 บาท**

Non - Member

จากราคาปกติ 51,900 บาท **เหลือเพียง 36,900 บาท**

(หมายเหตุ : ราคาข้างต้นไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

Organized by



Supported by

