

E-BOOK VERSION



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 08/2021 | สิงหาคม 2564

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

“...The container shipping **CRISIS**  
- Its impact and why it is different  
from anything we have seen before...”




Thai National Shippers' Council  
1168/97, 32<sup>nd</sup> Floor, Zone C, Lumpini Tower Bldg.,  
Rama IV Road, Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120  
Tel. : +66 (0) 2679 7555 || Fax. : +66 (0) 2679 7500-2

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

# Economic Indicators : June 2021






## Export Value

01

 23,699 MUSD (↑ +43.82%)  132,334 MUSD (↑ +15.53%)  
 June 738,135 M.Bht (↑ +51.33%) Jan – June 4,017,545 M.Bht (↑ +12.59%)



02

### Partner Country (June 2021)

|        |  |  |  |  |  |
|--------|---|---|---|---|---|
|        | China   | US  | Japan   | Viet  | Hong Kong   |
| Growth | 42.0  | 41.2  | 32.3  | 42.1  | 36.6  |
| MUSD   | 3,371   | 3,952   | 2,168   | 1,164   | 1,125   |





03

### Oil Price (USD/Barrel) & Gold

| OPEC                 | Brent | WTI             |  |
|----------------------|-------|-----------------|---|
| 69-75                | 68-77 | 66-76           |   |
| <b>Export value</b>  |       | <b>Price</b>    |  |
| 432 MUSD (↑ +68.12%) |       | 1,774 USD/Ounce |   |


04




### Thai Additional Statistic


|  |  |
|--|--|
| GDP Q1/2021  | Inflation rate (June)  |
|  -2.6% (YoY)      |  +1.25% (YoY) |
| Current balance (June 2021)  | Interest rate policy   |
|  -41,039.29 M.THb |  0.50%        |





05

### Positive & Negative + Risk


Positive 

-  การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโลก
-  ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงถึงระดับ 70 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
-  ค่าเงินบาทที่เคลื่อนไหวในทิศทางอ่อนค่า

Negative & Risk 


-  สถานการณ์การระบาดโควิด-19 ที่มีความรุนแรงในประเทศ
-  ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลนและอัตราค่าระวางที่ทรงตัวในระดับสูง
-  การขาดแคลนแรงงาน
-  ปริมาณปัจจัยการผลิตที่ไม่เพียงพอและมีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น

### Suggestion by TNSC

-  เเร่งฉีดวัคซีนให้ครอบคลุมทุกกลุ่มโดยเร็วที่สุด และใช้มาตรการสาธารณสุขเดียวกันทั่วประเทศ
- หากจำเป็นต้อง Fully Lockdown ขอให้ “ยกเว้น” ภาคการผลิต
- เร่งการจัดการด้านเอกสารออนไลน์


06

### Baht / USD (June 2021)

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

07

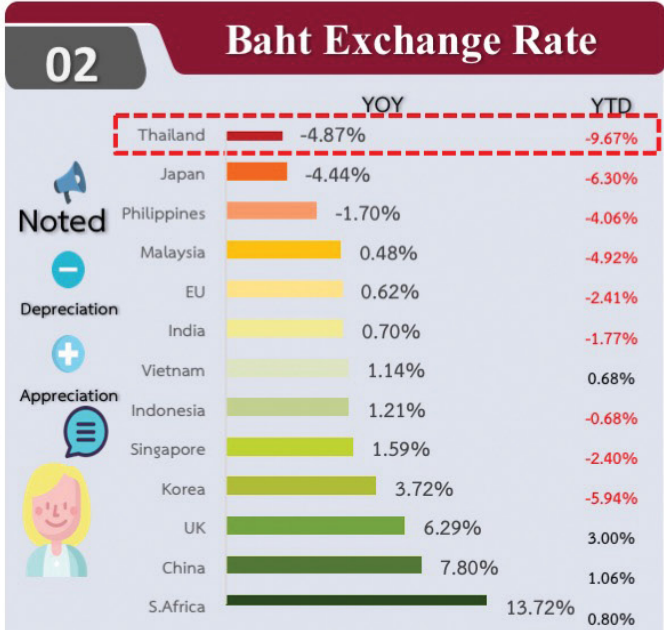
### Marine Statistics (July 2021)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU) 

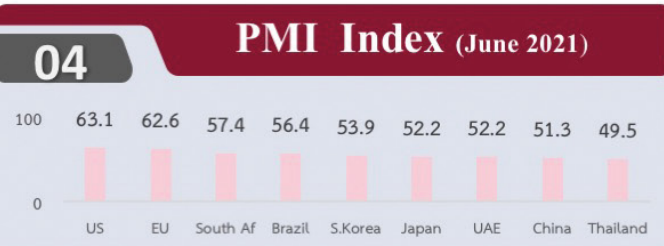
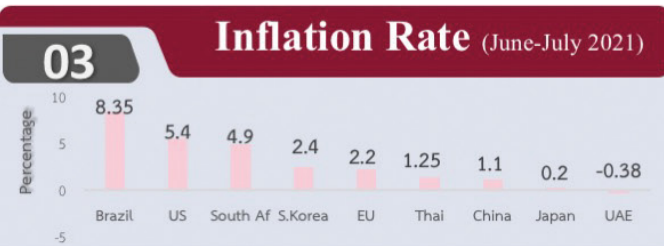
| Port Klang | Shanghai | Dubai | EU    | USWC  |
|------------|----------|-------|-------|-------|
| 423        | 534      | 2,206 | 7,413 | 8,000 |

Bunker Prices

|   |        |               |
|---|--------|---------------|
|  | VLSFO  | 538.5 – 565.0 |
|   | IFO380 | 426.5 – 446.0 |



| สินค้าส่งออกสำคัญ                                 | มูลค่า<br>(ล้านเหรียญสหรัฐ) | การเติบโต<br>(%) | Forecast<br>(%) |
|---|-----------------------------|------------------|-----------------|
| <b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"</b>                  |                             |                  |                 |
| ข้าว  | 228                         | -7.4             | 0               |
| ยางพารา   | 395                         | 111.9            | 20 (±5)         |
| ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง                              | 308                         | 81.5             | 30              |
| น้ำตาลทราย  | 156                         | 18.8             | -10             |
| <b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"</b>                  |                             |                  |                 |
| ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป                    | 914                         | 110.2            |                 |
| อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป                | 466                         | -3.6             |                 |
| ไก่สดแช่แข็งแปรรูป                                | 298                         | 10.7             | 3-5%            |
| กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป                        | 111                         | 18.1             |                 |
| <b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"</b>               |                             |                  |                 |
| ยานพาหนะ  | 1,874                       | 63               | 10-15           |
| อุปกรณ์และส่วนประกอบ                              | 1,362                       | 108              |                 |
| <b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"</b> |                             |                  |                 |
| เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ           | 1,976                       | 19.58            |                 |
| Hard Disk Drive                                   | 1,298                       | 34               | 10              |
| แผงวงจรไฟฟ้า                                      | 771                         | 30.65            |                 |
| เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ                    | 12,862                      | 18.56            |                 |
| เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ              | 217                         | 29.3             |                 |
| <b>สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"</b>                |                             |                  |                 |
| ผลิตภัณฑ์ยาง                                      | 1,308                       | 38.1             | 23              |
| เคมีภัณฑ์   | 889                         | 59.8             | 15              |
| เม็ดพลาสติก                                       | 944                         | 50               | 25-30           |
| ผลิตภัณฑ์พลาสติก                                  | 374                         | 19.4             |                 |
| <b>สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"</b>                  |                             |                  |                 |
| อัญมณีและเครื่องประดับ                            | 948                         | 90.5             | 3-5             |
| น้ำมันสำเร็จรูป                                   | 641                         | 81.9             | 25              |
| สิ่งทอ  | 514                         | 38.2             | 5-10            |



## “ประสานเสียงภาคเอกชนเรียกร้องเร่งฉีดวัคซีนภาคส่งออกพยุงเศรษฐกิจของประเทศ”

วันที่ 3 สิงหาคม 2564 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับ นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ที่ปรึกษา สรท. นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน สรท. และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ระบุ การค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนมิถุนายน 2564 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า 23,699 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 43.82% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 738,135.34 ล้านบาท ขยายตัว 41.48% เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในเดือนมิถุนายนขยายตัว 41.56% ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 22,754.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 53.75% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 718,651.32 ล้านบาท ขยายตัว 51.33% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมิถุนายน 2564 เกินดุลเท่ากับ 945.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 19,484.02 ล้านบาท

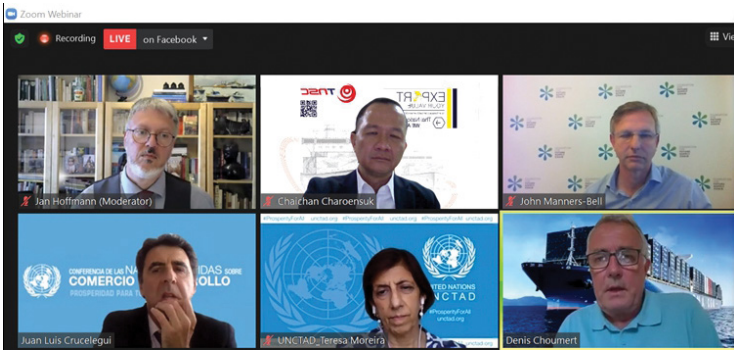
ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออก รวมมูลค่า 132,334.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 15.53% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 4,017,545.69 ล้านบาท ขยายตัว 12.59% เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในครึ่งปีแรกนี้ขยายตัว 20.84% ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 129,895.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 26.15% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 3,998,661.75 ล้านบาท ขยายตัว 23.10% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 เกินดุลเท่ากับ 945.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 18,883.94 ล้านบาท

ทั้งนี้ สรท. คงคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2564 เติบโต ร้อยละ 10 (ณ เดือนสิงหาคม 2564) โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโลก 1.1) การขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ สหรัฐฯ จีน สหภาพยุโรป และญี่ปุ่นจากการดำเนินมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจขนาดใหญ่และความคืบหน้าในการฉีดวัคซีนซึ่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในการกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการใช้จ่ายตามปกติ 1.2) ดัชนีผู้จัดการฝ่ายการผลิตโลก (World PMI index) ที่อยู่ระดับมากกว่า 50 อย่างต่อเนื่อง สะท้อนถึงการฟื้นตัวของกิจกรรมการผลิตสอดคล้องกับ ทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจทั่วโลกอย่างแข็งแกร่ง 2) ค่าเงินบาทเคลื่อนไหวในทิศทางอ่อนค่าใกล้เคียง 33 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากปัจจัยความกังวลต่อสถานการณ์ระบาดของโควิดในประเทศไทยที่มีความรุนแรงซึ่งส่งผลลบต่อเศรษฐกิจไทยปี 2564 ประกอบกับการแข็งค่าโดยเปรียบเทียบของเหรียญสหรัฐจากการเผชิญแรงกดดัน หลังประธานธนาคารกลางสหรัฐ (เฟด) ส่งสัญญาณไม่รีบคุมเข้มนโยบายการเงิน แม้ว่าเงินเฟ้อสหรัฐฯ จะขยับสูงขึ้น 3) ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงอย่างต่อเนื่องถึงระดับ 70 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลจากแรงหนุนจากความต้องการใช้น้ำมันที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทั่วโลกโดยเฉพาะยุโรปและสหรัฐฯ ที่เริ่มมีการผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ในหลายพื้นที่ รวมถึงจำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ใหม่อันทั่วโลกปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง และ ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) สถานการณ์การระบาดโควิด-19 ที่มีความรุนแรงในประเทศไทย 1.1) จำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ภายในประเทศยังคงพุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หากไม่สามารถควบคุมและลดการแพร่ระบาดได้ อาจกระทบเศรษฐกิจไทยอย่างรุนแรง โดยเฉพาะภาคการส่งออกซึ่งถือเครื่องจักรตัวสุดท้ายที่ยังขับเคลื่อน 1.2) กรณีการติดเชื้อในกลุ่มโรงงาน

อุตสาหกรรมเริ่มแพร่กระจายมากขึ้น ซึ่งจะกระทบต่อกำลังการผลิต และการส่งมอบสินค้า ทำให้การส่งออกเติบโตได้เพียง 10% จากที่คาดว่า มีโอกาสเติบโตได้ถึง 15% ประกอบกับมาตรการ Bubble & Seal ซึ่งโรงงานขนาด SMEs ส่วนใหญ่อาจไม่สามารถดำเนินการได้และมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก ขณะเดียวกันภาครัฐไม่สามารถอำนวยความสะดวกและสนับสนุนได้ทั้งหมด 2) ปริมาณความต้องการผู้สินค้ายังไม่เข้าสู่ภาวะสมดุล ปริมาณการหมุนเวียนของผู้สินค้ายังไม่เพียงพอประกอบกับค่าระวางเรือยังคงปรับตัวอยู่ในทิศทางขาขึ้น 2.1) ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลยังมีการปรับขึ้นในเกือบทุกเส้นทางโดยเฉพาะเส้นทางยุโรป และสหรัฐอเมริกา เนื่องด้วยปริมาณการขนส่งทั่วโลกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับทิศทางเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง ขณะที่สายเรือใช้โอกาสเรียกเก็บค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มมากขึ้น อาทิ Peak Season Surcharge (PSS) ซึ่งแม้บางบริษัทยอมจ่ายอัตรา Premium แต่ก็ยังไม่ได้ผู้สินค้ารวมถึงผู้ส่งออกที่ได้รับการยืนยันแล้วก็อาจถูกยกเลิกก่อนกำหนด ทำให้ผู้ส่งออกไทยไม่สามารถส่งออกได้ตามเป้าหมาย 2.2) การบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือที่ขาดประสิทธิภาพ และปัญหาจากการล่าช้าของเรือ ทำให้ผู้สินค้าไม่สามารถหมุนเวียนในระบบได้ดีเพียงพอ 3) แรงงานขาดแคลน เนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจทำให้ความต้องการแรงงานในกระบวนการผลิตเพิ่มขึ้นแต่แรงงานต่างด้าวเดินทางกลับประเทศและยังไม่ได้เดินทางกลับเข้ามา ประกอบกับยังไม่สามารถจัดสรรวัคซีนโควิด-19 ให้เพียงพอกับจำนวนแรงงานในภาคการผลิต ซ้ำเติมปัญหาการขาดแคลนแรงงานให้ทวีความรุนแรงมากขึ้น ขณะที่ ยังมีข้อจำกัดในการจ้างแรงงานแบบ part-time ให้สอดคล้องกับกฎหมายในปัจจุบัน และ 4) ปัจจัยการผลิตมีปริมาณไม่เพียงพอ ส่งผลให้ต้นทุนวัตถุดิบสูงขึ้น อาทิ Semiconductor Chip / Steel โดยเฉพาะต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อาทิ คอมพิวเตอร์ โทรศัพท์มือถือ เป็นต้น และไม่สามารถผลิตได้ตามกำลังการผลิตหรือความต้องการของตลาดโลก

ข้อเสนอแนะและความเห็นของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (1) สรท. ไม่เห็นด้วยกับมาตรการ Fully Lockdown โดยขอ “ยกเว้น” ให้ภาคการผลิตและกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้า อาทิ การปฏิบัติงานของท่าเรือ การขนส่งสินค้าเข้าสู่ท่าเรือ ยังสามารถดำเนินการได้ต่อเนื่อง เพราะมีผลต่อสัญญาการค้าระหว่างประเทศ และหลายธุรกิจมีส่วนการผลิตเพื่อป้อนตลาดในประเทศ หากมีการหยุดประกอบการจะส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดแคลนสินค้าอุปโภคบริโภคภายในประเทศตามมาในที่สุด (2) สรท. เรียกร้องให้รัฐบาลเร่งบริหารจัดการฉีดวัคซีนให้ครอบคลุมทุกภาคส่วน โดยเฉพาะแรงงานภาคอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกให้เร็วที่สุด (3) สรท. เรียกร้องให้มีการปรับใช้มาตรการทางสาธารณสุขที่เป็นมาตรฐานเดียวจากส่วนกลางเพื่อให้สามารถดำเนินการเหมือนกันในแต่ละพื้นที่จังหวัด โดยเฉพาะกรณีโรงงานที่มีพนักงานอยู่ในกลุ่มเสี่ยง (4) สรท. เรียกร้องให้หน่วยงานราชการเร่งปรับปรุงการทำงานในการจัดการด้านเอกสารออนไลน์ (e-Document) และการขออนุญาต/ใบรับรองเพื่อการส่งออกนำเข้าผ่านระบบ National Single Window (NSW) เพื่อลดการสัมผัสจากการเข้าไปติดต่อราชการ

# สรท. ยกระดับวิกฤตปัญหาตู้สินค้าขาดแคลนและค่าระวางเรือสู่เวทีระดับโลก



**“...The container shipping CRISIS - Its impact and why it is different from anything we have seen before...”**

เมื่อวันอังคารที่ 13 กรกฎาคม 2563 เวลา 20.00-21.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) และในนามตัวแทน Asian Shippers' Alliance (ASA) ได้นำข้อเสนอประเด็นปัญหาการขนส่งสินค้าทางทะเลที่สำคัญคือ การขาดแคลนตู้สินค้าและระวางเรือ (Space) และค่าระวางเรือที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก ต่อเวทีการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD) เพื่อร่วมหารือในปัญหาการขนส่งสินค้าทางเรือตู้คอนเทนเนอร์ สถานการณ์อัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้น และข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อทุกประเทศทั่วโลก เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นในอนาคต สอดคล้องกับที่ นายโจ ไบเดน ประธานาธิบดีสหรัฐฯ ได้ทราบถึงปัญหาและขอให้กระทรวงยุติธรรมสหรัฐฯ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเร่งดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาโดยเร็วเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศในระยะยาว

ทั้งนี้ ประธาน สรท. ได้นำเสนอเหตุที่มาของปัญหา อาทิ การแพร่ระบาดของ COVID-19 มาตรการล็อกดาวน์ ส่งผลให้ 1) แรงงานและประสิทธิภาพท่าเรือในหลายประเทศลดลง 2) การปิดกิจการและโรงงานผลิตชั่วคราว 3) การส่งออกของจีนที่ฟื้นตัวและอุปสงค์สหรัฐฯ และสหภาพยุโรปเพิ่มขึ้น 4) ประเด็นคลองสุเอซและการหยุดชะงักอื่นของการปฏิบัติงานในท่าเรือที่สำคัญหลายแห่ง ข้อจำกัดของการผลิตตู้คอนเทนเนอร์ และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งนำไปสู่ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน อาทิ 1) ความแออัดของท่าเรือและระยะเวลาการขนส่งจากท่าเรือถึงท่าเรือนานขึ้น 2) เรือล่าช้ากว่ากำหนดส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลก 3) ตู้คอนเทนเนอร์และระวางเรือขาดแคลน ส่งผลให้อัตราค่าขนส่งเพิ่มขึ้น ตลอดจนชี้แจงผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในเอเชีย อาทิ 1) ระยะเวลาการรอโหลดสินค้าขึ้นเรือแม่ ณ ท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้านานมากขึ้น 2) ระยะเวลาขนส่งสินค้านานขึ้นสร้างความเสี่ยงต่อการขาดแคลนวัตถุดิบในห่วงโซ่มูลค่าโลก 3) ระยะเวลาขนส่งนานขึ้นส่งผลกระทบต่อภาระเงินนานขึ้นสำหรับเทอมการค้าบางเงื่อนไขทำให้เกิดปัญหากระแสเงินสดแก่ผู้ส่งออก 4) ความล่าช้าของตารางเดินเรือที่เกิดจากการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์กับการบริหารจัดการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในประเทศ เช่น ผู้ขนส่งสินค้า ตัวแทนเรือ ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ บริษัทบรรทุก กานกองตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น 5) การเพิ่มขึ้นของต้นทุนคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง เนื่องจากสต็อกสินค้าสำเร็จรูปจำนวนมาก 6) ผู้ส่งออกมีต้นทุนสูงขึ้นแต่ไม่สามารถขึ้นราคาสินค้าได้ เนื่องจากกำลังซื้อของผู้บริโภคยังไม่ฟื้นตัว เป็นต้น

อนึ่ง สรท. ร่วมกับ Asian Shippers' Alliance (ASA) ประกอบด้วยสภาผู้ส่งสินค้าจากชาติพันธมิตรในเอเชีย ได้สรุปข้อเสนอแนะต่อประชาคมโลกเพื่อเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าว ประกอบด้วย 1) ยกย่องเพื่อสะท้อนบทบาทของผู้ส่งออกที่ปัจจุบันการส่งออกเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ยังคงติดปัญหาในเรื่องของต้นทุนโลจิสติกส์และค่าใช้จ่ายภายใน

ประเทศ (Local Charge) รวมถึงขาดแคลนในเรื่องของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จะรองรับประสิทธิภาพของเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 2) ผลักดันและร่วมมือกับหน่วยงานรัฐและองค์กรระหว่างประเทศที่กำกับดูแลการแข่งขันทางการค้า เพื่อตรวจสอบการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลให้สอดคล้องกับการกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าที่เป็นธรรม 3) ส่งเสริมความร่วมมือของสภาผู้ส่งออกในแต่ละประเทศ อาทิ 3.1) การแลกเปลี่ยนข้อมูลความพร้อมและปริมาณของตู้คอนเทนเนอร์และแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดจากแต่ละประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์และประยุกต์ใช้ในประเทศภาคีสมาชิก 3.2) เร่งเจรจากับผู้ให้บริการสายเรือเพื่อรับประกันพื้นที่และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกมีเพียงพอ 3.3) สนับสนุนหน่วยงานภาครัฐผ่อนคลายมาตรการควบคุมโควิด-19 ด้านการขนส่ง เพื่อการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ได้สะดวกมากขึ้น 3.4) ศึกษารูปแบบทางเลือกในการขนส่งระหว่างประเทศอื่น เช่น การขนส่งทางรถ และทางราง เป็นต้น และ 3.5) สนับสนุนอุตสาหกรรมผลิตและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์สำหรับขนส่งทางทะเล เพื่อให้มีเพียงพอ

อนึ่ง ที่ประชุมมีความเห็นว่า 1) ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศและส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วนตลอดทั้ง Global Supply Chain ได้แก่ ผู้นำเข้าและส่งออกสินค้า บริษัทตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สายการบินเรือ รวมถึงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง อาทิ คลังสินค้า ดังนั้นจึงควรผลักดันการหารือสู่เวทีระดับโลกให้มีการพิจารณาแก้ไขปัญหาร่วมกันระหว่างชาติสมาชิกโดยด่วน 2) หน่วยงานกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าในแต่ละประเทศต้องให้ความสำคัญและเร่งพัฒนากลไกควบคุมการแข่งขันและการกำหนดอัตราค่าระวางและค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยอาจกำหนดหรือจัดทำข้อเสนอแนะทางกฎหมายให้มีการกำหนดนโยบายด้านราคาของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์มีความชัดเจน โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้นโยบายมีความน่าเชื่อถือ ตลอดจนช่วยให้การแก้ไขปัญหาในปัจจุบันมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงการสร้างเวทีให้ผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมหารือเพื่อหาทางออกร่วมกันก่อนบังคับใช้กฎหมาย 3) แม้รัฐบาลหลายประเทศมีแนวคิดในการจัดตั้งสายการบินเรือเพื่อขับเคลื่อนนโยบายในการลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มปริมาณระวางขนส่ง ลดการขาดดุลค่าระวางเรือ และเสริมศักยภาพการแข่งขันให้กับกองเรือของประเทศตน อย่างไรก็ตามควรคำนึงถึงสภาพการแข่งขันที่รุนแรงของสายเรือที่มุ่งเน้นการสร้างเส้นทางให้บริการที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงท่าเรือและเส้นทางทางการค้าหลักและรองทั่วโลก และมุ่งลดต้นทุนด้วยการประหยัดต่อขนาดการขนส่งซึ่งเป็นอุปสรรคสำหรับเรือขนาดเล็กที่มีเงินทุนจำกัดในการลงทุนเพื่อตอบสนองเรื่องดังกล่าว และสถานการณ์ในระยะยาวของตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งอาจกลับเข้าสู่วัฏจักรขาลงในอนาคตอันอาจทำให้การลงทุนไม่ประสบความสำเร็จและกลายเป็นหนี้สินของประเทศ 4) แต่ละประเทศควรยกระดับการจัดการระบบข้อมูลตู้สินค้าเข้าออกรายวันอย่างใกล้ชิดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาปริมาณตู้สินค้าขาดแคลน และ 5) แต่ละประเทศต้องเร่งขับเคลื่อนพัฒนาระบบแพลตฟอร์มการค้าอิเล็กทรอนิกส์ทั้งระดับประเทศ (National Digital Trade Platform) และระดับภูมิภาค (Regional Digital Trade Platform) ตลอดจนระบบดิจิทัลในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีภายในประเทศ

# ผลประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนด้านการพาณิชย์ (กรอ.พาณิชย์) ครั้งที่ 2/2564

วันที่ 16 กรกฎาคม 2564 คุณกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ที่ปรึกษาสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คุณสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน และ คุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนด้านการพาณิชย์ (กรอ.พาณิชย์) ครั้งที่ 2/2564 โดยมี คุณจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธาน และผู้บริหารกระทรวงพาณิชย์ การยางแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง/ท่าเรือกรุงเทพ) และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมหารือ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

สรท. ได้เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าในช่วงที่ผ่านมาและแนวทางแก้ไขปัญหาค่าระวางเรือที่ปรับตัวสูงขึ้นรวมถึงข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหามาจากสมาคมไม้ยางพาราไทยต่อที่ประชุมคณะกรรมการ กรอ. พาณิชย์ ครั้งที่ 2/2564 ดังนี้

## 1. ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

คอนเทนเนอร์ได้ข้อสรุปร่วมกันโดยการทำเรือฯ แข็งให้ทราบถึงตัวเลขว่าขณะนี้ตู้คอนเทนเนอร์ทั้งนำเข้าและส่งออกเข้าสู่สถานะสมดุลแล้ว ตัวเลขนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งแต่เดือน มกราคม-พฤษภาคม 2564 มีจำนวน 2,200,000 TEU ส่งออก 2,000,000 TEU ยังมีตู้เหลืออยู่ประมาณ 200,000 TEU ที่สามารถใช้ได้แต่เนื่องจากในภาคปฏิบัติจริงจำนวนหนึ่งต้องรอขึ้นตอนในการนำสินค้าออกทำให้ตู้ไม่ว่าง และภาคเอกชนบางส่วนต้องใช้ระยะเวลาในการเคลียร์ตู้สินค้า ประกอบกับเป็นเรื่องการบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือ และปัญหาเรือ Delay ทำให้ตู้สินค้าติดตัวไม่หมุนเวียนในระบบที่คล่องตัวทำให้บางช่วงตู้ขาดแคลนในบางช่วงเวลา

### ข้อสังเกตจากที่ประชุม

- ประเด็นปัญหาที่ตู้สินค้าล่าช้า ส่วนหนึ่งมีสาเหตุมาจากการดำเนินพิธีการที่ล่าช้า การชำระเงินที่ต้องเคลียร์กับธนาคารและการเคลียร์สินค้าจากตู้และเคลียร์ตู้ซึ่งต้องใช้เวลา
- ต้องเร่งนำเข้าเรือแม่เข้ามามากขึ้น

3. ต้องแก้ไขเรื่องการอำนวยความสะดวกการถ่ายลำ (Transshipment) เพื่อให้เรือใหญ่สามารถเข้ามาถ่ายลำในประเทศไทยมากขึ้นรวมถึงสามารถเข้ามาที่ท่าเรืออื่นๆ ได้นอกจากเข้าเทียบท่าที่แหลมฉบังอย่างเดียวและเพื่อให้มีเรือลำอื่นจากประเทศใกล้เคียงสามารถโหลดสินค้าขึ้นเรือแม่ที่จะเข้ามาในไทยได้มากขึ้นเพื่อเป็นการจูงใจ แต่ปัจจุบันยังติดขัดข้อกฎหมายกว่า 17 ฉบับ 5 กระทรวง ในเรื่องของการตรวจสอบสินค้าต่างๆ ที่อยู่บนเรือ โดยสินค้าต่างๆ จะต้องไม่ถือเป็นการนำเข้ามาในราชอาณาจักรไทยซึ่งที่ไม่จูงใจให้เรือใหญ่สามารถเข้ามารับสินค้าในไทยมากขึ้น ทำให้มี space ขาออกเพิ่มขึ้น

**มติที่ประชุม** ขอให้ปลัดกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธานแก้ไขปัญหาระงับนี้ โดยขอให้เชิญ 5-6 กระทรวงที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย Transshipment โดยเฉพาะการถ่ายลำ และเอกชนทั้งหมดร่วมกันหารือแก้ปัญหาระยะสั้นและในระยะยาวขอให้ดูเรื่องการแก้กฎหมายเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เรือขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่าที่แหลมฉบังมากขึ้นเนื่องจากการนำสินค้ามาส่งประเทศไทยอย่างเดียวกันไม่จูงใจตั้งนั้นควรเปิดโอกาสให้สามารถถ่ายลำระหว่างทางไปยังประเทศอื่นได้ด้วย

## 2. ค่าระวางเรือทรงตัวในระดับสูง

กระทรวงพาณิชย์แจ้งรายงานจากการหารือร่วมกับเอกชนที่เกี่ยวข้องก่อนหน้านี้ซึ่งการปรับขึ้นราคาค่าระวางเป็นไปตามกลไกราคาในตลาด หากแต่ขอให้มีการลดค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มที่เกิดขึ้นจากสถานการณ์ขาดแคลนตู้สินค้า ตู้สินค้าติดตัว และค่าระวางที่สูงขึ้น รวมถึงปัญหาการ Delay ของสายเรือจนเกิดเป็นต้นทุนค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

บางส่วนเริ่มมีการรวมตัวกันทำสัญญาล่วงหน้า (Service Contract) กับสายการเดินเรือเพื่อมีหลักประกันในเรื่องค่าระวางและจะได้มีตู้สินค้าแน่นอน

สรท. รายงานที่ประชุมเพิ่มเติม ปัจจุบันมีกลุ่มสินค้าอาหารสำเร็จรูปและไม้ยางพารา ที่ขอให้ สรท. ช่วยประสานทำ Service contract อยู่ระหว่างการดำเนินการประสานกับ Principal สายเรือในต่างประเทศ นอกจากนี้ สรท. เสนอให้มีการทำ service contract ระยะ 3-6 เดือน

### ปัญหา/ข้อเสนอแนะ สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือในปัจจุบัน

#### 01

เรื่องค่าระวางยังคงทรงตัวในระดับสูง

การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงพื้นที่ระวางเรือ

**ปัญหาที่เกิดขึ้น**

1. Container Circulation Crisis ทำให้มีตู้ไม่เพียงพอสำหรับการส่งออก เนื่องจากปัจจัยเรื่องเรือ Delay รวมถึงการขาดแคลน Space บนเรือแม่ทำให้มีตู้ติดค้างภายในท่าเรือเพื่อการส่งออก และส่งผลให้ไม่สามารถหมุนเวียนตู้ได้ตามกำหนด จึงเกิดความติดตัว ไม่มี Buffer Stock ทั้งที่เดิมมี Buffer ราว 2 สัปดาห์
2. ปัญหาเรื่องเรือ Delay ส่งผลให้สายเรือเปลี่ยนแปลงตารางเรือ ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมกับผู้ส่งออก โดยที่สายเรือไม่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น อาทิ 1) ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมให้ภรตหัวลาก เนื่องจากต้องวิ่งรถกลับไปยังลานกองตู้ใหม่อีกครั้ง 2) ภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสินค้าคงคลังที่ต้องจัดเก็บเป็นระยะเวลาเพิ่มขึ้น 3) ภาระค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม ค่า Storage ตู้สินค้าในท่าเรือ ที่เกินจาก Free time ค่า Detention Fee จากที่ผู้ส่งออกนำตู้สินค้าไปใช้เกินกว่าเวลาที่กำหนด 4) ภาระค่าใช้จ่ายกับบริษัทรถหัวลากในการค้างรถบรรทุกไว้ที่โรงงานเพื่อรอคืนตู้ตามกำหนดคืนตู้ใหม่ เป็นต้น

**ข้อเสนอแนะ**

1. ขอให้ พณ./คค. จัดตั้งคณะทำงานร่วมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว รวมถึงหลักต้นและขอการสนับสนุนไปยังเวทีระดับโลก อาทิ WTO UNCTAD IMO เป็นต้น
2. การปฏิเสศการให้ตู้สินค้าตาม Booking Confirmation จากการปรับเปลี่ยนตารางเรือเพราะความล่าช้าของเรือ และมีค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มเติม โดยไม่ใช้ความผิดของผู้ประกอบการ มีความเสี่ยงเข้าข่ายความผิดตาม พ.ร.บ. การแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 คณะกรรมการแข่งขันทางการค้า (OTCC) (คค./พณ./OTCC)
- ขอให้กระทรวงพาณิชย์ ช่วยประสานความร่วมมือไปยังการทำเรือแม่ประเทศไทย เพื่อบริหารจัดการจัดสรรพื้นที่วางตู้คอนเทนเนอร์ส่วนกลางเพื่อรองรับกรณีเรือเทียบท่าล่าช้าจากกำหนดการเดิม เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถคืนตู้ได้ตามกำหนดการเดิมที่สายเรือระบุไว้ โดยให้เป็นต้นทุนของสายเรือ (พณ./กทท.)
- ยกเลิกการเรียกเก็บค่า Port Storage ค่า Demurrage Charge และค่า Detention Charge จากการมีการล่าช้าของเรือ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาให้ตรงจุด (คค./พณ.)

Thai National Shippers' Council (TNSC)
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

โดยมีแนวทางปฏิบัติ 2 รูปแบบ ประกอบด้วย 1) สรท. ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่างสายเรือและสมาคมการค้า/ผู้ส่งออก ในการทำ service contract ระหว่างกัน 2) สรท. ทำ service contract กับสายเรือเพื่อยืนยันระยะเวลาเรือและค่าระวาง โดยมีสัญญา back-to-back กับสมาคมการค้า/ผู้ส่งออก

สรท. นำเสนอ ปัญหาการปรับเพิ่มการเรียกเก็บ ค่า B/L ของสายเรือ MSC และขอให้ที่ประชุมช่วยพิจารณาหารือกับสายเรืออีกครั้ง เพื่อชะลอการปรับเพิ่มอัตราดังกล่าวไปประมาณ 1-2 ปี หรือเรียกเก็บเป็นขั้นบันได เพื่อช่วยลดภาระให้กับผู้ส่งออกในช่วงสถานการณ์ปัจจุบัน และเป็นการเตรียมความพร้อมให้ผู้ส่งออกสามารถใช้ประโยชน์จากบริการ e-B/L ให้มากขึ้นในอนาคต

**มติที่ประชุม** 1) มอบให้ปลัดกระทรวงพาณิชย์หารือกับภาคเอกชนต่อไปว่ามีส่วนใดสามารถช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายส่วนนี้

ให้กับภาคเอกชน และที่ประชุมสนับสนุนให้ SMEs ส่งออกซึ่งมีอยู่ 30,000 รายทั่วประเทศ และ 2) ในส่วนของ สรท. ขอให้มีการแจ้งรายงานความคืบหน้า ก่อนที่จะมีการเซ็นสัญญาซื้อขายเรือต่างประเทศในการทำ Service contract ร่วมกับกลุ่มอุตสาหกรรมและสมาคมการค้า

ยางพารา ปี 2563 โค่นไม้ยางพารา 3.4 แสนไร่ / 2564 โค่นไม้ยางพาราไปแล้ว รว 2.4 แสนไร่ ปัญหาที่ไม่สามารถได้ดำเนินการตามเป้าคือการขาดแคลนแรงงานในการโค่นยาง และความไม่มั่นใจของเกษตรกรในการโค่นไม้ยาง

### ปัญหา/ข้อเสนอแนะ สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือในปัจจุบัน

## 02 ทำ Service Contract เพื่อช่วยเหลือผู้ส่งออกในแต่ละกลุ่มสินค้า

**ปัญหาที่เกิดขึ้น**

- ผู้ประกอบการส่งออกต้องการยืนยันกับสายเรือเพื่อให้มีปริมาณสินค้าเพียงพอต่อความต้องการ แต่ประสบปัญหาในการเจรจา เนื่องจากผู้ส่งออกรายย่อยไม่สามารถรวบรวมปริมาณผู้สินค้าได้มากเพียงพอ ทำให้สายเรือปฏิเสธการทำ Service Contract

**ข้อเสนอแนะ**

จัดทำ service contract ระยะสั้น 3-6 เดือน โดยมีแนวทางปฏิบัติ 2 รูปแบบ 1) สรท. ทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการประสานงานระหว่างสายเรือและสมาคมการค้า/ผู้ส่งออก ในการทำ service contract ระหว่างกัน 2) สรท. ทำ service contract กับสายเรือเพื่อยืนยันระหว่างเรือและค่าระวาง โดยมีสัญญา back-to-back กับสมาคมการค้า/ผู้ส่งออก (คน/สรท.)

## 03 ปัญหาการปรับเพิ่มการเรียกเก็บ ค่า B/L ของสายเรือ MSC

**ปัญหาที่เกิดขึ้น**

- สายเรือ MSC มีการปรับขึ้นค่า B/L Fee จากผู้ส่งออก เนื่องจากมีการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีเป็น e-B/L จึงทำให้ปรับขึ้นค่า B/L ที่ดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์จาก 1000 บาท เป็น 2000 บาท และการดำเนินการผ่านระบบ Manual B/L จาก 1700 บาท เป็น 3000 บาท ซึ่งเป็นการเพิ่มภาระด้านต้นทุนให้กับผู้ส่งออก

**ข้อเสนอแนะ**

- อัตราค่า B/L Fee ยังถือว่าสูงมากเมื่อเทียบกับอัตราที่ตลาดเรียกเก็บ ขอให้ชะลอการปรับเพิ่มอัตรา B/L fee ดังกล่าวไปประมาณ 1-2 ปี หรือเรียกเก็บเป็นขั้นบันได เพื่อช่วยลดภาระให้กับผู้ส่งออกในช่วงสถานการณ์ปัจจุบัน และเป็นการเตรียมความพร้อมให้ผู้ส่งออกสามารถใช้ประโยชน์จากบริการ e-B/L ให้มากขึ้นในอนาคต (พณ.)

Thai National Shippers' Council (TNSC)

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

**มติที่ประชุม** ขอความร่วมมือให้การฯ ให้เร่งจ่ายเงินให้เกษตรกรที่โค่นไม้ยางทันที

3.2 สรท. เสนอปัญหาที่ได้รับร้องเรียนจาก สมาคมไม้ยางพารา ขอให้ กยท. เร่งรัดการพัฒนามาตรฐาน FSC (Forest Stewardship Council) ภายในประเทศให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เนื่องจากได้รับงบประมาณจำนวน 80 ล้านบาท เป็นเวลา 2 ปีแล้ว แต่ยังไม่มีความคืบหน้ามากนัก เนื่องจากตลาดหลายแห่งต้องการให้รับรองมาตรฐาน FSC สำหรับสินค้าที่ผลิตจากไม้ยางพารา

**ข้อสังเกต**

ปัจจุบัน มีพื้นที่ที่มีการขึ้นทะเบียนไปแล้วกว่า 3.6 หมื่นไร่ และมีเกษตรกรที่อยู่ระหว่างการพิจารณารับรองประมาณ 2.2 หมื่นไร่ ปัญหาคือ audit ที่ตรวจรับรองที่ได้มาตรฐานมีเพียง 5-6 คน เท่านั้น ไม่เพียงพอต่อความต้องการ

**3. สรท. นำเสนอประเด็นหารือเพิ่มเติม จากสมาคมไม้ยางพารา**

3.1 สมาคมฯขอให้รัฐบาลสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติมให้การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) จ่ายเกษตรกรเพื่อให้โค่นต้นยางตามเป้าหมาย 400,000 ไร่ต่อปี เพื่อให้มีไม้ยางพาราเพียงพอต่อการส่งออก

**ข้อสังเกต**

กยท. ชี้แจงเพิ่มเติมว่า ปัจจุบันอนุมัติงบประมาณสนับสนุนเกษตรกรไปแล้ว เกษตรกรสามารถโค่นไปก่อนแล้วมาแจ้งขอเบิกเงิน ชดเชย เนื่องจากอาจต้องรอจ่ายตามรอบปีงบประมาณด้วย กอปรกับข้อมูลการโค่นไม้

**มติที่ประชุม** ขอให้มีการตั้ง CB ที่เป็นคนไทย แทนการพิจารณาจากใช้ตัวแทนจากต่างประเทศที่มีค่าใช้จ่ายสูง โดยขอให้ สอท. ทำงานร่วมกับ กยท. เนื่องจากเคยทำงานร่วมกันตอนที่ทำมาตรฐาน TFCC ก่อนหน้านี้

### ประเด็นหารือเพิ่มเติมข้อเสนอแนะจากสมาคมไม้ยางพารา

▶

## ประเด็นหารือเพิ่มเติมข้อเสนอแนะจากสมาคมไม้ยางพารา

01

รัฐบาลสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติมให้การยางแห่งประเทศไทยจ่ายเกษตรกรเพื่อให้โค่นต้นยางตามเป้าหมาย 400,000 ไร่ต่อปี เพื่อให้มีไม้ยางพาราเพียงพอต่อการส่งออก

02

เร่งช่วยเหลือเรื่องค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังตลาดหลักในประเทศจีนซึ่งค่าระวางปรับเพิ่มสูงขึ้นจาก 300 เหรียญสหรัฐต่อตู้ยิว ในสภาวะปกติ เป็น 1,500 เหรียญสหรัฐต่อตู้ยิว ในปัจจุบัน

03

ขอให้ กยท. เร่งรัดการพัฒนามาตรฐาน FSC ภายในประเทศให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เนื่องจากได้รับงบประมาณจำนวน 80 ล้านบาท เป็นเวลา 2 ปีแล้ว แต่ยังไม่มีความคืบหน้ามากนัก

04

ขอความอนุเคราะห์ให้เร่งรัดฉีดวัคซีนให้แรงงานและเจ้าหน้าที่ในอุตสาหกรรมไม้ยางพารา เพื่อให้สามารถเร่งส่งออกได้ทัน

Thai National Shippers' Council (TNSC)

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

# LQSPX #BATCH 14

## Logistics Qualification System Program 2021

หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง

เป็นหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน  
เน้นการปฏิบัติจริงโดยการถ่ายทอดประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย  
ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทชั้นนำส่งผู้เข้าร่วมอบรมอย่างต่อเนื่อง อาทิ



Panasonic



MITR PHOL  
GROUP



วิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิในหลักสูตร



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



คุณนพพร เทพลีธรา  
คณบดีกิตติคุณ  
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน  
มหาวิทยาลัยศรีปทุม



คุณราชินทร์ ชัยวัฒนานนท์  
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส  
ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน



ดร.ชัยชาญ เจริญสุข  
ประธาน  
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สมัครด่วน รับจำนวนจำกัด  
ตั้งแต่วันที่ - 30 กันยายน 2564



ดูรายละเอียดเพิ่มเติม  
และลงทะเบียนเข้าร่วมอบรมได้ที่

<https://bit.ly/tnsclqsp14>

“ปรับลดราคาฟ้าวิฤต 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





กิจกรรมอบรม Online “ฟรี” สำหรับสมาชิก สรท. ภายใต้โครงการ GoTogether

**AUGUST**

- อ. 17 09.00-12.00 น. **ขั้นตอนและวิธีการใช้สิทธิประโยชน์ตามบัตรส่งเสริมการลงทุน**  
โดย ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
- จ. 30 13.30 -16.30 น. **การรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเองและการพิสูจน์ถิ่นกำเนิดสินค้าย้อนหลัง**  
โดย คุณวรัญชย์ หนี้นทอง นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ กรมการค้าต่างประเทศ

**SEPTEMBER**

- พ. 1 13.30-16.30 น. **ทักษะที่สำคัญของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในยุค New Normal**  
โดย คุณพจมาน ภาษวิธน์ อดีตผู้อำนวยการบริหารด้าน Supply Chain Management บริษัท เนสท์เล่ (ประเทศไทย) จำกัด
- ส. 4 09.00-12.00 น. **พิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs)**  
โดย คุณอภาภพรณี แสงมุกดา นายด่านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่ กรมศุลกากร

**OCTOBER**

- พ. 21 09.00-12.00 น. **วางแผนและวินิจฉัยระบบการจัดการข้อมูลด้วย SCOR Model #Part 1/2**  
โดย ดร.ศรีสลา งามมัยกุล รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- พ. 21 13.30-16.30 น. **วางแผนและวินิจฉัยระบบการจัดการข้อมูลด้วย SCOR Model #Part 2/2 (Workshop)**  
โดย ดร.ศรีสลา งามมัยกุล รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- พ. 28 09.00-12.00 น. **การพัฒนาสินค้าเพื่อเข้าสู่ตลาดยุคใหม่**  
โดย ดร.พิรงศ์ จาตุรงค์กุล อุปนายกสมาคมการออกแบบบรรจุภัณฑ์ไทย



ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละหลักสูตร และค่าลงทะเบียนการเข้าร่วมอบรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501 ติดต่อ คุณสิริพรรณ หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com หมายเหตุ : รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม

หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom) 1 วัน (มีใบประกาศนียบัตร) เดือน สิงหาคม-กันยายน 2564

**AUGUST**

- ศ. 20 09.00-16.00 น.  
**รู้ถูกเรื่องเบื้องต้นกับขั้นตอนและพิธีการศุลกากร**  
โดย อ.ศุทธิกานต์ ทริชโกธรรณ  
อดีตผู้อำนวยการศูนย์บริการศุลกากร  
สำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร  
**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท
- อ. 31 09.00-16.00 น.  
**Advance Import – Export & Case Study**  
ดร.ศรีสลา งามมัยกุล  
รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท

**SEPTEMBER**

- พ. 16 09.00-16.00 น.  
**การเลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS 2020 ที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก**  
อ.บุญเลิศ สุภาพา  
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ  
**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท
- พ. 30 09.00-12.00 น.  
**Advance FTA: เจาะลึกการใช้สิทธิประโยชน์จากถิ่นกำเนิดสินค้า ภายใต้ FTA**  
โดย ดร.ศรีสลา งามมัยกุล  
รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 856 บาท บุคคลทั่วไป 1,284 บาท

**Efficient management of supplier declarations and correct use of free trade agreements – globally**

There are already more than 400 ratified free trade agreements (FTAs) around the world to ease trade among the involved countries and offering savings potentials to companies with respect to customs duties, which results in competitive advantages.

However, companies can leverage such savings potentials and competitive advantages only by mandatory fulfilment of several complex rules of origin of goods as well as their detailed documentation.

This requires to establish a process for the calculation of the origin of goods which conforms to the law and auditing requirements to avoid possible fines and unplanned costs in advance.

[www.mic-cust.com](http://www.mic-cust.com)



**This is where MIC OCS supports you!**

It provides the necessary tools for the entire process of managing the origin of goods for a multitude of FTAs: From automated obtaining of supplier’s declarations using an innovative supplier web portal, to optimized calculation of the origin of goods based on multi-level bill of materials to the preparation of outbound supplier’s declarations. MIC OCS ensures that you will actually benefit from the savings potentials offered by FTAs.

You want to know more about MIC OCS? Please contact us: **MIC**, Tel.: +43(0)732-778496, [sales@mic-cust.com](mailto:sales@mic-cust.com)

