

E-BOOK VERSION



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 08/2022 | สิงหาคม 2565



## CLMV

is our home market:

## Trade and Investment Strategy and Logistics Connectivity



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 : tnsctnsccom

# Economic Indicators : Jun 2022



## 01

### Export Value



26,553.10 MUSD ▲ 12.03%  
907,286.20 M.Bht ▲ 22.90%

Jun



149,184.84 MUSD ▲ 12.85%  
4,945,248.30 M.Bht ▲ 23.22%

Jan - Jun

## 02

### Partner Country(Jun 2022)



China US Japan Vietnam India

Growth ▼ -2.71% ▲ 12.07% ▼ -0.99% ▲ 2.02% ▲ 77.67%  
MUSD 3,297.30 4,429.40 2,147.80 1,187.50 976.50

## 03

### Oil price (USD/Barrel) & Gold(Jul 2022)

OPEC	Brent	WTI
102-116	99-114	94-111



Price  
1,741.44  
USD/Ounce

Export  
257.2  
MUSD

▼ -60.10%

## 04

### Thai Additional Statistic



GDP Q2/2022  
+2.5% (YoY)



Inflation Rate  
+7.66% (YoY)



Current balance  
-115,669.58 M.THB



Interest rate policy  
0.75%

## 06

### Baht/USD(Jul 2022)



35.3  
THB/USD



YTD ▼ -6.33%  
YoY ▼ -6.01%

## 07

### Marine Statistics(Jun 2022)

Freight Rate (UNIT/TEU)



Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
690	969	4,036	6,394	5,520

Bunker Prices



VLSFO 906.0 – 1,081.0  
IFO380 575.0 – 681.0

## 05

### Positive & Negative + Risk

#### Positive

- 1 ค่าเงินบาทมีการเคลื่อนไหวในทิศทางอ่อนค่าอย่างต่อเนื่อง
- 2 ดัชนีผู้จัดการฝ่ายการผลิตโลก (World PMI Index) ในเดือนมิถุนายนของประเทศคู่ค้าสำคัญ ทรงตัว ณ ระดับที่สูงกว่า 50

#### Negative & Risk

- 1 สถานการณ์อัตราเงินเฟ้อโลกที่ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ระหว่าง 6-10%
- 2 ราคาพลังงานทรงตัวในระดับสูง
- 3 จากสถานการณ์ข้อพิพาทระหว่างยูเครนและรัสเซียที่ยังคงยืดเยื้อ
- 4 สถานการณ์ค่าระวางขนส่งสินค้าทางทะเลยังคงทรงตัวในระดับสูง และเริ่มมีการปรับลดลงในหลายเส้นทาง
- 4 ปัญหาต้นทุนวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน

#### Suggestion by TNSC



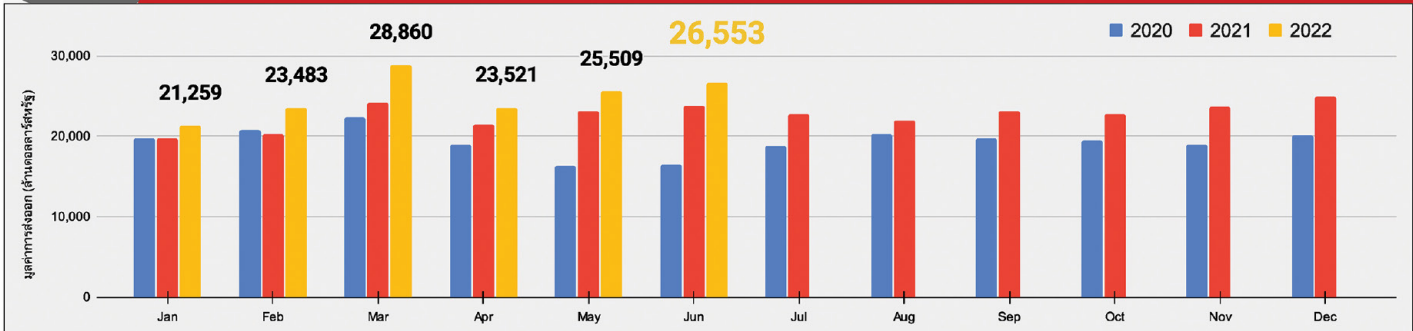
- 1 ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) พิจารณาระดับอัตราดอกเบี้ยนโยบายแบบค่อยเป็นค่อยไปในระดับที่เหมาะสมเพื่อประคองให้การฟื้นตัวภาคธุรกิจยังคงดำเนินการได้ และไม่เป็นการซ้ำเติมรายจ่ายของผู้บริโภคและต้นทุนของผู้ประกอบการมากเกินไป  
1.1 ขอให้ Exim Bank / ธนาคารพาณิชย์ เร่งออกแคมเปญเพื่อช่วยเติมสภาพคล่องให้กับผู้ประกอบการส่งออกตลอดทั้งห่วงโซ่การผลิตและการส่งออก
- 2 เร่งสร้างโอกาสทางการค้าในตลาดประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ เช่น CLMV รวมถึงตลาดที่มีกำลังซื้อสูง เช่นกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ซาอุดีอาระเบีย อีรัก เป็นต้น
- 3 รักษาเสถียรภาพราคาน้ำมันในประเทศให้อยู่ระดับที่เหมาะสม ผ่านเครื่องมือหรือกลไกในการควบคุม เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการและผู้บริโภคมากเกินไป

# Economic Indicators : Jun 2022



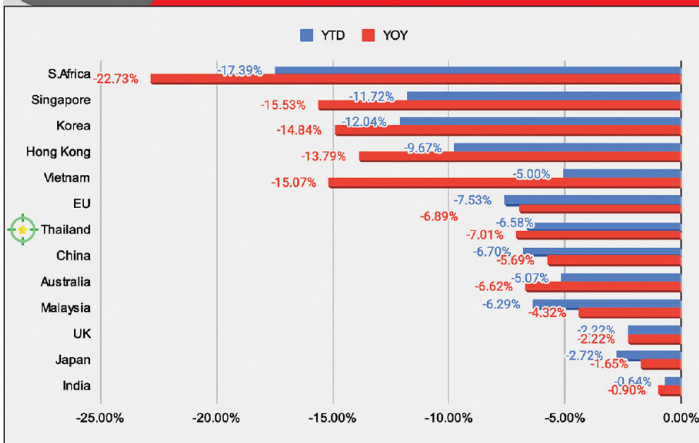
## 01

### Thailand Export Situation



## 02

### Exchange Rate (7 Aug 2022)



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 65 (%)
<b>สินค้าส่งออกรูป "ข้าว"</b>			
ข้าว	249.5	▲ 24.7%	15%
ยางพารา	435.3	▲ 3.9%	10%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	506	▲ 81.4%	5%
น้ำตาลทราย	320.6	▲ 171.2%	90%
<b>สินค้าส่งออกรูป "อาหาร"</b>			
อาหารทะเล แช่เย็น แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	472.1	▲ 19.1%	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	95.1	▲ 7.6%	
ผลไม้สด ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง แช่แข็ง แช่แข็ง	1601.4	▲ 25.3%	9%
กระป๋องและแปรรูป		▲ 25.3%	
ไก่สดแช่เย็น แช่แข็งและแปรรูป	310.1	▲ 4.3%	
<b>สินค้าส่งออกรูป "ยานพาหนะ"</b>			
ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3,092.3	▼ -3.2%	5%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,319.4	▲ 4.1%	
<b>สินค้าส่งออกรูป "ไอที และอิเล็กทรอนิกส์"</b>			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และ ส่วนประกอบ	1,528.8	▼ -17.9%	
Hard Disk Drive	876.0	▼ -27.4%	
แผงวงจรไฟฟ้า	781.8	▲ 6.4%	5%
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,542.4	▲ 8.7%	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	600.4	▼ -3.0%	
<b>สินค้าส่งออกรูป "เคมีภัณฑ์"</b>			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,264.10	▲ 10.00%	10%
เคมีภัณฑ์	831.2	▼ -0.20%	10%
เม็ดพลาสติก	990.6	▲ 5.20%	
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	405.10	▲ 1.50%	10%
<b>สินค้าส่งออกรูป "อัญมณี"</b>			
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	1,014.80	▼ -7.10%	18%
น้ำมันสำเร็จรูป	1,294.10	▲ 64.20%	10%
สิ่งทอ	604.4	▲ 17.60%	10%

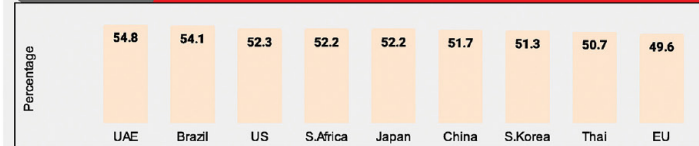
## 03

### Inflation Rate (Dec 2021 - Jun 2022)



## 04

### PMI Index (Jun 2022 - Jul 2022)



## 05

### Shanghai Containerized Freight Index



TNSC Newsletter (E-BOOK VERSION), Issue 08/2022 : สิงหาคม 2565

Copyright © 2021 by สำนักส่งเสริมการค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
 1168/97 อาคารศูนย์พินิจทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C ถนนพรราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120  
 โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-2 E-mail : tnsct@tnsc.com

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

ผลิตและจัดทำโดย บริษัท บิซ แอ็บโซลูท จำกัด  
 All right reserved reproduction of the Directory, in whole or some part, is prohibited without the prior written consent, not unreasonably withheld, of the publisher.

# “สรท. มั่นใจส่งออกครึ่งปีหลังเติบโตต่อเนื่อง เสนอรัฐควบคุมต้นทุนให้แข่งขันได้”

วันอังคารที่ 2 สิงหาคม 2565 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน สรท. และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ระบุ ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนมิถุนายน 2565 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า 26,553.1 ล้านเหรียญสหรัฐ **ขยายตัว 11.9%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 907,286 ล้านบาท ขยายตัว 22.7% (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในเดือนมิถุนายน ขยายตัว **10.4%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 28,082.3 ล้านเหรียญสหรัฐ **ขยายตัว 24.5%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 971,481 ล้านบาท **ขยายตัว 36.3%** ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมิถุนายน 2565 ขาดดุลเท่ากับ 1,529.2 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเท่ากับ 64,195 ล้านบาท

ทั้งนี้ ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - มิถุนายนของปี 2565 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออกรวมมูลค่า 149,184.8 ล้านเหรียญสหรัฐ **ขยายตัว 12.7%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 4,945,248 ล้านบาท **ขยายตัว 23.1%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในช่วงมกราคม - มิถุนายน **ขยายตัว 9%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 155,440.7 ล้านเหรียญสหรัฐ **ขยายตัว 21%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 5,223,277 ล้านบาท **ขยายตัว 32%** ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมกราคม - มิถุนายนของปี 2565 ขาดดุลเท่ากับ 6,255.9 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็น 278,029 ล้านบาท

อนึ่ง สรท. คาดการณ์การส่งออกรวมปี 2565 ทั้งปีที่ 6-8% (ณ เดือนสิงหาคม 2565) โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2565 ได้แก่ 1) สถานการณ์อัตราเงินเฟ้อโลกที่ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง IMF คาดการณ์เงินเฟ้อปี 2565 ประเทศพัฒนาแล้วเฉลี่ยอยู่ที่ 6.6% และประเทศเกิดขึ้นหรือประเทศกำลังพัฒนาอยู่ที่ 9.5% ส่งผลกระทบเป็นวงกว้างโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น กำลังซื้อผู้บริโภคในระดับกลางและระดับล่างทั่วโลกมีสัญญาณชะลุดตัว 2) ราคาพลังงานทรงตัวในระดับสูง จากสถานการณ์ข้อพิพาทระหว่างยูเครนและรัสเซียที่ยังคงยืดเยื้อ เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อเนื่องถึงราคาพลังงานปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคปรับตัวสูงขึ้นทั่วโลก เนื่องจากน้ำมันเป็นต้นทุนการผลิตสินค้า รวมถึงต้นทุนการขนส่งที่ต้องปรับตัวสูงขึ้นตามกลไกราคาพลังงานในตลาดโลก 3) สถานการณ์ค่าระวางขนส่งสินค้าทางทะเลยังคงทรงตัวในระดับสูงและเริ่มมีการปรับลดลงในหลายเส้นทาง แต่พบว่าค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันยังคงมีความผันผวนเปลี่ยนแปลงตามราคาน้ำมันในตลาดโลก ขณะที่สถานการณ์ตู้เปล่าที่นำเข้ามาในประเทศไทยเริ่มผ่อนคลายมากขึ้นในช่วงที่ผ่านมา 4) ปัญหาต้นทุนวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน อาทิ เซมิคอนดักเตอร์, เหล็ก, ธัญพืช เช่น ข้าวสาลี ถั่วเหลือง ข้าวโพด เมล็ดทานตะวัน แป้งสาลี อาหารสัตว์ ปุ๋ย เป็นต้น 4.1) ขณะที่บางประเทศเริ่มผ่อนคลายมาตรการทางภาษีนำเข้าสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภค เพื่อคลายความตึงตัวของราคาขายในประเทศที่ปรับสูงขึ้นจากผลกระทบเงินเฟ้อ และ 4.2) หลายประเทศเริ่มมองหาความร่วมมือด้านความมั่นคงในเชิงห่วงโซ่อุปทานมากขึ้น

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญประกอบด้วย 1) ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทย คงระดับอัตราดอกเบี้ยนโยบายที่ร้อยละ 0.5 เพื่อประคองให้การฟื้นตัวภาคธุรกิจยังคงดำเนินการได้และไม่เป็นการซ้ำเติมรายจ่ายของผู้บริโภคและต้นทุนของผู้ประกอบการมากเกินไป 1.1) ขอให้ธนาคารพาณิชย์ เร่งออกแคมเปญเพื่อช่วยเหลือสภาพคล่องให้กับผู้ประกอบการส่งออกตลอดทั้งห่วงโซ่การผลิต 2) เร่งสร้างโอกาสทางการค้าในตลาดประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ เช่น CLMV รวมถึงตลาดที่มีกำลังซื้อสูง เช่นกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ชาอุดีอาระเบีย อิรัก เป็นต้น 3) รักษาเสถียรภาพราคาน้ำมันในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ผ่านเครื่องมือหรือกลไกในการควบคุม เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการและผู้บริโภคมากเกินไป

## เสวนางานสัมมนา

# “CLMV is our home market: Trade & Investment Strategy and Logistics Connectivity”

วันที่ 21 กรกฎาคม 2565 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดงานสัมมนาออนไลน์ หัวข้อ “CLMV is our home market: Trade & Investment Strategy and Logistics Connectivity” โดยมี ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. เป็นประธานการเปิดงานสัมมนา และได้เชิญวิทยากรร่วมเสวนา 5 ท่าน ได้แก่ ดร.สุภาพร สุขมาก ผอ.สศต. ณ นครโฮจิมินห์ คุณนิรวิชัย รังสีกาญจน ผอ.สศต. ณ กรุงพนมเปญ ดร.ธนวุฒิ นัยโกวิท ผอ.สศต ณ กรุงย่างกุ้ง คุณณัฐ วิมลจันทร์ ผอ.สศต ณ เมืองคุนหมิง และคุณอิทธิพล เลิศศักดิ์ธนกุล ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ EXIM Bank โดยมีคุณภัคธรา เนียมแสง ผู้จัดการฝ่ายวิชาการ สรท. เป็นวิทยากรในช่วงการเสวนา มีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

เศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง GMS Economic Corridors แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)/ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)/ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) Linkage CLMVT through Thailand and Vietnam เส้นทาง R8 ออกทาง บึงกาฬ - ปากซัน - น้ำพาว - Cau Treo เชื่อมไปยังท่าเรือไฮฟอง/เส้นทาง R12 นครพนม - ท่าแขก - น้ำพาว - จาล่อ เชื่อมโยงท่าเรือหวุงอ่าง /หรือใช้เส้นทาง R8 R9 R12 ไปบรรจบกันที่เมือง Vinh ที่สามารถไปยังด่าน Huu Nghi DongDang Mong Cai หรือสถานีรถไฟด่งดั่ง ได้ ซึ่งปลายทางของเส้นทางคือประเทศจีน

### ภาพรวมการสำรวจเส้นทางการค้าและการขนส่ง ไทย - ลาว - เวียดนาม - จีน

Thai Cross Border Trade 2563-64 การค้าของประเทศกับตลาดประเทศเพื่อนบ้านทั้งมาเลเซีย เมียนมา ลาว และกัมพูชา มีแนวโน้มที่จะสามารถเติบโตได้อีก ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภท น้ำมัน ข้าว อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ รถยนต์/อุปกรณ์ยานยนต์ ฯลฯ แต่ในปัจจุบันปัญหาที่ต้องติดตามผลกระทบทางเศรษฐกิจของเมียนมาและลาว ที่อาจมีผลต่อการค้าชายแดนในครึ่งปีหลังของไทย ข้อควรระวังต่างๆ (อาทิ อัตราเงินเฟ้อ สปป.ลาว ความสามารถในการชำระหนี้เงินกู้ต่างประเทศ ด้วยเงินสกุล USD เมียนมา)

โอกาสที่ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคความท้าทายรูปแบบการขนส่งของประเทศไทย ทั้งด้าน การขนส่งทางรถ ราง และเรือ โดยเส้นทางความเชื่อมโยง ผ่านระเบียง

### สถานะในเส้นทางที่ยังคงเป็นข้อจำกัดของการขนส่ง

1. การบริหารจัดการยังไม่ 100% เช่น Truck Queuing เป็นต้น
2. จากสถานการณ์โควิดทำให้พนักงานขับรถบรรทุกที่ต้องหมุนเวียนในฝั่งจีนมีไม่เพียงพอ
3. มาตรการ Zero Covid ของจีน มีความเข้มงวดส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการรอคอย โดยเฉพาะในช่วงฤดูการผักและผลไม้ของไทย
4. การเจรจาสัญญา MOU มาตรการกีดกันที่ไม่มีประกาศอย่างเป็นทางการ สำหรับการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรต้องมีการยื่นขออนุมัติใช้เส้นทางจากเวียดนามปีต่อไป
5. สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในสถานีรถไฟด่งดั่ง ยังไม่มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งทางรางในจำนวนมาก

ข้อเสนอแนะ	
<p><b>ระยะสั้น</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ปรับกระบวนการกำหนดแนวทางการดำเนินการร่วมกันระหว่าง ไทย ลาว เวียดนาม จีน ระดับ แขวง จังหวัด มณฑล ไทย ลาว เวียดนาม จีน หรือจัดตั้งคณะกรรมการการค้าร่วม (Joint Trade Committee) กำหนดให้มีการหารือร่วมกันทุก 2 เดือน และมีการแจ้งเรื่อง regulation ให้ทราบล่วงหน้า (Early Warning) เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติ</li> <li>2. การจัด priority ให้กับสินค้าเป้าหมายช่วยเพิ่มการขนส่งผลไม้จาก ไทยไปจีนมากขึ้น เร่งจัดทำ Service Contract โดยประมาณการ ปริมาณต่อปีให้แม่นยำ เพื่อให้สายเรือ ผู้ให้บริการขนส่งทางบก ราง จัดเตรียมตู้สินค้าสำหรับขนส่งผลผลิตให้เพียงพอ</li> <li>3. การใช้ประโยชน์จากข้อตกลง CBTA เพื่ออำนวยความสะดวก ด้านการขนส่ง</li> </ol>	<p><b>ระยะยาว</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ตั้ง Common Control Area ให้มีการตรวจสอบร่วมกันทุกจุด ระหว่างด่าน ไทย-ลาว / เวียดนาม-จีน (ทำ CCA ระหว่างทางด่าน) ในระดับ แขวง จังหวัด มณฑล ไทย ลาว เวียดนาม จีน</li> <li>2. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบควรมีการดำเนินการภายใต้เอกสาร ฉบับเดียว มีการควบคุมและจัดการที่มีประสิทธิภาพ มีระบบความ รับผิดชอบและการให้บริการโดยผู้ให้บริการรายเดียว</li> <li>3. การใช้ประโยชน์จากของเดิมที่มีอยู่ในส่วนของ infrastructure และ ผลักดันการปรับปรุงด้าน soft side regulation และ facilitation เพื่อช่วยสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ</li> </ol>

ช่วงเสวนา

**ดร.สุภาพร สุขมาก ผอ.สศต. ณ นครโฮจิมินห์**

**ภาพรวม**

- ประเทศเวียดนามเป็นประเทศการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ เช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ โทรศัพท์ คอมฯ และนำเข้าสินค้าชั้นกลางเพื่อการผลิตและส่งออก
- ไทย - เวียดนามมีข้อตกลงทางการค้าร่วมกัน และจะเพิ่มมูลค่าการค้าเป็น 2.5 หมื่นล้านในปี 2568
- ภาพรวมโลจิสติกส์ของ ไทย-เวียดนาม เวียดนามมีการพัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการนำเข้าส่งออกและมีการขยายตัวเป็นอย่างมาก ซึ่งรัฐบาลเวียดนามได้เล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนาเครือข่ายและโครงสร้างพื้นฐาน ในปีที่ผ่านมามูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นสามเท่า ทำให้รัฐบาลออกนโยบายเพื่อสนับสนุนการค้าและโลจิสติกส์

**ข้อเสนอแนะการเชื่อมโยง CLMVT+จีน**

- เวียดนามมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน มีการขยายเลนเส้นทางการขนส่งสินค้าทางบก ให้มีความสะดวกจาก 2 เป็น 4 lanes from 4 to 6 lanes เพื่อส่งไปยังจีน จึงเป็นโอกาสของสินค้าไทยที่ส่งไปยังเวียดนาม และไปจีน หรือส่งผ่านเข้ามาทางกัมพูชา และไปออกท่าเรือ Cat Lai
- เนื่องจากกฎระเบียบด้านพิธีการต่างๆมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ผู้ประกอบการจึงต้องมีการศึกษาช่องทางอื่นประกอบกรณีการปิดด่าน สิ่งสำคัญอีกประการคือ การขนส่งกลางประเทศที่มีการเชื่อมต่อจากลาว ผ่านรถไฟไปนครพนม เชื่อมท่าเรือห้วงอ่าง มีนโยบายช่วยผู้ประกอบการไทยทางตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อออกยังท่าเรือห้วงอ่าง คาดว่าจะมีมูลค่าการค้าผ่านเส้นทางนี้มาก ไปยัง จีน ญี่ปุ่น เกาหลี

**คุณนิริชัญญ์ รังสีกาญจน ผอ.สศต. ณ กรุงพนมเปญ**

**ภาพรวม**

- สินค้านำเข้าส่วนใหญ่ของประเทศจะอยู่ที่ด่านอรัญประเทศ-ปอยเปต เป็นการขนส่งทางถนนซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนาถนน ใช้เวลาในการวิ่งรถไปยังพนมเปญประมาณ 5-6 ชม. 4 ชม. อย่างเร็วที่สุด
- กัมพูชาได้อนุญาตให้รถต่างชาติเข้ามาในกัมพูชาโดยผ่านการขออนุญาตรายกรณี ส่วนใหญ่จะใช้รถกัมพูชามากกว่าจาก dry port มาส่งสินค้าภายในประเทศ
- การขนส่งทางเรือหากมาจากท่าเรือสีหนุวิลล์จะมีกฎระเบียบที่เคร่งครัดมากกว่าหากเทียบกัด่านอื่นๆ หากเป็นสินค้าขนาดเล็กเข้ามาทางเกาะกงจะอำนวยความสะดวกได้ดีกว่า การขนส่งจากท่าเรือสีหนุวิลล์ - พนมเปญ ใช้เวลาประมาณ 2 ชม.
- การขนส่งสินค้าเส้นทาง ด่านบาวเวต - โฮจิมินห์ ไม่ค่อยมีสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทย ส่วนมากเป็นวัสดุก่อสร้าง
- FTA กัมพูชา-จีน มีลงนามระหว่างกันครอบคลุมสินค้าประมาณ 1,000 รายการ

**ข้อเสนอแนะการเชื่อมโยง CLMVT+จีน**

- โอกาสทางบก มี 8 สาย มีเสียมเรียบ-พนมเปญ รัฐบาลกัมพูชาพัฒนาถนนให้ดีขึ้น เพื่อนำสินค้าไทยเข้ามา การนำสินค้าออกไปต่างประเทศไปเวียดนาม ใช้เส้นทาง R1 R10 และ R9 ในทางปฏิบัติยังไม่พบปัญหาเรื่องความล่าช้า และการปิด เปิดด่าน ยังคงอำนวยความสะดวกได้ดี
- มีท่าเรือทั้งสีหนุวิลล์ ท่าเรือออกยามง มีติดขัดเรื่องเอกสาร ต้องให้ผู้ให้บริการในกัมพูชาในการเคลียร์ ให้ค่านิ่งถึงผู้ประกอบการในกัมพูชาที่จะดูแลเรื่องเคลียร์สินค้าให้
- มีสนามบินนานาชาติ 3 สนามบิน พนมเปญ เสียมเรียบ สีหนุ ทางพนมเปญและสีหนุจะมีการพัฒนาขยายเฟสเพิ่มเติมเพื่อรองรับผู้โดยสาร ไม่มีสินค้าจากประเทศไทยใช้บริการ
- การขนส่งทางรางมี 2 สาย สายใต้ พนมเปญ - สีหนุวิลล์ เหนือ พนมเปญ-ปอยเปต (มีสภาพทรุดโทรมการใช้งานน้อยไม่ได้มีการดำเนินการใช้การ) ส่วนมากใช้สายใต้เส้นทาง พนมเปญ - กัมปอด ส่งซีเมนต์มายังกรุงพนมเปญ ต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ติดตามด่านหนองเอี้ยง-สะตึงบด จะลดความแออัดของด่านปอยเปต จะเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

<p><b>ดร.ธนวุฒิ นัยโกวิท ผอ.สศค. ณ กรุงย่างกุ้ง</b></p> <p><b>ภาพรวม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การปกครองอยู่ภายใต้ state council administrative รัฐบาลเมียนมา มีปัญหาเรื่องสภาพคล่อง ส่งผลให้สภาบริหารแห่งรัฐ ประกาศให้สามารถใช้เงินสกุลท้องถิ่นของเมียนมากับบาท ผ่านระบบธนาคารในการโอน โดยใช้ open account ส่วนธนาคารของไทย คือ KBank ได้ทำการตกลงไว้แล้ว</li> <li>ปัจจุบันพบปัญหาการใช้เงิน USD จึงแนะนำให้ใช้เงินบาทในการทำการค้า เพราะไทยมีพื้นที่ติดเมียนมา มีด่านถาวรเหนือจรดใต้ ตัดปัญหาเรื่องการใช้ดอลลาร์เพื่อชำระเงิน ล่าสุด central bank of Myanmar ให้ระงับการชำระเงินกู้ต่างประเทศ แนวทางคือ ผู้ประกอบการที่มีบริษัทในเมียนมา ต้องหาแหล่งเงินนอกเมียนมา ในการทำ refinance เพื่อชำระหนี้เงินกู้ต่างประเทศ ไม่ให้เกิดการผิดนัดชำระ</li> <li>การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ จุดเชื่อมผ่าน EWEC เชื่อมทางทะเล ลำไย ผ่านพินสุโลก ไปกัมพูชา ไปเวียดนาม มีความพยายามใช้จุดนี้ในการเชื่อมโยง แต่จุดที่เหมาะสมในการเชื่อมโยงคือทวาย การนำเข้าสินค้าจากเมียนมา-ไทย ผ่านเชียงราย ทำซีเป็นหลัก เป็นหลัก ผ่านเมียวดี แม่สอดจ.ตาก ผ่านทางระนอง เกาะสอง ด้านสิงขรตรง ประจวบฯ เป็น 4 ทางหลัก</li> </ul> <p><b>ข้อเสนอแนะการเชื่อมโยง CLMVT+จีน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เมียนมาอยู่ปลายทางสุดท้ายของฝั่งตะวันตก การขนส่งของไทยส่วนใหญ่ผ่านลาวไปจีน เวียดนามไปจีน ส่วนเมียนมา อาจไม่สะดวกเท่าและอ้อม ไทยน่าจะมุ่งไปทางเชียงของไปทางจีนส่วนนั้นเป็นทางเลือกที่ดีกว่า</li> <li>ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ มีโอกาสเติบโต ทั้งด้าน warehouse, cold chain transportation, cold chain warehouse ยังต้องการขยายอีกจำนวนมาก ต้องการผู้ให้บริการด้านเอกสารมา support</li> <li>การขนส่งสินค้าทางทะเลยังต้องพึ่งพาแหลมฉบังส่งมายังท่าเรืออย่างกึ่ง หากส่งสินค้าในปริมาณมาก</li> </ul>	<p><b>คุณณัฐ วิมลจันทร์ ผอ.สศค. ณ เมืองคุนหมิง</b></p> <p><b>ภาพรวม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปัจจุบันรถไฟลาวจีนมีการขนส่งสินค้าระบบ Cold chain 5 ขบวนต่อวัน อนาคตมีแผนเพิ่มปริมาณเป็น 7 ขบวนต่อวัน</li> <li>ยังไม่สามารถนำสินค้าเข้ามาทางด่านรถไฟโมฮานาได้เนื่องจากยังอยู่ระหว่างการดำเนินการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสินค้าจำเพาะ คาดแล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2565</li> <li>ด่านรู้อยู่ยังคงปิดทำการ ด่านโมฮานายังเปิดบริการตามปกติ แต่ยังคงอยู่ในช่วงผันผวนหากพบเชื้อจะปิดด่านทันที</li> <li>ปลายปี 2565 จะมีการประชุมพรรคคอมมิวนิสต์ของจีน อาจมีการต่อสมัยของสีจิ้นผิง ด้วยสถานการณ์โควิดที่คลี่คลายลง อาจทำให้มาตรการ zero covid จะเบาบางลงในปีหน้า และด่านมีความผ่อนคลายมากขึ้น ซึ่งปัจจุบันเริ่มผ่อนปรนบ้างแล้ว</li> </ul> <p><b>ข้อเสนอแนะการเชื่อมโยง CLMVT+จีน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ควรเร่งสร้างเครือข่าย logistics การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ให้ผู้ประกอบการไทย รู้จักกับผู้ประกอบการรถไฟของจีนในลักษณะ matching เพื่อหารือให้ราคาลดลง เกิดการแข่งขันมากขึ้น</li> <li>ขอแนะนำผู้ประกอบการไทย หากจะส่งสินค้าไปจีน 1) รักษามาตรฐานสินค้า คุณภาพ ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบของจีน เพื่อไม่ให้เกิดข้อติดขัด 2) ภาพรวม เนื่องจากสถานการณ์ด่านมีความไม่แน่นอนขอให้ติดตามข่าว และประสานผู้นำเข้า และผู้ให้บริการ เพื่อการวางแผนที่เหมาะสม</li> </ul>
<p><b>คุณอิทธิพล เลิศศักดิ์ธัญกุล ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ EXIM Bank</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การสนับสนุนด้านการค้า/สินเชื่อการค้า สินเชื่อเพื่อเตรียมการส่งออก สินเชื่อเพื่อการนำเข้า สินเชื่อผู้ผลิตเพื่อผู้ส่งออก/ผลิตภัณฑ์พิเศษ สินเชื่อแก่ธนาคารผู้ซื้อใน CLMV สินเชื่อลุยตลาด RCEP สินเชื่อเอ็กซ์ิมเติมทุน</li> <li>บริการประกัน ประกันการส่งออก วิเคราะห์ข้อมูลผู้ซื้อ/ธนาคารผู้ซื้อต่างประเทศ</li> <li>EXIM BANK มียอดสินเชื่อค้าง CLMV ณ เดือน พ.ค. 2565 รวมประมาณ 5 หมื่นล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 19</li> </ul>	

หมายเหตุ ข้อมูลงาน สัมมนาออนไลน์ หัวข้อ "CLMV is our home market: Trade & Investment Strategy and Logistics Connectivity" ในวันที่ 21/7/65 <http://www.youtube.com/watch?v=WxfAzWcJdS4>

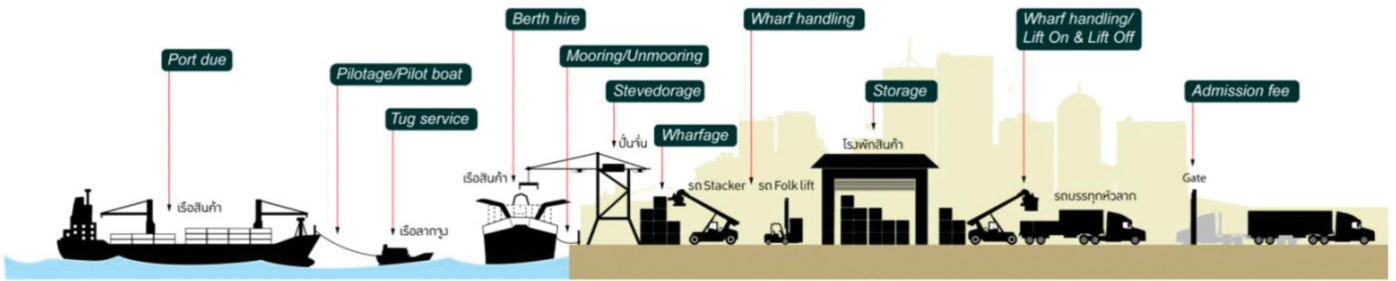
# ทิศทางการปรับปรุงอัตราค่าการะของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ว่าจ้างบริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์เทคโนโลยี จำกัด ร่วมด้วย ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาเพื่อปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าการะของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยมีหลักการและเหตุผลที่สำคัญ 4 ประการคือ 1) โครงสร้างอัตราค่าการะท่าเรือเป็นเครื่องมือที่สำคัญและมีบทบาทในการสนับสนุนการค้า ระหว่างประเทศทางทะเล และมีความสามารถในการแข่งขันระหว่างท่าเรือด้วยกัน 2) การปรับเปลี่ยนโครงสร้างอัตราค่าการะของ กทท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และค่าการะดังกล่าวใช้งานมานาน ไม่สอดคล้องกับปัจจัยสภาพแวดล้อมในปัจจุบันและการเปลี่ยนแปลงของโลก ขาดความยืดหยุ่น 3) ปัจจัยเรื่องค่าการะยังเป็นปัจจัยหลักปัจจัยหนึ่งที่ผู้ใช้บริการตัดสินใจเลือกใช้บริการ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าการะของ กทท. ให้เหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานสากล และ 4) การมีโครงสร้างอัตราค่าการะที่สามารถเข้าใจได้ง่ายและชัดเจนมีส่วนสำคัญและมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการ

เพื่อเร่งสร้างมาตรฐานให้อยู่ในระดับสากลและสามารถแข่งขันได้กับประเทศเพื่อนบ้านที่มีศักยภาพ

วัตถุประสงค์สำคัญของการท่าเรือในการศึกษาแนวทางการปรับปรุงค่าการะท่าเรือ ประกอบไปด้วย 1) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบแนวคิดการกำหนดอัตราค่าการะของท่าเรือ (Port Pricing) พร้อมทั้งแนวทางในการปรับปรุงโครงสร้างค่าการะ (Tariff Structure) ของท่าเรือที่อยู่ในความดูแลของ กทท. ให้เหมาะสม สอดคล้อง มาตรฐานสากล เข้าใจง่าย และเป็นธรรม 2) เพื่อศึกษาบริการต่างๆ และต้นทุนในการให้บริการต่างๆ ของท่าเรือที่อยู่ในความดูแลของ กทท. และ เพื่อวิเคราะห์กำหนดอัตราค่าการะต่างๆ ของ กทท. ให้เหมาะสมเป็นธรรมและสามารถแข่งขันกับท่าเรืออื่นๆ ได้ 3) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างค่าการะ (Tariff Structure) และอัตราค่าการะ (Tariff Rate) ของท่าเรือที่อยู่ในความดูแลของ กทท.

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้เสนอการปรับปรุงโครงสร้างค่าการะท่าเรือซึ่งมีความแตกต่างกันในปัจจุบันให้เป็นโครงสร้างเดียวกัน โดยให้มีกลุ่มค่าการะใหม่ ดังนี้



<p><b>กลุ่มหลักที่ 1 : การเดินเรือ (Navigation)</b></p> <p>การใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือสำหรับการนำเรือเข้าออกท่าเรือ หรือใช้ร่องน้ำที่ท่าเรือนั้นๆ เป็นผู้สร้างและ/หรือดูแลบำรุงรักษา รวมถึงทุนและเครื่องหมายการเดินเรือ ตลอดจนระบบการจัดการจราจรของ น่านน้ำในเขตท่าเรือด้วย ค่าการะในกลุ่มนี้จะเรียกเก็บจากเรือ (เจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือ)</p>	<p><b>กลุ่มหลักที่ 2 : บริการที่ทำเทียบเรือ (Services at Berth)</b></p> <p>เป็นบริการที่ให้กับเรือระหว่างที่เรือนั้นเทียบท่าอยู่ โดยนับรวมถึงการใช้อำนวยความสะดวกต่างๆ ของท่าเรือที่อยู่บนบก (Dry Facilities/ Port Superstructure) ค่าการะในกลุ่มนี้จะเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือ</p>
<p>111 ค่าการะเรือเข้าท่า (Port Due)</p> <p>121 ค่าบริการเรือลากจูง (Tug Service)</p> <p>122 ค่าบริการเรือรับส่งพนักงานนำร่อง (Pilot Boat Hire)</p> <p>123 ค่าบริการนำร่อง (Pilotage)</p>	<p>211 ค่าการะการใช้ท่าของเรือ (Berth Hire)</p> <p>212 ค่าบริการเรือรับส่งเชือก (Line Handling Boat Hire)</p> <p>213 ค่าผูกหรือปลดเชือกโยงเรือ (Mooring / Unmooring Charge)</p> <p>221 ค่าธรรมเนียมผ่านท่าของสินค้าทั่วไป (Conventional Cargo Wharfage)</p> <p>222 ค่าธรรมเนียมผ่านท่าของตู้สินค้า (Container Wharfage)</p> <p>223 ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า (Passenger Fee)</p> <p>224 ค่าธรรมเนียมยานพาหนะหรือเครื่องจักรกล ผ่านท่า (Vehicle or Equipment Admission Fee)</p> <p>225 ค่าธรรมเนียมสินค้าขนถ่ายในเขตท่าเรือ (Cargo Due)</p> <p>231 ค่าบริการน้ำจืด (Water Supply Service)</p> <p>232 ค่าการะเก็บขยะจากเรือ (Garbage/Waste Collecting Service)</p> <p>233 ค่าการะทำความสะอาดท่า (Quay Cleaning Charge)</p>



<p><b>กลุ่มหลักที่ 3 : บริการขนถ่ายสินค้า (Cargo Operations)</b></p> <p>บริการในกลุ่มนี้เป็นบริการที่ให้กับสินค้า ทั้งการยกขนสินค้าขึ้นลงเรือ การขนย้ายสินค้าภายในท่าเรือ การเก็บพัก สินค้าในท่าเรือ และบริการเสริมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้า เป็นทั้งค่าบริการของแรงงานหรือพนักงานท่าเรือ ค่าใช้เครื่องจักรกลในการยกขน ค่าใช้อุปกรณ์ยกขนสินค้า และค่าสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือ</p>	<p><b>กลุ่มหลักที่ 4 : ค่าภาระและค่าบริการอื่นๆ (Others)</b></p> <p>ค่าภาระและค่าบริการในกลุ่มนี้จะไม่เกี่ยวข้องกับบริการยกขนสินค้าหรือกับเรือโดยตรง หรือเป็นบริการที่ไม่ได้เป็น บริการปกติของท่าเรือโดยทั่วไป ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียม ค่าเช่า และค่าบริการอื่นๆ <b>ค่าภาระในกลุ่มนี้เรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ</b></p>
<p>311 ค่าแรงงานขนถ่ายสินค้าทั่วไป (Conventional Cargo Stevedorage)</p> <p>312 ค่าแรงงานขนถ่ายตู้สินค้า (Container Stevedorage)</p> <p>313 ค่ายกสินค้าทั่วไป (Lifting of Conventional Cargo)</p> <p>314 ค่ายกตู้สินค้า (Lifting of Container)</p> <p>315 ค่าภาระรองงาน (Labour Standby Charge)</p> <p>321 ค่าภาระยกขนสินค้าทั่วไป (Conventional Cargo Wharf Handling)</p> <p>322 ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Container Wharf Handling)</p> <p>323 ค่าภาระยกขนตู้สินค้าขึ้นลงยานพาหนะ (Container Lift On / Lift Off Charge)</p> <p>324 ค่าภาระตู้สินค้าเปลี่ยนสถานภาพ (Change of Container Status Charge)</p> <p>325 ค่าภาระตู้สินค้าที่ถูกยกเลิก (Shut-Out Container Charge)</p> <p>326 ค่าภาระเคลื่อนย้ายตู้สินค้ากรณีพิเศษ (Container Extra-Movement Charge)</p> <p>327 ค่าบริการบรรจุหรือเปิดตู้สินค้า (Container Stuffing / Unstuffing Service Charge)</p> <p>328 ค่าบริการยกขนตู้สินค้าแบบเหมาจ่าย (Container Handling Composite Charge)</p> <p>331 ค่าภาระฝากสินค้าทั่วไป (Conventional Cargo Storage)</p> <p>332 ค่าภาระฝากตู้สินค้า (Container Storage)</p> <p>333 ค่าบริการตู้สินค้าห้องเย็น (Reefer Container Service)</p>	<p>411 ค่าบริการชั่งน้ำหนัก (Weighing Charge)</p> <p>412 ค่าบริการพิเศษ (Extra Service Charge)</p> <p>413 ค่าใช้สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือ (Usage of Port Utility and Facility Charge)</p> <p>414 ค่าธรรมเนียมการบริหารความปลอดภัยทั่วไป (General Safety and Security Monitoring Charge)</p> <p>415 ค่าธรรมเนียมควบคุมการขนถ่ายและยกขนสินค้าอันตราย (Monitoring of Dangerous Cargo Handling Charge)</p> <p>416 ค่าธรรมเนียมพิเศษการทำงานนอกเวลาทำการ (Overtime Surcharge)</p> <p>417 ค่าธรรมเนียมพิเศษการขนถ่ายและ ยกขนสินค้าในช่วงแออัดคับคั่ง (Traffic Peak Time Surcharge)</p> <p>421 ค่าเช่ารถหัวลากจูงและรถพ่วง (Tractor &amp; Trailer Hire)</p> <p>422 ค่าเช่ารถยก (Fork Lift Hire)</p> <p>423 ค่าเช่าปั้นจั่นและรถปั้นจั่น (Hire of Shore Crane and Mobile Crane)</p> <p>424 ค่าเช่าเครื่องมืออุปกรณ์อื่น ๆ (Hire of Other Handling Equipment and Cargo Gear)</p> <p>431 ค่าเช่าเรือบริการต่างๆ (Hire of Service Boat)</p> <p>432 ค่าบริการเกี่ยวกับร่องน้ำ (Channel Related Services)</p>

นอกจากนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการวิเคราะห์ต้นทุนการดำเนินงาน และเปรียบเทียบกับรายได้ของ กทท. และพบว่าต้นทุนบางรายการสูงกว่าอัตราค่าภาระที่เรียกเก็บในปัจจุบัน โดยท่าเรือกรุงเทพ ประกอบด้วย รหัส 121 ค่าบริการเรือลากจูง รหัส 222 ค่าธรรมเนียมผ่านท่าของตู้สินค้า รหัส 232 ค่าภาระเก็บขยะจากเรือ รหัส 322 ค่าภาระยกขนตู้สินค้า รหัส 414 ค่าธรรมเนียมควบคุมอค์ศึภย รหัส 422 ค่าเช่ารถยก เป็นต้น ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีรายการค่าใช้จ่ายที่มีต้นทุนสูงกว่าอัตราค่าภาระที่เรียกเก็บ ประกอบด้วย รหัส 111 ค่าภาระเรือเข้าท่า รหัส 121 ค่าบริการเรือลากจูง รหัส 224 ค่าธรรมเนียม ยานพาหนะหรือ เครื่องจักรกลผ่านท่า รหัส 232 ค่าภาระเก็บขยะจากเรือ รหัส 233 ค่าภาระทำความสะอาดท่า เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาให้ข้อสังเกตว่า 1) กทท. อาจไม่จำเป็นต้องปรับขึ้นค่าภาระในรายการที่ต้นทุนสูงกว่าค่าใช้จ่ายเนื่องจากรายได้จากค่าภาระและค่าบริการที่ขาดทุนบางรายการเป็นส่วนเล็กน้อยเมื่อเทียบกับรายได้รวมของ กทท. ที่ยังมีกำไรในภาพรวม (รายได้หลักมาจากการสัมปทานท่าเรือแหลมฉบัง) 2) กทท. ควรมุ่งเน้นการลดต้นทุนและการเพิ่มรายได้จากบริการอื่น 3) การเพิ่มอัตราค่าภาระสำหรับท่าเรือที่ไม่มีเรือเข้ามาใช้บริการ ไม่ได้ส่งเสริมให้มีการบริการเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ การตัดสินใจขึ้นค่าภาระท่าเรือหรือไม่จะอยู่ที่ผู้บริการ กทท. ว่าจะกำหนดกลยุทธ์ในการแข่งขันและการมุ่งหวังผลกำไรอย่างไร ซึ่ง สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้แสดงความเห็นต่อการพิจารณา

กำหนดอัตราค่าภาระของ กทท. ประกอบด้วย 1) การพิจารณาปรับเพิ่มขึ้นค่าภาระต้องให้ความสำคัญกับค่าใช้จ่ายสุดท้ายที่ผู้ส่งออกนำเข้าต้องรับผิดชอบ อาทิ ต้นทุนต่อเที่ยวซึ่งถูกเรียกเก็บจากท่าเรือ สายเรือ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งต้องนำต้นทุนค่าภาระท่าเรือที่เพิ่มขึ้นนั้นมาพิจารณาเป็นต้นทุนให้บริการ และเรียกเก็บจากผู้ส่งออกนำเข้าอีกทอดหนึ่ง ซึ่งในสถานการณ์ปัจจุบันผู้ส่งออกนำเข้าต้องแบกรับต้นทุนค่าระวางและค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มอื่นๆ เป็นจำนวนมากอยู่แล้ว ดังนั้น หากผลประกอบการของ กทท. ในภาพรวมยังคงมีกำไร ควรให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นสำคัญ และชะลอการปรับขึ้นค่าภาระในรายการที่ต้นทุนสูงกว่าค่าใช้จ่ายออกไปก่อน 2) ขอให้ กทท. มุ่งเน้นบริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มในท่าเรือจากสินทรัพย์ที่ไม่ค่อยได้ใช้งาน หรือเพิ่มการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ อาทิ ท่าเรือบก เพื่อเพิ่มรายได้ในภาพรวม 3) ขอให้ กทท. มุ่งเน้นการลดต้นทุนการให้บริการให้ต่ำลง แต่หากบริการใดไม่สามารถลดต้นทุนลงได้ อาทิ 121 ค่าบริการเรือลากจูง (Tug Service) อาจพิจารณาทางเลือกในการแปรรูปให้เอกชนเข้ามาดำเนินการแทนเพื่อให้สามารถให้บริการในต้นทุนที่ต่ำลง และการท่าเรือไม่ต้องแบกรับการขาดทุนจากกิจกรรมดังกล่าว เป็นต้น

หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ **Online (Zoom)**  
 มีใบประกาศนียบัตร ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยปี 2565 (สิงหาคม - ธันวาคม)

**AUGUST**

พ. 24 ส.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก” รุ่นที่ 2/2565

โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา  
 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 2,675 บาท บุคคลทั่วไป 3,745 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday302>

**SEPTEMBER**

พ. 8 ก.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “พิกัดอัตราศุลกากรระบบฮาร์โมนี การจำแนก และหลักเกณฑ์การตีความพิกัดศุลกากร”

โดย อาจารย์สมยศ ไม้หลากสี  
 ผู้เชี่ยวชาญด้านพิกัดศุลกากร  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 2,675 บาท บุคคลทั่วไป 3,745 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday300>

จ. 12 ก.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “บทบาทของฝ่ายจัดซื้อจัดหาในการประหยัดต้นทุนให้กิจการ”

โดย อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามหัทธนะ  
 (B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS)  
 ผู้ก่อตั้งและนายกคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อ  
 และซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday301>

พ. 21 ก.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “Advance Import – Export & Customs Case Study” รุ่นที่ 2/2565

โดย ดร.ศรีสลา ภวมัยกุล  
 รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 2,675 บาท บุคคลทั่วไป 3,745 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday298>

พ. 22 ก.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “เราจะเลิกกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าและการรับรองถิ่นกำเนิด (RoO)” รุ่นที่ 2/2565

โดย อาจารย์สมบูรณ์พงษ์ ทุกทวง  
 อดีต ผอ.ส่วนกว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า  
 สำนักพิกัดอัตราศุลกากร กรมศุลกากร  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 2,675 บาท บุคคลทั่วไป 3,745 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday304>

**OCTOBER**

พ. 6 ต.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “เจาะประเด็นกฎหมายศุลกากร พิกัดอัตราอากร การใช้สิทธิโต้แย้งการประเมินอากร ความผิดและการลงโทษทางศุลกากร” รุ่นที่ 2/2565

โดย อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข  
 ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายศุลกากร  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 2,675 บาท บุคคลทั่วไป 3,745 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday305>

พ. 19 ต.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “รู้ทันกลโกง จัดการความเสี่ยงจาก LC ภายใต้ UCP 600” รุ่นที่ 2/2565

โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา  
 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 2,675 บาท บุคคลทั่วไป 3,745 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday306>

**NOVEMBER**

พ. 3 พ.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “นักจัดซื้อมือใหม่ทำงานอย่างไรให้ได้แบบมือโปร”

โดย อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามหัทธนะ  
 B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS  
 ผู้ก่อตั้งและนายกคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อ  
 และซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday303>

พ. 10 พ.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “เรียนรู้ เจาะลึก ค่าขายแค้น: ขั้นตอนและพิธีการศุลกากร การขนส่งข้ามแดน” รุ่นที่ 3 (จัดโดย มูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย)

โดย ดร.ศรีสลา ภวมัยกุล  
 รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
 คุณทรงศักดิ์ เตชะธนะชัย  
 Advisor, Three Trans International Express Co., Ltd.  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 2,675 บาท บุคคลทั่วไป 3,745 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday307>

ส. 11 พ.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “รู้ทุกเรื่องเบื้องต้นกับขั้นตอนและพิธีการศุลกากร” รุ่นที่ 2/2565

โดย อาจารย์ศุภฤกษ์ กฤษโธรรณ  
 วิทยากรด้านศุลกากร  
 และ อดีตผู้อำนวยการศูนย์บริการศุลกากร  
 สำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 2,675 บาท บุคคลทั่วไป 3,745 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday308>

**DECEMBER**

อ. 13 ธ.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “การขจัดความสูญเปล่าออกจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง (Lean Procurement)”

โดย อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามหัทธนะ  
 B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS  
 ผู้ก่อตั้งและนายกคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อ  
 และซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท  
 ลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/oneday309>

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)  
 โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 502 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวิชรินทร์)  
 หรือที่ e-mail: [siripan@tnsc.com](mailto:siripan@tnsc.com), [watcharin@tnsc.com](mailto:watcharin@tnsc.com)

หมายเหตุ :  
 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม  
 2) แผนงานยังไม่รวมถึงค่าเดินทางและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิกโดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม

# LQSPX 2022

## LOGISTICS QUALIFICATION SYSTEM PROGRAM

### หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง

เป็นหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เน้นการปฏิบัติจริง โดยการถ่ายทอดประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทชั้นนำส่งผู้เข้าร่วมอบรมอย่างต่อเนื่อง อาทิ



วิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิในหลักสูตร



คุณพวงมาน ภาขวรินทร์

อดีตผู้อำนวยการบริหารด้าน Supply Chain Management บริษัท เนสท์เล่ (ประเทศไทย) จำกัด



คุณนพพร เทพลีตรา

คณบดีกิตติคุณ วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม



คุณราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์

ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน



ดร.ชัยชาญ เจริญสุข

ประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

**ปรับรูปแบบใหม่!**  
**Online&Onsite**

**ค่าใช้จ่ายลดหย่อนภาษีได้ 250%**

รับสมัครตั้งแต่วันที่ - 23 สิงหาคม 2565

TNSC Member

จากราคาปกติ ~~45,900 บาท~~ เหลือเพียง **29,000 บาท**

(สมาชิกที่เข้าร่วมการประชุมสามัญประจำปี รับส่วนลดเพิ่ม 10% เหลือเพียงท่านละ: 26,100 บาท)

Non - Member

จากราคาปกติ ~~51,900 บาท~~ เหลือเพียง **34,000 บาท**

(สมัครเข้าร่วมอบรม 2 ท่านขึ้นไปรับส่วนลด 10% เหลือเพียงท่านละ: 30,600 บาท)

**ลงทะเบียน**



Organized by



SPU

Supported by



JETRO

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม Ins. 02-6797555 ต่อ 502 คุณวัชรินทร์ หรือ E-mail watcharin@tnsc.com

**หลักสูตรฝึกอบรม (Onsite) มีใบประกาศนียบัตรของ  
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยปี 2565  
(สิงหาคม)**

**พ.ค.18-ค.ค.19 ส.ค. 09.00-16.00 น.**

**อบรมเชิงปฏิบัติการ “การคำนวณต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการ” (Workshop)**

โดย อาจารย์รัชินทร์ ชัยวัฒนานนท์  
ดร.สุวัฒน์ จรรยาพูน  
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสด้านซัพพลายเชนและโลจิสติกส์

สถานที่ สส.ไอบิส สโตร์ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)

**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 8,132 บาท

บุคคลทั่วไป 10,272 บาท

**ลงทะเบียนได้ที่** <https://bit.ly/oneday299>

**ค.ค.26 ส.ค. 09.00-16.00 น.**

**อบรม “Reduce Waste by Material Handling Equipment (Returnable MHE)”**

โดย คุณสุรสิทธิ์ ศิริสมภพ  
Managing Director TWS Solutions Co., Ltd.  
และ ที่ปรึกษา บมจ.ศรีไทยซูเปอร์แวร์

สถานที่ สส.ไอบิส สโตร์ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)

**ค่าลงทะเบียน** สมาชิก 4,066 บาท

บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**ลงทะเบียนได้ที่** <https://bit.ly/oneday310>

**หัวข้อจัดอบรมออนไลน์ภายใต้  
โครงการ GoTogether#2 (สมาชิกอบรมฟรี)**

**พ. 17 ส.ค. 13.30 - 16.30 น.**

**Do/Don't การใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีภายใต้กรอบ FTA**

วิทยากร **ผู้แทนจากส่วนกว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า**  
กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า สศส. กรมศุลกากร

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/tnscgoto76> (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

**จ. 22 ส.ค. 09.00-16.00 น.**

**ภาวะผู้นำท่ามกลางความไม่แน่นอน**

วิทยากร **ดร.วิรัชกร พจน์เสถียรกุล**  
ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาทรัพยากรมนุษย์,  
นักพัฒนาธุรกิจใหม่ในองค์กรระหว่างประเทศ,  
และอาจารย์พิเศษหลายสถาบัน

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/tnscgoto74> (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

**จ. 23 ส.ค. 09.00-12.00 น.**

**Dubai: ประตูการค้าสู่ตะวันออกกลางและแอฟริกา**

วิทยากร **นายปณต บุณยะโทตะ**  
ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ  
ณ เมืองดูไบ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์  
**ผู้แทนจาก DP World**

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/tnscgoto75> (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

**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](http://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](mailto:sales@mic-cust.com)

