

White Paper 2022 **CLMVT Connectivity** Multimodal transportation in Next Normal

Available to Download e-Version



Economic Indicators : Oct 2022

01

Export Value



21,772.40 MUSD ▼ -4%
801,273.40 M.Bht ▲ 7%

Oct



243,138.54 MUSD ▲ 9%
8,325,090.80 M.Bht ▲ 19.82%

Jan - Oct

02

Partner Country (Oct 2022)



	China	US	Japan	Vietnam	India
Growth	▼ -8.48%	▼ -0.85%	▼ -3.14%	▲ 13.27%	▼ -13.80%
MUSD	2,515.50	3,506.40	2,004.40	1,092.40	780.80

03

Oil price (USD/Barrel) & Gold (Nov 2022)

Oil Price

OPEC	Brent	WTI
79-98	82-99	76-93



Gold

Price	Export
1,732.31 USD/Ounce	518.5 MUSD ▲ 56.90%



04

Thai Additional Statistic



GDP Q3/2022
+4.50% (YoY)



Inflation Rate
+5.50% (YoY)

(Nov 2022)

Current balance



43,714.58
M.THB



Interest rate policy

1.25%

06

Baht/USD (Nov 2022)



34.8
THB/USD



YTD ▼ -4.82%
YoY ▼ -3.57%

07

Marine Statistics (Nov. 2022)

Freight Rate

(UNIT/TEU)



Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
767	515	1,259	1,297	1,200

Bunker Prices



VLSFO	678.0 - 747
IFO380	470.5 - 500.0

05

Negative + Risk

- สถานการณ์อัตราเงินเฟ้อทั่วโลกที่ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง
แม้ว่าธนาคารกลางของประเทศได้ออกมาตรการทางการเงินที่เข้มงวดเพื่อสกัดเงินเฟ้อแล้วก็ตาม สถานการณ์ดังกล่าวยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของตลาดหลักเริ่มมีการชะลอตัวลง
- ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลน อาทิ
เซมิคอนดักเตอร์ และวัตถุดิบที่มีราคายังคงมีผันผวน ข้าวสาลี ถั่วเหลือง ข้าวโพด เมล็ดทานตะวัน ปุ๋ย เป็นต้น

Suggestion by TNSC

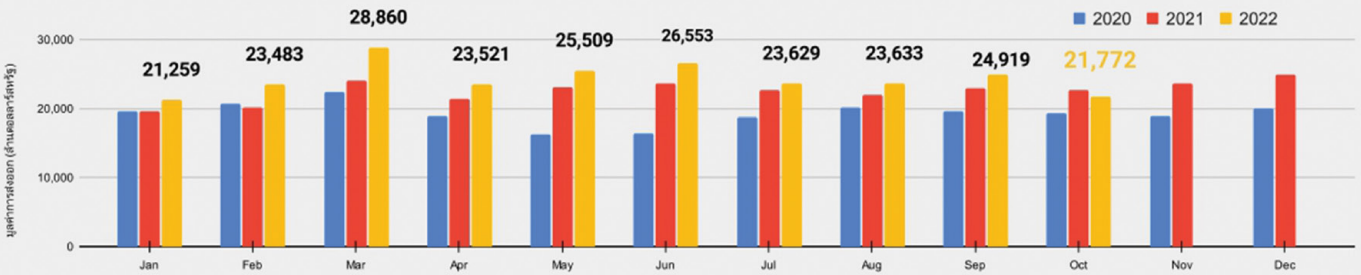
- ด้านอัตราแลกเปลี่ยน
ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทย (สพท.) รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทไม่ให้ความผันผวนเร็วเกินไป
- ด้านต้นทุน
ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทย (สพท.) คงอัตราดอกเบี้ยนโยบายให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อประกอบการฟื้นตัวภาคธุรกิจและไม่เป็นการซ้ำเติมรายจ่ายของผู้บริโภค และต้นทุนของผู้ประกอบการมากเกินไป
ขอให้ภาครัฐช่วยพิจารณาควบคุมหรือปรับขึ้นค่าไฟฟ้า (FT) ทั้งในภาคการผลิตและภาคครัวเรือน แบบค่อยเป็นค่อยไป
- ด้านสิ่งแวดล้อม
ขอให้ภาครัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณาสนับสนุนงบประมาณในการยกระดับการผลิตสินค้าที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับนโยบาย BCG ของรัฐบาล
- ด้านการค้าระหว่างประเทศ
เร่งดำเนินการความตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ที่สำคัญ อาทิ Thai-EU, Thai-UK, Thai-Turkey, RCEP (อินเดีย) และ FTAAP อีกทั้ง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในกลุ่ม BIMSTEC

Economic Indicators : Oct 2022



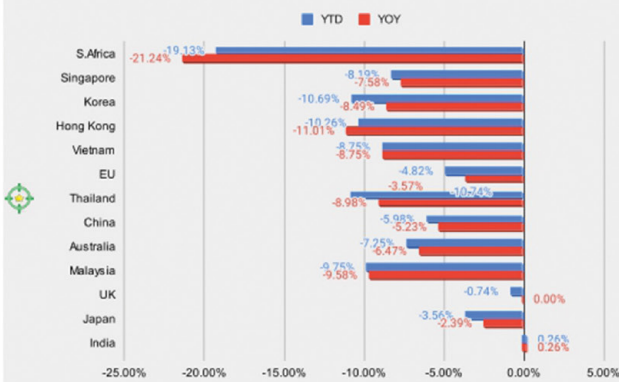
01

Thailand Export Situation



02

Exchange Rate (12 Dec 2022)



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 65 (%)	Forecast 66 (%)
สินค้าส่งออกลุ่มเกษตร				
ข้าว	379.7	▲ 2.80%	15%	0%
ยางพารา	363.8	▼ -28.50%	0%	0%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	316.4	▲ 26.30%	10%	0%
น้ำตาลทราย	172.1	▼ -6.80%	100%	15%
สินค้าส่งออกลุ่มอาหาร				
อาหารทะเล แช่เย็น แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	449.2	▼ -6.70%		
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	104.1	▼ -13.00%		
ผลไม้สด ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง แช่แข็ง แช่แข็ง	411.8	▼ -17.70%	10%	5%
กระป๋องและแปรรูป				
ไก่สดแช่เย็น แช่แข็งและแปรรูป	356.9	▲ 38.00%		
สินค้าส่งออกลุ่มยานพาหนะ				
ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3184.8	▲ 5.50%	2%	3%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1242.8	▼ -0.20%		
สินค้าส่งออกลุ่มไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์				
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และ ส่วนประกอบ	1283.7	▼ -25.50%		
Hard Disk Drive	555.5	▼ -34.30%		
แผงวงจรไฟฟ้า	770.1	▲ 0.40%	7%	3-5%
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2248.3	▼ -3.00%		
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	525.1	▲ 8.50%		
สินค้าส่งออกลุ่มพลังงาน				
ผลิตภัณฑ์ยาง	1040.9	▼ -6.20%	0%	0%
เคมีภัณฑ์	735	▼ -15.20%	1%	0%
เม็ดพลาสติก	705.3	▼ -26.80%		0%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	340.6	▼ -8.19%	2%	3%
สินค้าส่งออกลุ่มอื่น ๆ				
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	1207.3	▲ 22.70%	60	2%
น้ำมันสำเร็จรูป	675.3	▼ -26.60%	10%	0%
สิ่งทอ	519.4	▼ -6.80%	8%	5%

03

Inflation Rate (Oct 2022 - Nov 2022)



04

PMI Index (Oct 2022 - Nov 2022)



05

Shanghai Containerized Freight Index



TNSC Newsletter (E-BOOK VERSION), Issue 12/2022 : ธันวาคม 2565

Copyright © 2021 by สมาชิกรัฐสภาทางเรือแห่งประเทศไทย
 1168/97 อาคารศูนย์นิเวศน์ออร์แกนิก 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

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

ผลิตและจัดทำโดย บริษัท บีซี เอเชีย 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.

“ไร้แรงหนุน ดุดส่งออกชะลอตัว”

วันอังคารที่ 6 ธันวาคม 2565 เวลา 9.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าว ร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน สรท. นายสมพล ธนาดำรงค์ศักดิ์ กรรมการ สรท. และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ระบุว่าภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนตุลาคม 2565 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่าการส่งออกมีมูลค่า **21,772.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว 4.4%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ **801,273 ล้านบาท ขยายตัว 6.7%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในเดือนตุลาคมหดตัว **2.8%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า **22,368.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว 2.1%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ **832,875 ล้านบาท ขยายตัว 9.1%** ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนตุลาคม 2565 **ขาดดุลเท่ากับ 596.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ** หรือเท่ากับ **31,602 ล้านบาท**

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - ตุลาคม ของปี 2565 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่าไทยส่งออกรวมมูลค่า **243,138.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 9.1%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ **8,325,091 ล้านบาท ขยายตัว 19.7%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในช่วงมกราคม - ตุลาคมขยายตัว **7.4%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า **258,719.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 18.3%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ **8,981,477 ล้านบาท ขยายตัว 29.8%** ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมกราคม - ตุลาคมของปี **2565 ขาดดุลเท่ากับ 15,581.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ** หรือคิดเป็น **656,386 ล้านบาท**

อนึ่ง **สรท. คาดการณ์การส่งออกรวมปี 2565 ขยายตัวที่ 7-8% และการส่งออกปี 2566 ขยายตัวที่ 2-3% (ณ เดือนธันวาคม 2565)** โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2565 ได้แก่ 1) สถานการณ์อัตราเงินเฟ้อทั่วโลกทรงตัวอยู่ในระดับสูง แม้ว่าธนาคารกลางได้ออกมาตรการทางการเงินที่เข้มงวดเพื่อสกัดเงินเฟ้อ ถือเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลให้เศรษฐกิจของตลาดหลักเริ่มมีการชะลอตัวลง 2) ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลน อาทิ เซมิคอนดักเตอร์ และวัตถุดิบที่มีราคายังคงมีผันผวน ข้าวสาลี ถั่วเหลือง ข้าวโพด เมล็ดทานตะวัน ปุ๋ย เป็นต้น

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญประกอบด้วย 1) ด้านอัตราแลกเปลี่ยน ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทยรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทไม่ให้ความผันผวนเร็วเกินไป 2) ด้านต้นทุน ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทยคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เพื่อประคองการฟื้นตัวภาคธุรกิจและไม่เป็นการซ้ำเติมรายจ่ายของผู้บริโภคและต้นทุนของผู้ประกอบการมากเกินไป และขอให้ภาครัฐช่วยพิจารณาควบคุมหรือปรับขึ้นค่าไฟฟ้า (FT) ทั้งในภาคการผลิตและภาคครัวเรือน แบบค่อยเป็นค่อยไป 3) ด้านสิ่งแวดล้อม ขอให้ภาครัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณาสนับสนุนงบประมาณในการยกระดับการผลิตสินค้าที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับนโยบาย BCG ของรัฐบาล 4) ด้านการค้าระหว่างประเทศ เร่งดำเนินการความตกลงเขตการค้าเสรี (FTA) ที่สำคัญ อาทิ Thai-EU, Thai-UK, Thai-Turkey, RCEP (อินเดีย) และ FTAAP

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้จัดทำ **White Paper 2022: CLMVT Connectivity Multimodal Transportation in the Next Normal** หรือ **“รุกรวดเร็ว รถ-เรือ-ราง-ลิงค์”** เพื่อนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและแนวทางการเตรียมความพร้อมโอกาสของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างเพื่อใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้ากระจายสินค้าไปยังเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจของไทยและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMVT โดยใช้การเชื่อมโยงเครือข่ายสำคัญภายในประเทศในลักษณะการขนส่งแบบ Multimodal Transport อีกทั้งเพื่อสนับสนุน ส่งเสริมการสร้างความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจในอนาคต โดย สรท. ตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของ

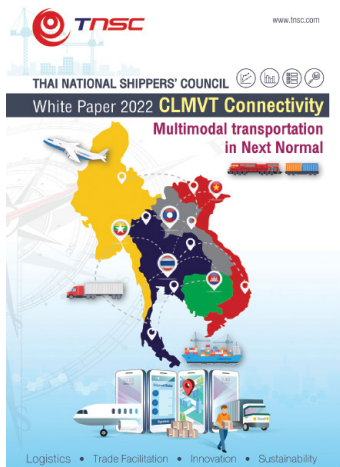
ผู้ประกอบการ และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการรวบรวมข้อมูลแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน และที่จะมีขึ้นในอนาคต ตลอดจนปัญหาข้อจำกัด เพื่อให้มีข้อมูลครบถ้วนสำหรับพัฒนาแนวทางที่เป็นประโยชน์ในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการให้ทราบถึงโอกาสในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศ CLMV และเชื่อมโยงจีน

White Paper ฉบับนี้จึงได้รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์รายละเอียดโดยละเอียด เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งไว้เป็นทางเลือกในการกำหนดรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งระบบทางราง ทางถนน (บก) และทางน้ำ วิเคราะห์ความท้าทาย โอกาส อุปสรรค ในแต่ละรูปแบบของการขนส่งทางเลือก เชื่อมโยงภายในประเทศไปยัง Corridor สำคัญต่างๆ รวมถึงการขนส่งทางถนน ไปยังกลุ่มประเทศ CLMVT และการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางจากลาว - จีน

ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศจีนซึ่งเพิ่มบทบาททางเศรษฐกิจและสร้างความร่วมมือระดับนานาชาติ โดยกำหนดแผนยุทธศาสตร์นี้โดยวางตำแหน่งตนเป็นศูนย์กลางการผลิตและห่วงโซ่อุปทานระดับโลก (Supply Chain) โดยกำหนดกรอบพัฒนาเศรษฐกิจออกเป็น 2 ส่วน คือ แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก (The Silk Road Economic Belt) ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทางถนนและรถไฟความเร็วสูง และเส้นทางสายไหมทางทะเลด้วยความสำคัญดังกล่าว ประเทศไทยจึงมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงยุทธศาสตร์นี้ไปสู่ภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลอดจนผลักดันความร่วมมือกับประเทศจีนในด้านต่าง ๆ เช่น การคมนาคมขนส่งทางถนนเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน CLMVT (Greater Mekong Subregion Economic Corridors : GMS) โครงการรถไฟไทย-จีน (Railway Cooperation between Thailand and China) ที่สนับสนุนช่องทางขยายการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนผ่านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง และทางน้ำ

ในภาวะปัจจุบันที่มีแนวโน้มการแข่งขันรุนแรงไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพหรือด้านต้นทุนการประกอบธุรกิจจึงต้องคำนึงถึงเรื่องการจัดการ ทั้งด้านคุณภาพต้นทุน และการขนส่ง ซึ่งต้นทุนการขนส่งเป็นต้นทุนที่สำคัญต้นทุนหนึ่งในปัจจุบัน จึงมีความจำเป็นในการเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนของผู้ผลิตในการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ภาครัฐบาลได้ให้ความสำคัญมากจนกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน การเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายใน และการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศโดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมศักยภาพให้ภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศไทยให้ปรับเปลี่ยนมาใช้หรือผสมผสานระหว่างการขนส่ง ทางบก ทางน้ำ และทางรถไฟ หรือการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการขนส่ง เป็นการทดแทนการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว

รูปแบบการขนส่ง Transport Network Facilities โดยการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อเชื่อมโยง การขนส่งแบบ Multimodal Transport จะมีส่วนในการช่วยลดต้นทุนและเอื้ออำนวยต่อกระบวนการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ และทำให้การส่งมอบสินค้าภายใต้หลักการจัดการโลจิสติกส์ ข้อตกลงร่วมกันว่าจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายเสรี (free flow) ซึ่งประเทศไทยอาจเป็น HUB ศูนย์กลางกระจายสินค้าของภูมิภาคนี้ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐจึงควรให้การสนับสนุน และเร่งพัฒนารูปแบบการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport ภายในประเทศเพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity)



TNSC White Paper 2022 CLMVT Connectivity Multimodal transportation in Next Normal

TNSC White Paper 2022 CLMVT
Connectivity Multimodal
transportation in Next Normal



ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาความเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศจีนซึ่งเพิ่มบทบาททางเศรษฐกิจและสร้างความร่วมมือระดับนานาชาติ โดยกำหนดแผนยุทธศาสตร์นี้โดยวางตำแหน่งตนเป็นศูนย์กลางการผลิตและห่วงโซ่อุปทานระดับโลก (Supply Chain) โดยกำหนดกรอบพัฒนาเศรษฐกิจ ออกเป็น 2 ส่วน คือ แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบก (The Silk Road Economic Belt) ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทางถนนและรถไฟความเร็วสูง และเส้นทางสายไหมทางทะเล ด้วยความสำคัญดังกล่าว ประเทศไทยจึงมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงยุทธศาสตร์นี้ไปสู่ภูมิภาคเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลอดจนผลักดันความร่วมมือกับประเทศจีนในด้านต่างๆ เช่น การคมนาคมขนส่งทางถนนเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน CLMVT (Greater Mekong Subregion Economic Corridors : GMS) โครงการรถไฟไทย-จีน (Railway Cooperation between Thailand and China) ที่สนับสนุนช่องทางขยายการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนผ่านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง และทางน้ำ

ในภาวะปัจจุบันที่มีแนวโน้มการแข่งขันรุนแรงไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพหรือด้านต้นทุนการประกอบธุรกิจจึงต้องคำนึงถึงเรื่องการจัดการ ทั้งด้านคุณภาพ ต้นทุน และการขนส่ง ซึ่งต้นทุนการขนส่งเป็นต้นทุนที่สำคัญต้นทุนหนึ่งในปัจจุบัน จึงมีความจำเป็นในการเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนของผู้ผลิตในการส่งออกและนำเข้า ทั้งนี้ภาครัฐบาลได้ให้ความสำคัญมากจนกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน การเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายใน และการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศโดยพัฒนาระบบการเชื่อมโยงหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมศักยภาพให้ภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศไทยให้ปรับเปลี่ยนมาใช้หรือผสมผสานระหว่างการขนส่งทางบกทางน้ำ และทางรถไฟ หรือการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport เพื่อเป็นการลดต้นทุนในการขนส่ง เป็นการทดแทนการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว

รูปแบบการขนส่ง Transport Network Facilities โดยการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อเชื่อมโยง การขนส่งแบบ Multimodal Transport จะมีส่วนในการช่วยลดต้นทุนและเอื้ออำนวยต่อกระบวนการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ และทำให้การส่งมอบสินค้าภายใต้หลักการจัดการโลจิสติกส์ ข้อตกลงร่วมกันว่าจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายเสรี (free flow) ซึ่งประเทศไทยอาจเป็น HUB ศูนย์กลางกระจายสินค้าของภูมิภาคนี้ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐจึงควรให้การสนับสนุน และเร่งพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Transport ภายในประเทศเพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity)

ด้วยเหตุนี้ โครงการ White Paper : CLMVT New Era Multimodal Transport Concept : รุกเร็ว “รถเรือรางลิงค์” จึงได้มีการรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์รายละเอียดโดยหยิบยก เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนในการขนส่งไว้เป็นทางเลือกในการกำหนดรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งระบบทางราง ทางถนน (บก) และทางน้ำ วิเคราะห์ความท้าทาย โอกาส อุปสรรค

ในแต่ละรูปแบบของการขนส่งทางเลือก เชื่อมโยงภายในประเทศไปยัง Corridor สำคัญต่างๆ รวมถึงการขนส่งทางถนน ไปยังกลุ่มประเทศ CLMVT และการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางจากลาว - จีน

จากผลการศึกษาโครงการดังกล่าว จึงได้มีข้อเสนอแนะที่สำคัญต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการต่อการปรับเปลี่ยนรูปแบบเป็นการขนส่งทางเลือก เพื่อเพิ่มโอกาสในการขนส่งสินค้าผ่านโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศและเชื่อมโยงไปยังประตูการค้าชายแดนสำคัญไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศ CLMVT และ จีน ผ่านเส้นทางรถไฟ ลาว-จีน รวมถึงข้อเสนออื่นๆ อันจะเป็นการช่วยสนับสนุนการพัฒนา ด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบ จากการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ หน่วยงานภาครัฐ เอกชน ภาควิชาการ ดังตัวอย่างข้อเสนอแนะดังนี้

- 1) การพัฒนาการใช้ระบบการส่งผ่านข้อมูลข้ามแดนทางศุลกากรของอาเซียน (ASEAN Customs Transit System: ACTS) ซึ่งเป็นระบบส่งผ่านข้อมูลแบบไร้เอกสาร ให้มีลักษณะเป็น Stop Inspection/Single Window Inspection โดยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบควรมีการดำเนินการภายใต้เอกสารฉบับเดียว มีการควบคุมและจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- 2) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและศุลกากร ประเด็น Cross Border Trade Agreement: CBTA การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรทางถนน ในเส้นทางถนนเพื่อเชื่อมโยงจากไทยไปยังประเทศเป้าหมายผ่านประเทศจีน การใช้ประโยชน์จากข้อตกลง CBTA เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เช่น การเพิ่มเส้นทางขนส่ง ปริมาณขนส่ง น้ำหนักบรรทุก การกำหนดมาตรฐานของรถและคนขับให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน
- 3) การศึกษา Node ที่จะเชื่อมโยกระหว่างโหมดการขนส่ง จัดสรรพื้นที่สถานีรถไฟที่เหมาะสม และมีศักยภาพที่สามารถเป็นจุดเชื่อมโยกระหว่างการขนส่งทางบก และทางน้ำ โดยมีพื้นที่ที่เพียงพอเก็บสินค้า และมีพื้นที่เพียงพอสำหรับรถบรรทุก
- 4) การจัดทำข้อมูล Freight Rate Database เพื่อเปรียบเทียบราคาค่าระวางอ้างอิงทางรางและระยะเวลาในการขนส่ง
- 5) การยกระดับท่าเรือหลักของประเทศให้เป็น Smart Port รวมถึงการเพิ่ม Capacity และเครื่องมือยกหรือสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือ เพื่อยกระดับการให้บริการขนถ่ายในท่าเรือ ลดปัญหาความแออัด และลดปริมาณฝุ่น PM2.5
- 6) ยกระดับ ICD พื้นที่สำคัญ ให้เกิดประโยชน์กับผู้ประกอบการจริง เช่น นครศรีธรรมราช (ทุ่งสง) สงขลา (บางกล่ำ) อยุธยา (วังน้อย) และพื้นที่รอบกรุงเทพฯ บางนา พุทธมณฑล พระราม 2 บางใหญ่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าภายในประเทศลดความแออัดภายในท่าเรือหลักของประเทศ และสนับสนุนการส่งออก
- 7) เสนอให้จัดตั้งจุด Common Control Area (CCA) ในการตรวจสอบสินค้าร่วมกันระหว่าง 3-4 ประเทศในเส้นทาง รวมถึงการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ให้ครบทุกกิจกรรมในพื้นที่ทั้ง ด้านรถบรรทุก และรถไฟอุปกรณ์ขนถ่ายในด่านใหญ่ที่สำคัญ เช่น แม่สอด แม่สาย มุกดาหาร นครพนม หนองคาย บ้านคลองลึก สะเดา เป็นต้น
- 8) การสนับสนุนผู้ประกอบการไทย สร้างเครือข่ายพันธมิตร LSPs ในแต่ละประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกและเจรจาในการขนส่งผ่านประเทศนั้นๆ จุดชายแดนในแต่ละจุดควรประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูล รวมถึงเจรจาร่วมกันถึงการผ่อนปรนกฎระเบียบการขนส่งสินค้าระหว่างกันให้มีความยืดหยุ่นมากยิ่งขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย เป็นต้น

นอกจากนี้ โครงการศึกษา ยังมีข้อเสนอแนะอีกหลายประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ของไทย ทั้งทางบก ทางราง และทางน้ำ ข้อเสนอแนะด้านกฎระเบียบของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และข้อเสนอแนะอื่นๆ อาทิ เร่งดำเนินการโครงการศึกษา โครงสร้างของการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งระบบ เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการกำหนดนโยบาย และกลไกในการควบคุมค่าใช้จ่ายของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ และผลักดันการปรับปรุงด้าน soft side regulation และ facilitation เพื่อช่วยสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้มีการให้การสนับสนุนและให้การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการทั้งภาคอุตสาหกรรม ผู้นำเข้า ผู้ส่งออกผู้ประกอบการขนส่ง โดยเฉพาะ SMEs ได้มีความเข้าใจถึงผลกระทบ และการเตรียมตัวในเรื่องการปรับตัว เพื่อที่จะสามารถแข่งขันการค้าระหว่างประเทศในระดับภูมิภาคต่อไป

สรท. จับมือหน่วยงานพันธมิตร ร่วมเปิดตัวศูนย์ระงับข้อพิพาทด้านโลจิสติกส์ ยกระดับการค้าและบริการโลจิสติกส์ไทยสู่สากล



วันที่ 6 ธันวาคม 2565 เวลา 11.00 น. ณ ห้องช่องนนทรี ชั้น 12 โรงแรมอิสติน แกรนด์ โยธเทิล สาทรร ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และประธานคณะกรรมการศูนย์ระงับข้อพิพาทด้านโลจิสติกส์ ร่วมกับ คุณวัลภา สติรชวาล ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และที่ปรึกษา กิตติมศักดิ์และกรรมการศูนย์ฯ ดร.พิเชษฐ์ อัครวิวัฒนาพร ผู้อำนวยการสถาบัน อนุญาโตตุลาการ และกรรมการศูนย์ฯ ดร.ปิยะนุช สัมฤทธิ์ นายกสมาคม ขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย และกรรมการศูนย์ฯ และว่าที่ร้อยตรี ดร.ธนศ โสรรัตน์ นายกสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย และกรรมการศูนย์ฯ จับมือ แลกข่าวก้าวการเปิดตัว “ศูนย์ระงับข้อพิพาทด้านโลจิสติกส์ (Thailand Logistics ADR Center: TLAC)” ภายใต้สถาบันอนุญาโตตุลาการ เพื่อให้บริการระงับ ข้อพิพาทในกิจกรรมโลจิสติกส์การค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งในรูปแบบการระงับข้อพิพาทและการอนุญาโตตุลาการ โดยคาดว่าในปี 2566 จะสามารถแก้ไขข้อพิพาทระหว่างภาคเอกชนโดยการระงับข้อพิพาทและการ อนุญาโตตุลาการมูลค่าไม่น้อยกว่า 100 ล้านบาท และช่วยอำนวยความสะดวก ในการดำเนินธุรกิจแก่ผู้ส่งออกนำเข้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความต่อเนื่อง ลดต้นทุนและระยะเวลาในการแก้ไขข้อพิพาทระหว่างกันให้น้อยลง เพื่อให้มีความ สามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

TLAC จัดตั้งขึ้นภายใต้ ที เอช เอ ซี สถาบัน อนุญาโตตุลาการ มีวิสัยทัศน์ คือ “ก้าวไปสู่การ เป็นศูนย์ระงับข้อพิพาททางเลือกชั้นนำด้าน โลจิสติกส์ทั้งในและระหว่างประเทศ” ภายใต้ พันธกิจสำคัญ ได้แก่ “1) ผลักดันและส่งเสริม ให้ธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมาตรฐานที่ เป็นมิตรต่อการระงับข้อพิพาททางเลือก 2) สร้าง ความรู้เกี่ยวกับการระงับข้อพิพาททางเลือก และการให้บริการของ TLAC และ 3) ให้บริการ ด้านการระงับข้อพิพาททางเลือก ที่มีความเป็น อิสระและมีมาตรฐานสากล ตามระเบียบของ การระงับข้อพิพาททางเลือกของ THAC” และมี บริการ 2 ส่วน ได้แก่ “1) การให้บริการด้านคดี อาทิ 1.1) การระงับข้อพิพาทด้วยการระงับข้อพิพาท 1.2) การระงับข้อพิพาทด้วยอนุญาโตตุลาการ 1.3) การระงับข้อพิพาทด้วยช่องทาง Online

หรือที่เรียกว่า Talk DD” และ “2) การให้บริการทางด้านจัดฝึกอบรมและจัดการ ประชุมสัมมนา อาทิ หลักสูตรอบรมอนุญาโตตุลาการ หลักสูตรอบรมผู้ประνομ หลักรูตรบริหารจัดการความขัดแย้ง เป็นต้น”

ทั้งนี้ กระบวนการอนุญาโตตุลาการ ของ THAC และ TLAC คือ “กระบวนการ ระงับข้อพิพาทที่คู่กรณีตกลงกันเลือกบุคคลหนึ่งหรือหลายคนเพื่อวินิจฉัยชี้ขาด ข้อพิพาท โดยคู่พิพาทตกลงที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดดังกล่าว” โดยไม่ต้อง เข้าสู่กระบวนการศาล ซึ่งมีข้อดีที่สำคัญประกอบด้วย “1) คู่สัญญาเป็นคนเลือก อนุญาโตตุลาการ 2) อนุญาโตตุลาการจะมีความเชี่ยวชาญที่ตรงกับประเด็นข้อ พิพาทที่เกิดขึ้น 3) ระยะเวลาในการพิจารณาตัดสินน้อยกว่า 4) คู่สัญญาเป็นเจ้าของ ในการกำหนดกระบวนการพิจารณาตัดสินอนุญาโตตุลาการ 5) ค่าใช้จ่ายในการดำเนิน กระบวนการต่ำกว่า” กล่าวได้ว่า การใช้บริการระงับข้อพิพาทด้านโลจิสติกส์ ภายใต TLAC จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อภาคธุรกิจ เนื่องจาก 1) สะดวก รวดเร็ว คุ่มค่า 2) ให้บริการครบวงจรโดยมีอาชีพ และ 3) อิสระและมีมาตรฐานสากล

อนึ่ง TLAC ถือเป็นก้าวสำคัญของ THAC ในการให้บริการสำหรับข้อพิพาท ด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์การประกาศใช้พระราชบัญญัติสถาบัน อนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2550 ประกอบด้วย 1) ส่งเสริมและพัฒนากระบวนการ ประνομข้อพิพาทและอนุญาโตตุลาการ 2) ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการระงับ ข้อพิพาทโดยวิธีประνομข้อพิพาทและอนุญาโตตุลาการ และ 3) ส่งเสริมและ เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการประνομข้อพิพาทและอนุญาโตตุลาการรวมทั้ง กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่สนใจ สามารถติดต่อใช้บริการประνομข้อพิพาท การอนุญาโตตุลาการ ฝึกอบรม และประชุมสัมมนาได้ที่สถาบันอนุญาโตตุลาการ เลขที่ 689 อาคารกรีฑาหาวเวอร์ ชั้น 26 ห้างเอ็มควอเทียร์ แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110 หรือติดต่อสอบถามข้อมูลได้ที่ อีเมล: info@thac.or.th โทร. +66(0)2018 1615 เว็บไซต์ <https://thac.or.th>

“ทำไมต้อง TLAC”

สะดวก รวดเร็ว คุ่มค่า

ด้วยประสบการณ์และความชำนาญทางวิชาชีพ ช่วยให้บริการที่รวดเร็ว ถูกต้องรวดเร็ว อีกทั้ง THAC ตั้งอยู่ใจกลาง เมือง ช่วยให้ผู้สะดวกสบายในการเดินทางและมี อัตราค่าบริการที่ต่ำกว่า ช่วยให้คุณประหยัด งบประมาณค่าใช้จ่าย

ให้บริการครบวงจร โดยมืออาชีพ

ด้วยบริการที่หลากหลายและตอบโต้ด้วยความ อดทน ผ่านการให้บริการด้วยเทคโนโลยี และส่ง อาวุธความสะดวกรวดเร็ว ตลอดจนถึงผู้ปฏิบัติ หน้าที่อนุญาโตตุลาการ ผู้ประνομข้อพิพาท และ เจ้าหน้าที่ภาคประสบการณ์ พร้อมให้บริการแบบ มีอาชีพ

อิสระ มีมาตรฐานสากล

เรามีความอิสระปราศจากการแทรกแซงใด ๆ จึงมั่นใจได้ถึงความ ความเป็นกลาง อีกทั้งยังมีระบบ ตรวจสอบและโต้แย้งคดีกันที่ความ ทันสมัยได้มาตรฐานสากล

ติดต่อใช้บริการประνομข้อพิพาท อนุญาโตตุลาการ ฝึกอบรม และประชุมสัมมนาได้ที่
 ที่อยู่: 689 อาคาร กรีฑาหาวเวอร์ ข. พร้อมมิตร แขวง คลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110
 อีเมล: info@thac.or.th โทร. +66(0)2018 1615 เว็บไซต์ <https://thac.or.th/>

พิธีมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง (Logistics Qualification System Program : LQSPX) รุ่นที่ 14



เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2565 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จัดงานมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง (Logistics Qualification System Program : LQSPX) รุ่นที่ 14 ประจำปี 2565 ซึ่งเป็นหลักสูตรระยะสั้น โดยมีระยะเวลาในการอบรมตั้งแต่วันที่ 2 กันยายน - 4 พฤศจิกายน 2565 (ศุกร์ - เสาร์) จำนวน 16 วัน ในรูปแบบ online ผ่าน zoom และ onsite ณ โรงแรม ไอบิส สไตล์ กรุงเทพมหานคร ซึ่งในปี 2565 มีผู้สำเร็จการอบรมทั้งสิ้นจำนวน 18 คน



ในโอกาสนี้ ได้รับเกียรติจากวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิให้เกียรติเข้าร่วมงานเพื่อกล่าวแสดงความยินดีและมอบประกาศนียบัตรให้แก่ผู้สำเร็จการอบรมหลักสูตร LQSPX ประจำปี 2565 นำโดย ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. และ คุณวัลภา สลธิรชวล ประธานกรรมการบริหาร บริษัท อีเกิลส์ แอร์แอนด์ซี (ประเทศไทย) จำกัด

นอกจากนี้ สรท. ได้จัดให้มีการเสวนาพิเศษเพื่อแบ่งปันประสบการณ์และความสำเร็จจาก LQSPX สู่การยกระดับมาตรฐานการจัดการโลจิสติกส์ในองค์กร โดย คุณนพรุจ ธรรมจิโรจ Bagging and Packing Management Division Manager, GC Logistics Solutions Co., Ltd. (ศิษย์เก่า LQSPX รุ่นที่ 11)

ประชุมร่วมที่ปรึกษาและคณะกรรมการ สรท. วาระปี 2564-2565 ครั้งที่ 2



เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2565 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้จัดการประชุมร่วมที่ปรึกษาและคณะกรรมการ สรท. วาระปี 2564-2565 ครั้งที่ 2 เพื่อรายงานผลการดำเนินงานของ สรท. ในปี 2565 และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นแนวทางการสร้างความเป็นธรรมในตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ รวมถึงทิศทางและแนวโน้มการส่งออกและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศปี 2566 โดยได้รับเกียรติจากที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ อาทิ คุณนพพร เทพสิทธา อธิบดีประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คุณภูสิต รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ อธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ คุณณรงค์ พูลพิพัฒน์ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมและให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการและผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรมในประเด็นดังกล่าวข้างต้น ณ ห้องสุรศักดิ์ 1 ชั้น 11 โรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ



หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ **Online (Zoom)** มีใบประกาศนียบัตร ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยปี 2566 (มกราคม - มีนาคม)

JANUARY

อ. 17 ม.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 1/2566”

โดย ดร.ศรีสลา ภวมิยกุล
รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,210 บาท บุคคลทั่วไป 4,280 บาท

จ. 23 ม.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “การจัดความสูญเปล่าออกจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง (Lean Procurement)”

โดย อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนมหัทธนะ
B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS
ผู้ก่อตั้งและนายกคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อ
และซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

FEBRUARY

พ. 16 ก.พ. 09.00-16.00 น.

อบรม “คิดแบบนักกลยุทธ์มืออาชีพ”

โดย คุณเดชะ บุณยะชัย
รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,210 บาท บุคคลทั่วไป 4,280 บาท

พ. 22 ก.พ. 09.00-16.00 น.

อบรม “เจาะลึกกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าและการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (RoO) รุ่นที่ 1/2566”

โดย อาจารย์สมบุรณ์พงษ์ พุกทะเล
อดีต ผอ. ส่วนทกกว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า
สำนักพิทักษ์อัตราศุลกากร กรมศุลกากร

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,210 บาท บุคคลทั่วไป 4,280 บาท

MARCH

อ. 14 มี.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “Advance Import – Export & Customs Case Study” รุ่นที่ 1/2566

โดย ดร.ศรีสลา ภวมิยกุล
รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,210 บาท บุคคลทั่วไป 4,280 บาท

พ. 15 มี.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 1/2566

โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,210 บาท บุคคลทั่วไป 4,280 บาท

ติดตามข่าวสารจากสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ที่



Thai National Shippers' Council



@tnsc



@tnsc



TNSC Official

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

หมายเหตุ :

- 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม
- 2) แผนงานยังไม่รวมศึกษาดูงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิก โดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม