





โอกาสส่งสินค้าไทยบนเส้นทาง รถไฟลาว-จีน








Economic Indicators : May 2023

01 Export Value

 **24,340.90 MUSD** ▼ -4%
830,448.40 M.Bht ▼ -3%
 May

 **116,344.20 MUSD** ▼ -5%
3,941,425.60 M.Bht ▼ -2.39%
 Jan - May


02 Partner Country (May 2023)


				
China	US	Japan	Vietnam	India
Growth ▼ -24.06%	▲ 4.07%	▼ -1.79%	▼ -22.65%	▼ -21.10%
MUSD 2,877.50	4,236.90	2,134.00	921.10	810.10


03 Oil price (USD/Barrel) & Gold Jun 2023


Oil Price		
OPEC	Brent	WTI
72-78	71-79	67-72
Price		Export
Gold	1,942.21	247.4
	USD/Ounce	MUSD ▼ -3.80%

04 Thai Additional Statistic

 **GDP Q1/2023**
+2.70% (YoY)

 **Inflation Rate**
+0.23% (YoY)
 (June 2023)

 **Current balance**
-94,715.72
M THR

 **Interest rate policy**
2.00%

05 Positive & Negative + Risk

- Positive**
- การเคลื่อนไหวของค่าเงินบาท ปรับตัวอยู่ในระดับอ่อนค่าลงต่อเนื่อง แต่ยังมีอ่อนค่าน้อยกว่าประเทศคู่ค้าและคู่แข่งสำคัญ
- Negative + Risk**
- การฟื้นตัวของเศรษฐกิจคู่ค้าหลักยังมีความไม่แน่นอนสูง อาทิ จีน หลังจากการเปิดประเทศของจีนเศรษฐกิจฟื้นตัวช้ากว่าที่คาดการณ์ สหรัฐฯ ดัชนีภาคการผลิต (PMI) ลดต่ำลงอยู่ที่ 46.3 และยุโรป ณ ระดับ 43.6
 - อัตราดอกเบี้ยทั่วโลกยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลต่อภาระชำระดอกเบี้ยของเศรษฐกิจ และการระดมทุนการกู้เงินของผู้ประกอบการ
 - ต้นทุนการผลิตยังคงสูง อาทิ ค่าไฟฟ้า วัตถุดิบการผลิต ส่งผลต่อความสามารถทางการแข่งขันของไทย
 - ความเสี่ยงจากสภาพอากาศเปลี่ยนแปลง (El Nino) ต่อภาคการเกษตร

06 Baht/USD (Jun 2023)

35
THB/USD 

YTD ▼ -1.45%
YoY ▲ 1.96%

07 Marine Statistics (June 2023)

Freight Rate	(UNIT/TEU)				
	Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
	210	219	941	800	990
Bunker Prices					
		VLSFO	574.0 - 613.5		
		IFO380	470.5 - 506.5		

Suggestion by TNSC

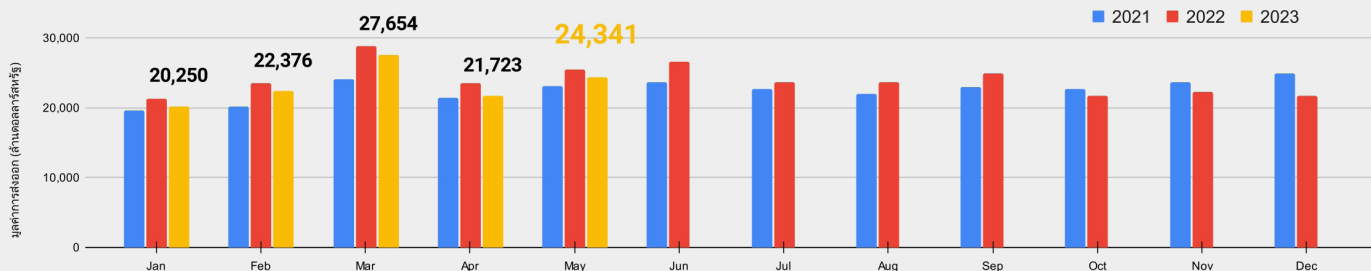
- เร่งกระบวนการจัดตั้งรัฐบาล เพื่อขับเคลื่อนแผนการส่งออกอย่างต่อเนื่อง และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ
- ขอให้ภาครัฐบริหารจัดการลดผลกระทบต่อต้นทุนภาคการผลิต ที่ปรับสูงขึ้นและอาจเสียเปรียบคู่ค้าคู่แข่งที่สำคัญ อาทิ ค่าไฟฟ้า ค่าแรง และอัตราดอกเบี้ย
- เร่งเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้แก่ผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน (Supply Chain Financing) โดยเฉพาะ SMEs
- เร่งเพิ่มทักษะและสมรรถนะของแรงงาน ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

Economic Indicators : May 2023



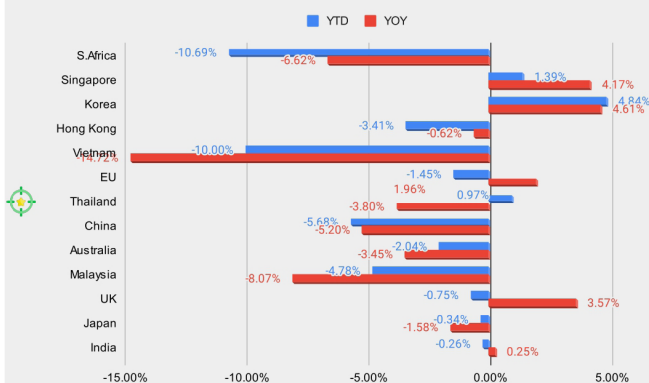
01

Thailand Export Situation



02

Exchange Rate (5 Jul 2023)



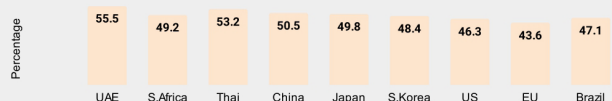
03

Inflation Rate (Jan 2023 - Jun 2023)



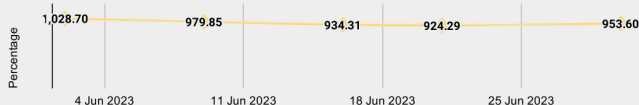
04

PMI Index (May 2023 - Jun 2023)



05

Shanghai Containerized Freight Index



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญฯ)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 66 (%)
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	460.5	▲ 84.60%	3-5%
ยางพารา	273.4	▼ -37.20%	0-3%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	294.9	▼ -41.70%	0-3%
น้ำตาลทราย	465.8	▲ 44.30%	5%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"			
อาหารทะเล แช่เย็น แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	460.2	▼ -2.60%	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	101.1	▲ 6.20%	
ผลไม้สด ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง แช่แข็ง แช่แข็ง	866.7	▼ -45.90%	0-2%
กระป๋องและแปรรูป			
ไก่สดแช่เย็น แช่แข็งและแปรรูป	353.5	▲ 14.00%	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3314.1	▲ 7.20%	
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1344.2	▲ 1.90%	0-3%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และ ส่วนประกอบ	1455.4	▼ -4.80%	
Hard Disk Drive	623.5	▼ -28.80%	
แผงวงจรไฟฟ้า	817.1	▲ 4.50%	0%
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2623.2	▲ 3.40%	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	660.9	▲ 10.20%	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "พลาสติก"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1187.8	▼ -6.00%	1%
เคมีภัณฑ์	788.8	▼ -5.00%	-5%
เม็ดพลาสติก	778.3	▼ -21.40%	
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	1132.4	▼ -9.36%	-5%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อัญมณี"			
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	1042.6	▲ 2.80%	0-2%
น้ำมันสำเร็จรูป	764.3	▼ -40.90%	0%
สิ่งทอ	548.7	▼ -9.20%	0%



“ส่งออกอ่อนแรง เร่งกิจกรรมขับเคลื่อน ครึ่งปีหลัง”

วันอังคารที่ 4 กรกฎาคม 2566 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าว ร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมพ์กุล รองประธาน และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ระบุว่าภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือน พฤษภาคม 2566 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออก มีมูลค่า **24,340.9** ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัว **4.6%** และมีมูลค่าในรูป เงินบาทเท่ากับ **830,448** ล้านบาท หดตัว **2.8%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในเดือนพฤษภาคมหดตัว **1.4%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 26,190.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัว **3.4%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 904,563 ล้านบาท หดตัว **1.7%** **ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนพฤษภาคม 2566 ขาดดุล เท่ากับ 1,849.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเท่ากับ 74,115 ล้านบาท**

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - พฤษภาคมของปี 2566 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออกรวมมูลค่า **116,344.2** ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัว **5.1%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 3,941,426 ล้านบาท หดตัว **2.4%**



(เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในช่วง มกราคม - พฤษภาคม หดตัว **2.1%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 122,709.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัว **2.5%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาท เท่ากับ 4,210,326 ล้านบาท ขยายตัว **0.2%** **ส่งผลให้ดุลการค้าของ ประเทศไทยในเดือนมกราคม - พฤษภาคม 2566 ขาดดุลเท่ากับ 6,365.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็น 268,901 ล้านบาท**

อนึ่ง สรท. คงคาดการณ์เป้าหมายการทำงานด้านการส่งออกรวม ทั้งปี 2566 ระหว่าง -0.5% ถึง 1% (ณ เดือนมิถุนายน 2566) โดยมี ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2566 ได้แก่ 1) การฟื้นตัวของ เศรษฐกิจคู่ค้าหลักยังคงมีความไม่แน่นอนสูง อาทิ จีน หลังจากการเปิด ประเทศของจีนเศรษฐกิจฟื้นตัวช้ากว่าที่คาดการณ์ สหรัฐฯ ดัชนีภาคการ ผลิต (PMI) ลดต่ำลงอยู่ที่ 46.3 และยุโรป ณ ระดับ 43.6 2) อัตราดอกเบี้ย ทั่วโลกยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจ และภาระต้นทุนการกู้เงินของผู้ประกอบการ 3) ต้นทุนการผลิตยังคงสูง อาทิ ค่าไฟฟ้า วัตถุดิบการผลิต ส่งผลต่อความสามารถทางการแข่งขัน ของไทย 4) ความเสี่ยงจากสภาพอากาศเปลี่ยนแปลง (El Nino) ต่อภาค การเกษตรในประเทศ

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่ สำคัญประกอบด้วย 1) เร่งกระบวนการจัดตั้งรัฐบาล เพื่อขับเคลื่อน แผนการส่งออกอย่างต่อเนื่อง และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ 2) ขอ ให้ภาครัฐเร่งลดต้นทุนภาคการผลิต ที่ปรับสูงขึ้นและอาจเสียเปรียบคู่ค้า คู่แข่งที่สำคัญ อาทิ ค่าไฟฟ้า ค่าแรง และอัตราดอกเบี้ย 3) เร่งเสริมสภาพ คล่องทางการเงินให้แก่ผู้ประกอบการในโซ่อุปทาน (Supply Chains Financing) โดยเฉพาะ SMEs 4) เร่งเพิ่มทักษะและสมรรถนะแรงงาน ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน



Trip Report สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

จัดกิจกรรมศึกษาดูงานและสร้างเครือข่ายทางธุรกิจบนเส้นทางรถไฟลาว-จีน ระหว่างวันที่ 13-16 มิถุนายน 2566



จากที่ทางสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้มีการจัดกิจกรรมศึกษาดูงานและสร้างเครือข่ายทางธุรกิจบนเส้นทางรถไฟลาว-จีน ระหว่างวันที่ 16-13 มิถุนายน 2566 ประเด็นสำคัญประกอบด้วยด้านโครงสร้างพื้นฐาน รูปแบบการดำเนินการในการส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังจีน รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการค้าในรูปแบบ E Commerce ซึ่งเป็นโอกาสและประโยชน์กับผู้ประกอบการไทยต่อไป

โครงสร้างพื้นฐาน

ด้วยพื้นที่ห่างจากตัวเมืองเพียง 25 กิโลเมตร และห่างจากฝั่งไทย (หนองคาย) 1.8 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางสาย 13 เชื่อมเส้นทางเหนือ - ใต้ ของลาว ใช้เวลาเพียง 3-4 วัน ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จาก ลาว - คุณหมิง ค่าใช้จ่ายต่อราคาสินค้าเพียง 15-20%

- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการพัฒนาพื้นที่ การพัฒนาเส้นทางรถไฟ ท่าแขก - หวงอ่าง รองรับตู้สินค้าเชื่อมต่อ ทั้งรูปแบบ รถบรรทุก รถไฟ ท่าเรือ เป้าหมายเพื่อใช้หวงอ่าง ลดต้นทุนค่าขนส่ง เชื่อมการส่งออกสินค้า ยุโรป และตลาดโลก

- รูปแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 1) Vientiane Logistics Park 2) เส้นทางรถไฟลาว จีน (คุนหมิง-เวียงจันทน์) เชื่อมอีสานของไทย รวมถึงสินค้า จีน-อาเซียน-จีน 3) เส้นทางรถไฟ หวงอ่าง - ท่าแขก 4) Power Plant 5) Dry Port สะพานมิตรภาพแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บ่อลิคาไซ) 6) Dry Port หลวงน้ำทา บริเวณตรงข้ามด่านเชียงของ

- ความได้เปรียบจาก Land Locked เป็น Land Link จากพื้นที่ที่ลาวเป็นศูนย์กลางเชื่อม 5 ประเทศ ทั้ง จีน เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม ไทย มีทางเข้าออกสำหรับการกระจายสินค้า



- จุดแข็งในการพัฒนา ทั้งทางด้านที่ตั้ง/แรงงาน/ การเข้าถึงตลาด/ โครงสร้างพื้นฐาน/ One stop service เชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐ/ work permit/ การดำเนินพิธีการศุลกากร

- การจัดการโดยใช้ระบบ TOS Terminal Operating System แบบเดียวกับที่ใช้ในท่าเรือแหลมฉบังของไทย เพื่อให้สามารถเชื่อมโยง Port ต่างๆ ได้

- ข้อเสนอแนะการเชื่อมโยงระหว่างรัฐบาล ทั้ง กัมพูชา เวียดนาม อาจใช้เวทีการเจรจา GMS ในการเชื่อมโยงเพื่อสนับสนุนสินค้า/การลงทุน

รูปแบบการค้าเงินธุรกิจภายในประเทศจีน

ความพร้อมผลิตภัณฑ์ วางแผนจนถึงขายสินค้าในจีน ด้าน packaging สำคัญ ต้องเข้าใจตลาดจีน กฎหมาย กฎระเบียบ position ของแบรนด์ เนื่องจากจีนเป็นแหล่งที่ทั่วโลกต้องการ มีสินค้าทุกอย่างทั่วโลกที่อยู่ในจีน ทำให้สินค้าจะมีโอกาสได้ ต้องเป็นสินค้า ที่จีนต้องการ presenter เพื่อสร้างโอกาสตลาดในจีน ตัวอย่าง สินค้าข้ามพรมแดนที่สามารถจำหน่ายได้ทั่วประเทศจีน ร่วมกับ tingling group ขายอาหารออนไลน์ เป็นบริษัทลูกดูแล สินค้าไทยทั้งหมด ตอนนี้มีควมสนใจสินค้าอาหาร เป็นโอกาสของ ผู้สนใจเชิญรับคำปรึกษาได้ **Thai premium product center**

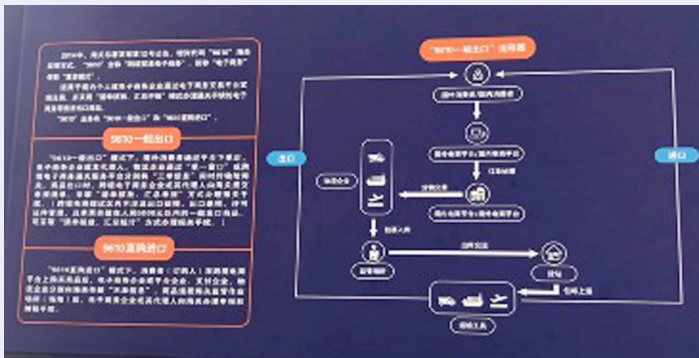
ข้อมูลเพิ่มเติม

- ตอนนี้ มีการจัดตั้งสมาคมนักธุรกิจไทยด้านเงินตอนใต้
- ไทยเป็นเส้นทางสำคัญเชื่อม มาเลเซีย สิงคโปร์ เป็นนโยบายของ ประธานาธิบดีสีจิ้นผิง
- จีนมีเป้าหมายผลักดัน cross border
- ความนิยมของสินค้า online เริ่มในปี 2007 alibaba โดย แจ็คหม่า ได้นำ alipay ที่ผูกกับบัญชีธนาคาร สามารถซื้อของได้ทันที taobao และ tmall supermarket และล่าสุด เทอหม่า platform online (เทอหม่าเซ็นเตอร์ ที่เซี่ยงไฮ้ แหล่งรวบรวมของสดถึงของใช้) สินค้า ส่งถึงบ้านภายใน 30 นาที ในระยะ 5 กม. ลดการเดินทาง ค่าใช้จ่าย เดินทาง และในส่วนระบบการจ่ายเงิน มีระบบ wechatpay ที่กำลังได้รับความนิยมในปัจจุบัน

ข้อสังเกต :

- ปัญหาสำคัญ ต้องจด trademark brand เป็นลำดับแรก ก่อนเข้าตลาดจีน หากถูกจดแล้ว ต้องใช้ชื่ออื่นในการจำหน่าย หรือ เสียค่าใช้จ่ายให้กับเจ้าของแบรนด์สินค้า
- เงินต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำ เป็นโอกาสในการขนส่งสินค้าไทย

Free Trade Zone> ที่สำคัญมีในพื้นที่ กว่างซี กวางโจว อี้ฉู คุนหมิง (จิงเทียนชุย) รูปแบบการค้าเงินการ เวนการค้าเสรีคุนหมิง



การดำเนินการของผู้ประกอบการ

1. นำเอาสินค้ามาอยู่ที่จีนที่เช่าพื้นที่ในคลัง มีค่าใช้จ่าย ค่าเช่า คิดเป็นรายวัน แตกต่างกันตามมณฑล/ ค่าเช่าหักจากยอดขาย แต่ถ้า ปริมาณไม่ถึงจะไม่คิด คิดตามจริงรวมถึง/คิดค่าใช้ระบบ ประมาณ 3% /ค่าหีบจับ พวง. /ค่าบรรจุภัณฑ์ ที่มีทั้งลูกค้าผลิตมา pack เอง กับ ใช้ของคลัง /ส่วนขนส่งใน cross border ถูกกว่า
2. ด้านภาษี ผก. ต้องมีบัญชีเงิน หรือมีตัวแทนดำเนินการเพื่อ แลกเงินให้ แล้วส่งให้กับลูกค้า สินค้า ค่าสินค้าทางร้านจะไม่ได้รับ ค่าสินค้าจนกว่ากระบวนการรับ/จ่ายลูกค้าจะแล้วเสร็จไม่มีการ คืนสินค้าจากลูกค้า สินค้าที่อยู่ในระบบใน cross border ห้ามนำวาง ขายแบบ offline แต่เอาสินค้าหาที่วาง เป็น showroom หรือ showroom รูปแบบทางออนไลน์ได้ และสินค้าจะซื้อได้แค่คนจีน เพื่อกำหนดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับมาตรการภาษี 25,000 หยวน หรือ 125,000 บาท ที่กำหนดบุคคลซื้อได้ต่อไป
3. สินค้าเครื่องสำอางค์จีนมีการกำหนดส่วนผสม ทำให้สินค้า ลูกค้าใช้แล้วไม่เห็นผล สินค้าไทยที่นำเข้ามาต้องมีการปรับสูตร ตาม ที่ อย. จีนอนุญาต จึงจะนำเข้ามาขายผ่านระบบ cross border ได้
4. Cross border มีกระบวนการที่จะช่วยทำสินค้าให้เป็นที่รู้จัก
5. รูปแบบการขายแบบไลฟ์สด มีปริมาณขายมากถึงระดับปิดตู้ คอนเทนเนอร์
6. การขายผ่าน platform online ต้องเป็น platform ที่เชื่อม กับระบบ ศุลกากร เช่น Taobao
7. สินค้าไทยที่จำหน่ายผ่านวิธีนี้ เช่น กระทิงแดง ชาตรามือ ขาย ผ่าน cross border และเป็นสินค้าที่กำลังได้รับความนิยมในจีน

ขั้นตอนการส่งสินค้าแบบ cross border นำเข้าสินค้าไทยมาขายจีน

- นำสินค้ามาในโกดัง รอลูกค้าสั่งซื้อ มีเลข order ได้ barcode ทางโกดัง แพ็กสินค้า ระบุชื่อที่อยู่ผู้รับ ผ่านศุลกากร สแกน เตรียม เพื่อจัดส่ง รูปแบบคล้าย Shopee/ Lazada ของไทย ส่วนของเงิน app Tmall ของแพง *พินตัวตัว (Pin Duo Duo) เป็นการร่วมซื้อจาก ผู้ซื้อหลายคนราคาสินค้าจะถูกลง
- สินค้าจะเข้ามาลักษณะ lot ใหญ่ จะกระจายส่งย่อย เสีย ค่าวาง เดือนละประมาณ 1000 บาทต่อเดือนต่อคิว กับภาษีที่ เรียกเก็บ 9.1% และมีจ่ายคืนให้ ผก. ตามรอบเป็น cash back ค่าเช่าโกดัง สำหรับสินค้าทั้งหมด shelf live ของสินค้า โกดังแจ้ง ทำโปร หรือสั่งซื้อ ออกมาเองต้องใช้บัตร ประชาชนจีน หรือบริษัท ที่ทำ cross border ต้องเป็น global สำหรับ cross border เท่านั้น เพื่อจัดการ แต่ถ้าการทำลาย คชจ. สูง เก็บค่าทำลายล่วงหน้า
- สินค้าจะคิดแตกต่างกันไป 9.1% -70% แต่เฉลี่ยที่ 9.1% vat คิดต่างหาก
- * คชจ. หีบ แพ็ก ส่ง (ค่าใช้จ่ายขึ้นกับ shipping แต่ขนส่ง ต้องขึ้นทะเบียน cross border) เฉลี่ย 8-10 หยวนต่อ 1 กล่อง ขึ้นกับการเจรจาได้จาก volume สินค้าที่ฝาก



ข้อมูลเพิ่มเติม

- สำหรับสินค้าเครื่องสำอาง ส่งตรวจสอบส่วนผสมสินค้า ก่อนทำ cross border ว่านำเข้าได้ไหม
- ต้องดูนโยบายในแต่ละโกดัง เรื่องสิทธิประโยชน์
- ภาษีคิดตามประเภท สินค้า ยกตัวอย่าง เสื้อ 9.1% หรือน้ำหอมถ้าเกิน 10-15 หยวน ต้องดูตามรายการอัตรากรมศุลฯ ที่มีกำหนดสำหรับ cross border
- การซื้อต่อบิล ไม่เกิน 5,000 หยวน
- โกดังทำงาน 24 ชม.
- *ต้องจด trademark เป็นเรื่องสำคัญ สำหรับสินค้าที่ต้องไปขาย online หรือสำหรับ กรณีไอออนกรรมสิทธิ์ ต้องมีหลักฐานแสดง ทุก platform ป้องกันการ copy และถูกฟ้อง
- การจัดการส่งออกสินค้าจากจีนไปต่างประเทศ
- ดำเนินการขนส่งเป็น lot เป็นของใช้ในบ้าน มีการกำหนดตรวจสอบโดยศุลกากร ก่อนออกจากพื้นที่ ดำเนินการโดย บริษัท ที่รับช่วงจาก platform ผู้รับจะเป็นชื่อเจ้าของสินค้า





เงินทองผู้ส่งออก

EP.2 ประเภทของสินเชื่อส่งออกที่ Non-Bank ให้บริการ

จากที่ได้กล่าวไว้ในตอนที่แล้วว่า สินเชื่อส่งออกที่ธนาคารมีให้บริการแก่ผู้ส่งออกนั้น มีข้อจำกัดในการเข้าถึงสินเชื่อค่อนข้างมาก เนื่องจากผู้ส่งออกต้องผ่านหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่ธนาคารได้กำหนดไว้อย่างเข้มงวด เช่น ระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ ผลการดำเนินงานของผู้ส่งออกในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งโควิดได้ส่งผลกระทบต่อหลายธุรกิจเป็นอย่างมาก หรือการจัดหาหลักทรัพย์เพื่อค้ำประกันสินเชื่อ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ยังมีสินเชื่อส่งออกที่ Non-Bank ให้บริการสามารถตอบโจทย์ แก้ปัญหาดังกล่าวได้เป็นอย่างดี สินเชื่อนี้เรียกว่า **Export Factoring** หรือการรับซื้อลูกหนี้การค้าที่อยู่ในต่างประเทศของผู้ส่งออก ลักษณะพิเศษของสินเชื่อนี้คืออะไร

1. เอกสารสำคัญที่ใช้ในการใช้สินเชื่อคือเอกสารส่งออกสินค้า ที่ผู้ส่งออกได้ดำเนินการเป็นปกติอยู่แล้ว
2. สินเชื่อ Export Factoring นี้จะพิจารณาเครดิตของผู้ส่งออก ซึ่งเกณฑ์การพิจารณาจะยืดหยุ่นกว่าธนาคารค่อนข้างมาก เนื่องจากไม่ได้อยู่ภายใต้การกำกับของธนาคารแห่งประเทศไทย และจะพิจารณาร่วมกับเครดิตของลูกหนี้การค้าของผู้ส่งออก หรือก็คือผู้นำเข้าที่อยู่ในประเทศต่างๆ
3. จากการพิจารณาเครดิตทั้งของผู้ส่งออกและลูกหนี้การค้าในต่างประเทศ ทำให้สินเชื่อ Export Factoring ไม่จำเป็นต้องมีหลักทรัพย์ค้ำประกัน
4. สินเชื่อ **Export Factoring** สามารถรองรับการส่งออกสินค้าที่คู่ค้าตกลงชำระเงินแบบ open account ที่มีเครดิตเทอม ทำให้ผู้ส่งออกสามารถขายสินค้าได้ง่ายขึ้น

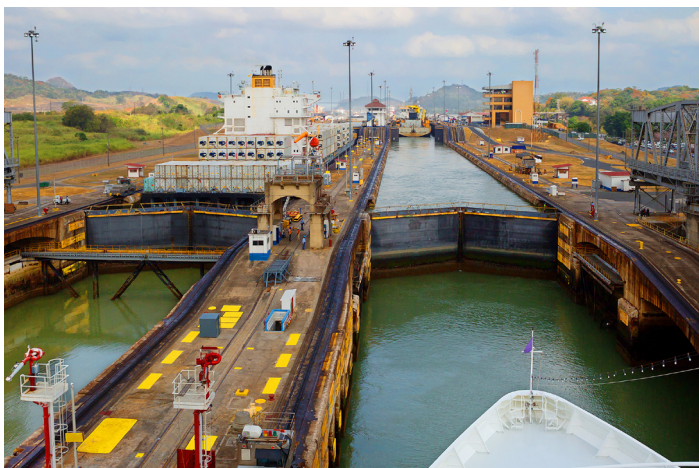
นอกจากความยืดหยุ่น ความสะดวกในการใช้สินเชื่อ **Export Factoring** ดังกล่าวแล้วยังสามารถป้องกันความเสี่ยงเรื่องการชำระเงินจากต่างประเทศได้ด้วย แต่รายละเอียดจะเป็นอย่างไรนั้น โปรดติดตามต่อไปในตอนที่ 3

ผลกระทบจากเอลนีโญ่กับระดับน้ำในคลองปานามา (Aware & Alert)

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาโลกได้รับผลกระทบจากปรากฏการณ์ก๊าซเรือนกระจกเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งปีนี้เราได้เห็นปรากฏการณ์ El Niño (เอลนีโญ) ที่ส่งผลให้ปริมาณน้ำฝนในปานามาต่ำลงเป็นอย่างมาก กระทั่งต่อภาคเกษตรกรรมและการอุปโภคบริโภคในหลายพื้นที่ และที่สำคัญก็คือคลองปานามา อันเป็นหนึ่งในเส้นทางเดินเรือสำคัญของโลก

แม้คลองปานามาจะเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญที่จะช่วยให้ประหยัดระยะทางเดินเรือหลายพันไมล์ทะเลล้อมทั้งทวีปอเมริกาใต้ แต่อุปสรรคอย่างหนึ่งที่แตกต่างจากคลองสุเอซคือ ระดับน้ำทะเลสองฝั่งไม่เท่ากัน อีกทั้งยังต้องก่อสร้างเส้นทางเดินเรือผ่านภูมิประเทศที่มีลักษณะเป็นภูเขาและที่ราบสูง โดยต้องเดินเรือผ่านทะเลสาบน้ำจืด ทำให้คลองปานามาต้องพึ่งพาปัจจัยน้ำฝน ในการรักษาระดับความลึกของเส้นทางเดินเรือนี้ และด้วยผลกระทบจากพายุภัยแล้ง ทาง Panama Canal Authority (ACP) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลคลองปานามาได้มีประกาศปรับลด Draught หรืออัตราकिनน้ำลึกของเรือต่อเนื่องหลายครั้งในปี 2023 นับได้ว่ามากที่สุดที่เป็นประวัติการณ์ และล่าสุดได้มีการปรับลดอีกครั้งจาก 44 ฟุต เป็น 43.5 ฟุต ใกล้เคียงกับในปี 2019 อันเป็นปีที่ภัยแล้งรุนแรงที่สุดในประวัติศาสตร์ของปานามา ซึ่งอยู่ที่ 43 ฟุต

ทั้งนี้ แม้ตัวเลข 44 ลดลงเป็น 43.5 อาจจะถูกลดเล็กน้อย แต่ก็คาดการณ์ว่าจะส่งผลทำให้เรือบรรทุกสินค้าได้น้อยลงถึงราว 40% ทำให้สายการเดินเรือมีต้นทุนเพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะใน Lock ของเรือขนาด Neo-Panamax ที่เดิมสามารถบรรทุกสินค้าได้ราว 13,000 TEUs และได้มีการเรียกเก็บค่าภาระกับผู้ใช้บริการในบางรายตั้งแต่ในช่วงเดือนเมษายน ซึ่งพบว่า Shippers ในพื้นที่ท้องถิ่นโดนเรียกเก็บมากที่สุดถึง 300-600 USD/TEU ส่งผลกระทบต่อไปยังซัพพลายเชนของสองฟากมหาสมุทรทั้งทวีปอเมริกาเหนือ อเมริกากลาง และอเมริกาใต้ ซึ่งแม้สถานการณ์จะดูน่ากลัว แต่ในทางสถิติถือว่าปัญหายังอยู่ไกลตัวผู้ประกอบการไทยอยู่มาก จากปัจจัยที่สินค้าจากไทยไม่ได้ใช้เส้นทางคลองปานามาอย่างมีนัยสำคัญ



และเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้มีการร่วมพูดคุยกับทาง Panama Canal Authority (ACP) ผ่านการประชุมออนไลน์ ซึ่งหนึ่งในประเด็นสำคัญในการพูดคุยคือ ข้อมูลสำคัญที่ว่านี่ไม่ใช่ครั้งแรกที่คลองปานามาต้องเผชิญกับวิกฤติการณ์ภัยแล้ง ด้วยปรากฏการณ์ El Niño เป็นปรากฏการณ์ที่มีจะเวียนมาทุกๆ 5 ปี และยังมีเทคโนโลยีที่ช่วยในการพยากรณ์สภาพภูมิอากาศ จึงช่วยให้ทาง Panama Canal Authority หรือ ACP มีเวลาเตรียมพร้อมในการรับมือ และรัฐบาลสาธารณรัฐปานามาที่มีนโยบายในการสนับสนุนและแก้ปัญหาต่างๆ เช่น มาตรการอนุรักษ์น้ำ การลดการผลิตไฟฟ้าจากเขื่อน การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้คลองของเรือขนาดใหญ่ และที่สำคัญคือการนำ WMS หรือ Water Management System มาใช้ในการบริหารจัดการน้ำทั่วทั้งทะเลสาบ เพื่อลดการสูญเสียน้ำจืด อย่างเช่นการใช้วิธี Cross Filling เป็นการหมุนเวียนน้ำจืดผ่านระหว่าง Lockage ทดแทนการปล่อยน้ำทิ้งลงทะเล ลดการสูญเสียน้ำจืดหลายล้านลิตรในการให้บริการเรือ

แม้สถานการณ์โดยรวมจะดูห่างไกลและยังไม่น่าเป็นที่วิตกกังวลมาก แต่พายุภัยแล้งจะยังคงส่งผลกระทบต่อคลองปานามาต่อไปอีกตลอดปี 2023 และในช่วงเดือนกรกฎาคม ทาง Panama Canal Authority (ACP) จะมีการประกาศปรับปรุง Draught อีกครั้ง และอาจมีประกาศปรับปรุงอีกเรื่อยๆ ตลอดปี ซึ่งผู้ประกอบการต้องคอยติดตามผลต่อไป โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่ส่งสินค้าในเส้นทาง Trans-Pacific ซึ่งอาจได้รับผลกระทบมากขึ้น หากคลองปานามามีการปรับลด Draught มากไปกว่านี้ และคอยเฝ้าระวังผลกระทบทางอ้อมอื่นๆ ที่อาจจุลกลมาจากปัญหาคอขวดได้

ประชุมเชิงปฏิบัติการ “ตรวจสอบฉากทัศน์ (Scenario Validation) ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยในอนาคต”

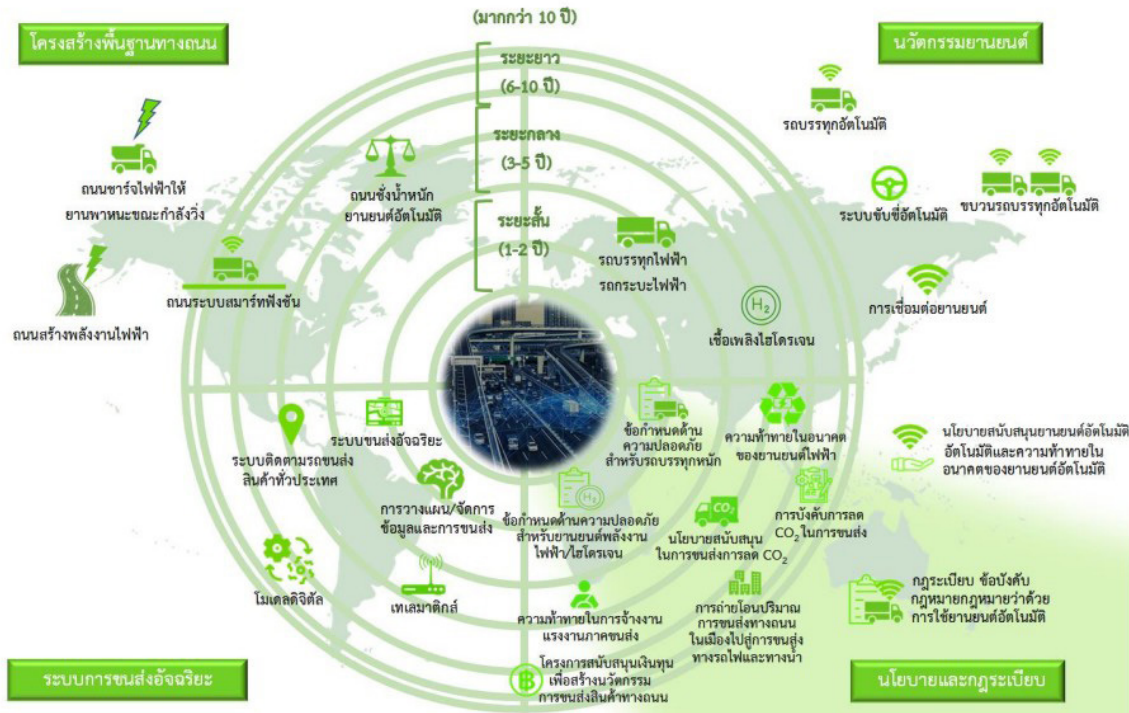
สืบเนื่องจากกรมการขนส่งทางบกได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้ารองรับวิถีปกติถัดไป (Next Normal) และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งสินค้าทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบธุรกิจ สภาพเศรษฐกิจ และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อจัดทำแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนของกรมการขนส่งทางบก และใช้เป็นแนวทางในการแปลงนโยบายด้านการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนจากแผนระดับที่ 3-1 นำไปสู่การปฏิบัติ ภายใต้ภารกิจของกรมการขนส่งทางบกในการกำกับดูแล และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศ สอดรับกับบริบทและทิศทางการเปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Resilience) โดยมีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เป็นที่ปรึกษาโครงการฯ

วันที่ 16 มิถุนายน 2566 ณ ห้องจูปิเตอร์ 16 ชั้น 1 อาคารอิมแพ็คชาเลนเจอร์ ศูนย์การแสดงผลสินค้าและการประชุมอิมแพ็ค เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี สถาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้เข้าร่วมและให้ความคิดเห็นในการประชุมเชิงปฏิบัติการ “ตรวจสอบฉากทัศน์ (Scenario Validation) ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยในอนาคต” เพื่อให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน และการคาดการณ์บริบทการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย เพื่อตรวจสอบฉากทัศน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยในอนาคตที่ทางมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ได้นำเสนอ โดยสรุปการนำเสนอของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ได้ดังนี้

1. การจัดลำดับเวลาสำหรับแต่ละแนวโน้มและเทคโนโลยีที่จะเข้ามาในไทย

รูปเรดาร์ด้านล่างนำเสนอการจัดลำดับเวลา (Time Horizon) ว่าแนวโน้มและเทคโนโลยีใดจะมาก่อนหรือหลังภายในและภายหลังจาก 10 ปีข้างหน้า โดยแนวโน้มและเทคโนโลยีที่อยู่ใกล้แกนกลางหมายถึงแนวโน้มและเทคโนโลยีที่จะเข้ามาในไทยเร็วที่สุด (ระยะสั้น 1-2 ปี) ซึ่งหมายรวมถึงเป็นแนวโน้มและเทคโนโลยีที่กำลังเกิดขึ้น สำหรับส่วนที่อยู่ในระยะกลางของเรดาร์ คือ แนวโน้มและเทคโนโลยีที่คาดว่าจะเข้ามาในไทยในระยะกลาง (3-5 ปี) และส่วนที่อยู่ไกลจากแกนกลางหมายถึงแนวโน้มและเทคโนโลยีที่จะเข้ามาช้าที่สุดแต่จะเข้ามาภายใน 10 ปี (ระยะยาว 6-10 ปี) สำหรับส่วนที่อยู่นอกสัญญาณเรดาร์จะหมายถึงแนวโน้มและ

รูปเรดาร์แสดงแนวโน้มและเทคโนโลยีที่จะเข้ามาสู่ไทยภายในและภายหลังจาก 10 ปีข้างหน้า
แนวโน้ม/เทคโนโลยีจะเข้าสู่ประเทศไทยภายในกี่ปี





เทคโนโลยีที่จะเข้ามาในไทยหลังจาก 10 ปี โดยมีแนวโน้มที่สำคัญ (Mega Trends) ทั้งหมด 4 เรื่องได้แก่ (1) ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนนหรือ Road Infrastructure (2) ด้านนวัตกรรมยานยนต์หรือ Automotive Innovation (3) ด้านระบบการขนส่งอัจฉริยะหรือ Intelligent Transport System (4) ด้านนโยบายและกฎระเบียบหรือ Policy and Regulation

2. การตรวจสอบฉากทัศน์เพื่อหาข้อสรุปภาพอนาคตการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย และนำไปใช้ประกอบการพัฒนา นโยบาย กลยุทธ์ นโยบายและแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

กระบวนการพัฒนาฉากทัศน์เป็นกระบวนการทำความเข้าใจภาพอนาคตที่เป็นไปได้ (Alternative Futures) ผ่านการสำรวจความเปลี่ยนแปลงสำคัญในปัจจุบัน โดยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ได้เลือกพัฒนาฉากทัศน์ให้ผู้เข้าร่วมการประชุมได้เห็นภาพอนาคตใน 3 รูปแบบ สรุปได้ดังนี้

2.1 Business-As-Usual (BAU)

ฉากทัศน์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนในอนาคตที่ทุกฝ่ายมีการดำเนินการตามปกติ ถึงแม้ว่าจะมีแนวโน้มใหม่ๆ เข้ามาในประเทศไทย โดยภาคเอกชนของไทยมีการพัฒนา ณ อัตราเร่งปัจจุบัน และภาครัฐไม่ได้สร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นแก่อุตสาหกรรมการขนส่ง กล่าวคือประเทศไทยเป็น slow-paced follower

2.2 Reshaping

ฉากทัศน์ที่ทุกฝ่ายมีความพยายามที่จะตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงและปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนให้สอดคล้องกับแนวโน้มใหม่ๆ ที่จะเข้ามาในประเทศไทย โดยภาคเอกชนมีการปรับตัวไปกับแนวโน้มและนำเทคโนโลยีต่างๆ มาประยุกต์ใช้ และภาครัฐช่วยสร้างสภาวะแวดล้อมที่สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

โดยในฉากทัศน์ที่ 2.1 และ 2.2 มีประเด็นคำถามให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ให้ความคิดเห็นว่าเห็นด้วยกับฉากทัศน์ที่นำเสนอไปหรือไม่ และมีส่วนใดที่ควรปรับปรุงให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นในประเด็น 1) สภาพการแข่งขัน 2) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน 3) นวัตกรรมยานยนต์ 4) ระบบบริหารจัดการขนส่ง 5) นโยบายและกฎระเบียบ

2.3 Catastrophic

ฉากทัศน์ที่ทุกฝ่ายมีความพยายามอย่างมุ่งมั่นที่จะตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง แต่จะมีผลกระทบจากเหตุวิกฤตเข้ามาพร้อมด้วย โดยฉากทัศน์นี้มีประเด็นคำถามให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้ให้ความคิดเห็นว่าเห็นด้วยกับฉากทัศน์ที่นำเสนอไปหรือไม่ และมีส่วนใดที่ควรปรับปรุงให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นในประเด็น 1) บทบาทภาพรวมของภาครัฐในการรับมือกับสถานการณ์วิกฤติ 2) บทบาทของภาครัฐในการรับมือกับสถานการณ์อุทกภัย 3) บทบาทของภาครัฐในการรับมือการสถานการณ์โรคระบาด 4) บทบาทของภาครัฐในการรับมือการสถานการณ์มลภาวะทางอากาศ

จากการเข้าร่วมประชุมดังกล่าว สก. ได้มีข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังนี้

1. การศึกษาของที่ปรึกษา มีการแบ่งเป็นช่วง 5-10 ปี และ 10-20 ปี ซึ่งในความเป็นจริงแล้วแนวโน้ม Trend ต่างๆ ที่เข้ามานั้นเร็วกว่านั้นมาก อย่างเช่นผู้ส่งออกที่มีการบังคับจาก Global Standard เข้ามาเรื่อยๆ เช่น CBAM
2. การที่เอกชนจะลงทุนไปในทิศทางใดนั้นจะมาจากนโยบายของภาครัฐเป็นหลักว่าจะไปในทิศทางใด หากภาครัฐไม่มีความชัดเจนจะไม่มีภาคเอกชนใดกล้าที่จะลงทุนถ้าไม่ใช่ผู้ประกอบการรายใหญ่
3. การเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและการสนับสนุนของภาครัฐนั้นจะส่งผลให้เกิดการเหลื่อมล้ำอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากไม่ใช่ผู้ประกอบการทุกรายจะถูกกำกับจาก Global Standard เพราะฉะนั้นภาครัฐควรมีนโยบายการสนับสนุนที่ตอบโจทย์เพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเท่าเทียม
4. ในความเป็นจริงภาครัฐไม่มีนโยบายสนับสนุนที่ชัดเจนเอกชนเป็นผู้ตัดสินใจในการลงทุน เพราะฉะนั้นควรมีนโยบายด้าน Supply Chain Financing ในการสนับสนุนการลงทุนของผู้ประกอบการที่มีความพร้อมและมีศักยภาพ
5. ข้อกังวลด้านนโยบายและการเปลี่ยนแปลงด้านนวัตกรรมและกฎระเบียบต่างๆ ต้องมีการคำนึงถึงด้านความเห็นของการต่อต้านของภาคสังคมด้วย
6. ผู้ประกอบการในประเทศไทยมีความตั้งใจพัฒนาในด้าน High Performance ICE เป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่สามารถลดการปล่อยมลภาวะได้นอกเหนือจากพลังงานทางเลือกต่างๆ

LQSPX2023

Organized by TNSC Supported by JIS JETRO

LOGISTICS

QUALIFICATION SYSTEM PROGRAM

หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์ สำหรับผู้บริหารระดับกลาง

หลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา
หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เน้นการปฏิบัติจริง
โดยการถ่ายทอดประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญ
ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทชั้นนำ
ส่งผู้เข้าร่วมอบรมอย่างต่อเนื่อง



Our Alumni



ยกทัพทีมวิทยากร



คุณสุรัตน์ ประสงค์ศิลป์, ดร.มยุรฉัตร วัชรเกษม, คุณเดชะ บุณยะชัย, คุณนพพร เทพสิทธา, คุณพจมาน ภาขจรินทร์, อาจารย์เชื้อชางยู รัตนานพิกนะ, ดร.ชัยชาญ เจริญสุข, ดร.ศรายุทธ แสงจันทร์, คุณสุรสิทธิ์ สิริสมพ

ค่าลงทะเบียน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

TNSC Member 45,900 บาท

สมาชิกที่เข้าร่วมการประชุมสามัญประจำปี
รับส่วนลดเพิ่ม 10% เหลือเพียงท่านละ 41,310 บาท

Non-Member 51,900 บาท

ค่าใช้จ่ายลดหย่อนภาษีได้ 250%

สมัครด่วน!!! รับจำนวนจำกัด

ตั้งแต่วันนี้ - 18 สิงหาคม 2566

วันเวลาและสถานที่จัดอบรม

ตั้งแต่ 1 กันยายน - 10 พฤศจิกายน 2566
(ศุกร์-เสาร์) จำนวน 18 วัน เวลา 09.00- 17.00 น.
ณ โรงแรมไอบิส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา

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

หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom) มีใบประกาศนียบัตร

ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยปี 2566 (กรกฎาคม-พฤศจิกายน)

วัน/เวลา	กิจกรรม	วิทยากร/ หน่วยงานร่วมจัดงาน	จำนวน (คน)	ค่าลงทะเบียน/ท่าน (ราคารวม VAT)	
				สมาชิก	บุคคลทั่วไป
เดือนกรกฎาคม					
พ. 6 ก.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม “เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday322	ดร.ศรีสลา ภวัญกุล รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	20	3,210	4,280
ศ. 21 ก.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม “วิธีวัดผลงานจัดซื้อและการทำรายงานจัดซื้อ” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday323	อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนมหัทธนะ ประธานกรรมการสถาบันฝึกอบรมสัมมนา บริษัท วันสตีป เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด และนายกสมาคมคนแรกของสมาคมบริหารงาน จัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย	20	4,066	5,136
เดือนสิงหาคม					
3-4 ส.ค. 09.00-16.00 น.	อบรมเชิงปฏิบัติการ “การคำนวณต้นทุนด้านโลจิสติกส์ สำหรับผู้ประกอบการ” (Workshop) ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday329	อาจารย์ราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์ ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสด้านซัพพลายเชนและโลจิสติกส์ อาจารย์สุวัฒน์ จรรยาพูน ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสด้านซัพพลายเชนและโลจิสติกส์	20	8,560	10,700
พ. 30 ส.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม “นักจัดซื้อมือใหม่ทำงานอย่างไรให้ได้แบบมือโปร” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday325	อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนมหัทธนะ ประธานกรรมการสถาบันฝึกอบรมสัมมนา บริษัท วันสตีป เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด และนายกสมาคมคนแรกของสมาคมบริหารงาน จัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย	20	4,066	5,136
เดือนกันยายน					
พ. 6 ก.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “เจาะลึกกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าและ การรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (RoO) รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday326	อ.สมบุรณ์พงษ์ พุกกะเวส อดีตผู้อำนวยการส่วนกว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า สำนักกักต้อตราศุลกากร กรมศุลกากร	20	3,210	4,280
พ. 14 ก.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “Advanced Import-Export & Customs Case Study รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday330	ดร.ศรีสลา ภวัญกุล รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	20	3,210	4,280
จ. 18 ก.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday331	อาจารย์บุญเลิศ สุภาผา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงิน ระหว่างประเทศ	20	3,210	4,280
เดือนตุลาคม					
ศ. 6 ต.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม “รู้ทุกเรื่องเบื้องต้นกับขั้นตอนและพิธีการศุลกากร รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday332	คุณศุทธิกานต์ กริชไกรวรรณ วิทยากรด้านการศุลกากร และ อดีตผู้อำนวยการ ศูนย์บริการศุลกากร สำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร	20	3,210	4,280
พ. 19 ต.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม “เจาะประเด็นกฎหมายศุลกากร พิทักษ์อัตราอากร การใช้สิทธิโต้แย้งการประเมินอากร ความผิดและ การลงโทษทางศุลกากร รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday333	อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร	20	3,210	4,280
เดือนพฤศจิกายน					
พ. 8 พ.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “รู้ทันกลโกง จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP600 รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday334	อาจารย์บุญเลิศ สุภาผา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงิน ระหว่างประเทศ	20	3,210	4,280
พ. 9 พ.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “เรียนรู้ เจาะลึก คำชายแดน : ขั้นตอนและ พิธีการศุลกากรการขนส่งข้ามแดน รุ่นที่ 2/2566” (จัดอบรมในนามมูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย) ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday328	ดร.ศรีสลา ภวัญกุล รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คุณทรงศักดิ์ เตชะธนะชัย Advisor, Three Trans International Express Co., Ltd	20	3,210	4,280

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 502, 777 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวัชรินทร์, คุณพรชัช) หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com, watcharin@tnsc.com, pansatorn@tnsc.com

หมายเหตุ : 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม 2) แผนงานยังไม่รวมศึกษาดูงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิกโดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม