



NEWS RELEASE

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

Website: <http://www.tnsc.com> E-mail: tnsc_crm@tnsc.com

สรุปผลงาน สรท. “การเข้าร่วมประชุมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เดือนมีนาคม 2552”

1. การสัมมนาโครงการ Food Safety Management (โดยความร่วมมือระหว่าง สรท., Tokyo University of Marine Science and Technology (TUMST) และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)

ด้วยประเทศไทยจำเป็นต้องทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางในการจัดส่งอาหารเข้าไปยังประเทศญี่ปุ่น โดยอาหารเหล่านั้นจะต้องสามารถควบคุมคุณภาพได้ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภค โดยมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์จะบรรจุหลักสูตรเพื่ออบรมนักศึกษา ในเรื่องเกี่ยวกับการเพาะปลูก, เลี้ยงสัตว์, ภาคการเกษตร เพื่อสร้างความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยของอาหารและ เรื่อง Security ซึ่งจะเกิดประโยชน์มหาศาลต่อประเทศไทย ตามกำหนดการของโครงการจะจัดเสวนาปีละ 2 ครั้ง โดยเชื่อว่าจะทำให้การส่งออกสินค้าในกลุ่มอาหารไปญี่ปุ่นมีปริมาณเพิ่มขึ้น และญี่ปุ่นจะหันมาใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตป้อนอาหารให้แก่ญี่ปุ่น โดยจะเห็นได้ว่าในปี 2551 ที่ผ่านมามีสินค้ากึ่งที่ส่งออกไปญี่ปุ่นมีอัตราขยายตัว 19% และในปี 2552 (2 เดือนแรก) ก็ขยายตัวถึง 10% ผลพลอยได้คือจะเกิดองค์ความรู้แก่ผู้ประกอบการในทุกๆ ระดับของไทยที่จะทราบถึงความปลอดภัยด้านอาหาร

ทั้งนี้ การส่งเสริมการส่งออกของไทยอีกแนวทางหนึ่ง คือ การพัฒนาระบบ Single Window Entry ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการผลิตสินค้าอาหารได้มาก และจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลให้แก่อุตสาหกรรม นอกจากนี้ปัญหาเกี่ยวกับ JTEPA ของไทยนั้น ยังพบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ในระดับ SMEs ยังไม่ค่อยเข้าใจในกระบวนการใช้สิทธิ JTEPA แม้ว่าภาครัฐจะได้นำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการขอเอกสารประกอบการส่งออกต่างๆ แต่ผู้ประกอบการ SMEs ก็ยังไม่เข้าใจ และส่วนหนึ่งรัฐบาลญี่ปุ่นเองก็ไม่ได้ให้ข้อมูล หรือแจ้งสิทธิประโยชน์แก่ผู้นำเข้าเช่นกัน จึงทำให้การส่งออกระหว่างกันยังไม่มากเท่าที่ควร

2. กฎระเบียบใหม่ของสหภาพยุโรปว่าด้วยการป้องกันต่อต้าน และขจัดการทำประมงที่ผิดกฎหมาย (Illegal, Unreported and Unregulated Finishing : IUU) ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2553 โดยสินค้าประมงที่จะส่งไปยังสหภาพยุโรปจะต้องมีใบรับรองการจับสัตว์น้ำที่ออกโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบของไทย ซึ่งก็คือ กรมประมง กำกับมาพร้อมกับสินค้าที่ส่งไปยังอียู ซึ่งกฎระเบียบนี้จะครอบคลุมทั้งสินค้าประมงแปรรูปและไม่แปรรูปทุกชนิด ยกเว้นสินค้าที่เลี้ยงในฟาร์ม โดยภายในเดือนกรกฎาคมนี้ประเทศไทยต้องส่งรูปแบบการดำเนินการให้อียูรับทราบ แต่อย่างไรก็ตามในอนาคตมีแนวโน้มว่าสินค้าที่เลี้ยงในฟาร์มอาจจะถูกจำกัด และถูกบังคับด้วยกฎระเบียบใหม่นี้ด้วยเช่นกัน ซึ่งขณะนี้ภาครัฐยังไม่ได้ดำเนินการที่ให้ภาคเอกชนมั่นใจได้ว่าจะมีความพร้อมเพียงพอที่จะรองรับกฎระเบียบที่จะบังคับใช้ในเดือนมกราคม ปีหน้านี

3. ความคืบหน้าแผนพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ

สนช. : ได้แจ้งความคืบหน้าของโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอ่าวไทยกับอันดามัน (Land bridge) โดย Dubai World ได้มารายงานผลการศึกษาเบื้องต้นซึ่งได้ข้อสรุปว่าเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุดคือเส้นทางจากปากบาราไปจนถึงท่าเรือสงขลาใหม่ ตามแนวที่กรมการขนส่งทางน้ำฯ ได้เคยศึกษา เนื่องจากในเส้นทางดังกล่าวนี้จะมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่าปัญหาของการสร้างท่าเรือทั้งสองฝั่งนั้นอาจจะไม่คุ้มค่า เนื่องจากปริมาณสินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการมีเพียง 500,000 ตู/ปี ดังนั้นแนวทางที่จะส่งเสริมคือการให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนคือการให้ incentive ในเรื่องของ Infrastructure นอกจากนี้ เมื่อวิเคราะห์แนวโน้มที่เป็นไปได้ อาจจะมีการเสนอให้มีการนำเข้าน้ำมันผ่านทางอันดามัน ซึ่งน้ำมัน

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย : สภาผู้ส่งออกฯ (Thai National Shippers' Council)

1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ 0-2679-7555 โทรสาร 0-2679-7500/1

เหล่านี้จะมาจากประเทศแถบแอฟริกา และกลุ่มประเทศทางตะวันตก โดยผ่านเข้ามาตามแนวทางฝั่งอันดามัน ซึ่งจะเป็นการย่นระยะทาง และผลจากการนำเข้าน้ำมันนั้นจะทำให้ไทยเป็นประเทศที่จะเป็นผู้กำหนดราคาน้ำมันในตลาดเอเชีย โดยจะสร้างโรงกลั่นน้ำมัน 2 โรงในเขตจังหวัดภาคใต้ โดยน้ำมันสำเร็จรูปเหล่านี้จะสามารถส่งออกไปยังญี่ปุ่น, เกาหลี, จีน ซึ่งผู้ที่เข้ามาลงทุนทำธุรกิจอาจจะเป็นพวกตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตามปลัดกระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ สนข. ไปดำเนินการร่วมกับกลุ่มที่ปรึกษา จัดทำสรุปรายละเอียดต่างๆ ให้กระทรวงพิจารณาอีกครั้ง

ทั้งนี้สิ่งที่ Dubai World ให้ความกังวลคือเรื่องของราคาที่ดิน ซึ่งหากที่ดินมีราคาสูงมาก ความสนใจในการเข้ามาลงทุนจะลดลง โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมเหล็ก และอุตสาหกรรมที่สร้าง Value Added ให้แก่ประเทศไทย

นอกจากนี้ปัญหาเกี่ยวกับปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือซึ่งพบว่ามีเพียง 500,000 ตู้/ปี นั้น เนื่องจาก Dubai World ได้มีการลงทุนในธุรกิจประเภทนี้มากมายทั้งใน Antwerp ประเทศเบลเยียม ดังนั้นเชื่อว่าจะสามารถ ดึงสินค้าจากท่าเรือต่างๆ ให้เข้ามาผ่านประเทศไทยได้

กระทรวงคมนาคม ได้นำเสนอประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาฯ ซึ่งได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาประกอบด้วยทั้งสิ้น 11 ประเด็นได้แก่

1. รัฐจำเป็นต้องมีท่าเรือเชื่อมสองฝั่งทะเล คือฝั่งอันดามัน และอ่าวไทย
2. รัฐจำเป็นต้องทำแผนแม่บทในการทำงาน ซึ่งปัจจุบันมี 2 แผนคือ แผนแม่บทในการสร้างและพัฒนาท่าเรืออ่าวไทยเชื่อมอันดามัน และแผนแม่บทโครงสร้างพื้นที่ซึ่งรวมถึงการขนส่งสินค้าทางเรือ ถนน และท่อ
3. การพัฒนาท่าเรือต้องเชื่อมโยงการขนส่งทั้งตะวันตก-ตะวันออก และเหนือ-ใต้
4. วิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนเทียบกับประโยชน์ของผู้ใช้บริการน้ำลึก
5. จัดทำแผนส่งเสริมการลงทุน โดยมีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมภาคใต้ (Southern Seaboard) ควบคู่กับการสร้างท่าเรือ
6. การพัฒนาพื้นที่หลังท่า, กิจกรรมโลจิสติกส์ และกิจกรรมต่อเนื่อง
7. พัฒนาการขนส่งระบบราง เชื่อมมายังท่าเรือน้ำลึกปากบารา
8. การอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยวและประมงชายฝั่ง
9. การรักษาสีงแวดล้อมบริเวณท่าเรือ และการให้ความสำคัญกับชุมชนรอบข้าง
10. ศึกษาความเป็นไปได้ในการทำแผนธุรกิจให้ภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศ ให้เข้ามาลงทุนในรูปแบบสัมปทานเทียบกับการลงทุนโดยรัฐ
11. ใช้โครงการท่าเรือปากบาราเป็นโครงการกระตุ้นเศรษฐกิจมหภาค

ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะจัดให้มีการประชุมและมอบหมายให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงฯ ให้ความเห็นในประเด็นต่างๆ ต่อไป

4. ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่องการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของการให้บริการตู้สินค้า

การทำเรือแห่งประเทศไทย กำหนดให้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของการให้บริการตู้สินค้านั้น เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยกำหนดอัตราดังนี้

ขนาด	บาท/ตู้		
	20'	40'	> 40'
ตู้มีสินค้า	19	38	43
ตู้สินค้าเปล่า	11	22	25

มีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2552

5. การสัมมนาเชิงวิชาการ Thai- American Business Program Conference หัวข้อ U.S. and Thailand: Business at the Crossroads วันที่ 2- 3 มีนาคม 2552 ที่ University of Maryland มีผลการประชุมดังนี้

การค้าระหว่างประเทศของไทยและสหรัฐอเมริกา ยังมีแนวโน้มที่ดีเนื่องจากมูลค่าการค้ายังอยู่ระดับที่น่าพอใจและมีบรรยากาศที่ดี สาขาที่จะมีคู่แข่งทางการค้าคือ เกษตร ยานยนต์ การแพทย์ แพชั่นดีไซน์ แต่สหรัฐอเมริกาังมีความกังวลเกี่ยวกับ พ.ร.บ. ประกอบธุรกิจคนต่างด้าวของประเทศไทย การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญาที่ยังมีการคุ้มครองและบังคับใช้ได้ไม่เต็มที่ และ CL สำหรับ American Chamber of Commerce (ABC) เห็นว่าความร่วมมือกับประเทศไทยควรเป็นลักษณะ Joint Venture กับ Licensing อดีตเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทยเห็นว่าปัจจัยที่กระทบกับภาคธุรกิจของประเทศไทย คือปัญหาความไม่แน่นอนทางการเมืองภายในประเทศ และภาวะเศรษฐกิจโลก ระยะเวลาคือปัญหาภาคใต้ การศึกษา และความสามารถทางการแข่งขัน ซึ่งไทยสามารถใช้เวทีการเมืองระหว่างประเทศเช่นอาเซียนให้ความรู้ความเข้าใจกับประเทศไทย

การเสริมสร้างความสามารถทางการแข่งขัน ระบบโซ่อุปทานมีความสำคัญที่จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขัน ไทยสามารถพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ แต่ขีดความสามารถทางการแข่งขันของไทยลดลงเนื่องจากเหตุการณ์การปิดสนามบิน และยังมีปัญหา Hard Drive ของบริษัท Seagate ของประเทศไทยติดไวรัสและทำให้มีการดึงข้อมูลบางส่วนจากผู้ใช้คอมพิวเตอร์

การให้ความสำคัญกับการสร้างตราสัญลักษณ์ประเทศหรือ Country Branding เป็นสิ่งสำคัญเนื่องจากการสร้างคุณค่าของประเทศในด้านต่าง ๆ และเป็นปัจจัยการกำหนดภาพลักษณ์และมุมมองที่มีต่อประเทศ และจะต้องอาศัยความต่อเนื่องที่จะรักษาคุณภาพเพื่อสร้างความเชื่อมั่น

6. การหารือกับ World Bank โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2552 ได้มีการหารือเกี่ยวกับแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประเทศอินโดนีเซีย โดยผู้แทนจากภาคราชการของอินโดนีเซีย World Bank และผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พร้อมทั้งผู้แทนจาก สรท. (นายสุชาติ จันทรานาคราช และนางรุโณทัย มัทธนานนท์) ซึ่งมีประเด็นการหารือทั้งด้านการวางแผนและด้านการกำหนดเป้าหมายการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศในประเด็นต่าง ๆ โดยแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศอินโดนีเซียมีการจัดทำโดยนำแผนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยเป็นแนวทาง

ที่ประชุมกับ World Bank ให้ความเห็นว่าประเทศไทยมีการพัฒนาด้านบุคลากรได้เป็นอย่างดี รวมทั้งการสร้างความรู้ให้กับสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ให้มีการบรรจุหลักสูตรการศึกษาทุกระดับเพื่อพัฒนาและสร้างบุคลากรโลจิสติกส์ ถือได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่มีความก้าวหน้าและประสบความสำเร็จ แต่ประเทศไทยยังไม่มีมีความก้าวหน้าด้านการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศมากนัก จะเห็นได้ว่ากฎระเบียบให้ทันกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการค้าระหว่างประเทศยังมีความล่าช้า การหารือยังให้ความสำคัญกับการนำแผนยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติว่ามีความสำคัญมากเช่นกัน จะเห็นได้ว่ายุทธศาสตร์ที่ไทยสามารถเดินได้อย่างก้าวหน้าจะเป็นยุทธศาสตร์ที่สามารถขับเคลื่อนได้โดยไม่จำเป็นต้องอาศัยอำนาจหรือการอนุมัติจากผู้มีอำนาจมากนัก

การหารือยังมีการให้ความเห็นเกี่ยวกับการสร้างการบูรณาการระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยฝ่ายไทยแจ้งว่าการสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนทั้งหมดทั้งภาคการผลิตและภาคการให้บริการโลจิสติกส์เป็นประเด็นสำคัญมาก เนื่องจากภาคการผลิต (Real Sector) เป็นผู้มีส่วนผลักดันการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างแท้จริง

*****สมาชิก สรท. หรือผู้ที่สนใจสามารถขอรายละเอียดสรุปผลการประชุมได้ที่*****

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โทร. 0-2679-7555 ต่อ 111, 114 E-mail: tnsc_crm@tnsc.com