



TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 04/2018 | เมษายน 2561



**ปัญหาการจราจรและความแออัดภายในท่าเรือแหลมฉบัง
และแนวทางการแก้ไข**



Thai National Shippers' Council
1168/97, 32nd 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 : tnsctnsccouncil@gmail.com

สารบรรณาธิการ

ภาพรวมการส่งออกของไทยในช่วงต้นปีที่ผ่านมา ถือว่าเติบโตได้ดีและเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ส่งผลให้มีการคาดการณ์ว่า GDP ของไทยจะเติบโตได้ดีกว่าที่ประเมินไว้ แต่ทั้งนี้เรายังคงต้องติดตามปัจจัยจากต่างประเทศ ทั้งนโยบายการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ และสถานการณ์การสู้รบในตะวันออกกลาง ซึ่งจะส่งผลต่อการส่งออกของไทยอย่างไรก็ยังไม่สามารถฟันธงได้

นอกจากนี้การลดอุปสรรคการส่งออก ทั้งด้านการบริหารจัดการ หรือกฎระเบียบต่างๆ ก็ยังเป็นที่ยังคา และทางกองบรรณาธิการได้รวบรวมมานำเสนอให้กับท่านสมาชิก ผ่านช่องทางต่างๆ ของสมาชิผู้ส่งออก โดยเฉพาะ Newsletter ฉบับนี้ที่กล่าวถึงความคืบหน้าหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (CPTPP) และประเด็นความแออัดในท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึง ประชุม the 4th WCO Global AEO Conference 2018

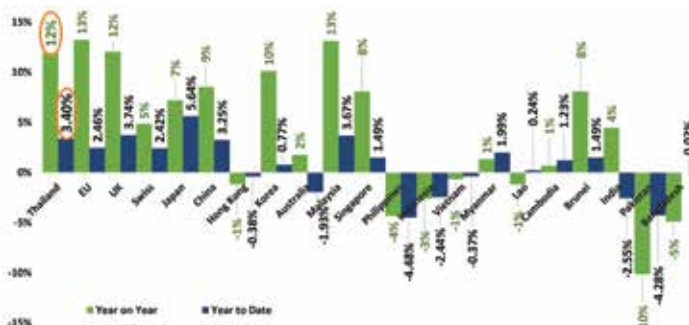
บรรณาธิการ

Thailand Economic Outlook :

ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2014-2018

- การส่งออกเดือนกุมภาพันธ์ 2561 มีมูลค่า 20,365 ล้านดอลลาร์ ขยายตัว 10.3% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY)
- การส่งออกในรูปเงินบาทเท่ากับ 643,706 ล้านบาท หดตัว 0.6% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY)
- การนำเข้าในเดือนมกราคม 2561 มีมูลค่า 19,557 ล้านดอลลาร์ ขยายตัว 16.0% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY)
- ประเทศไทยเกินดุลการค้า 808 ล้านดอลลาร์ หรือ 17,475 ล้านบาท

สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 2 เม.ย. 61: 31.17 บาท/เหรียญสหรัฐ (แข็งค่าขึ้นมา 3.40% Year-to-Date หรือกว่า 12% Year-on-Year แข็งค่า เมื่อเทียบกับค่าเงินของคู่ค้าและคู่แข่งทางการค้าสำคัญของไทย ในขณะที่ค่าเงินสกุลเอเชียส่วนใหญ่ แข็งค่าไปในทิศทางเดียวกันกับภูมิภาค



การส่งออกในกลุ่มสินค้าและตลาดส่งออกสำคัญ 10 อันดับแรก ในเดือน มกราคม-กุมภาพันธ์ 2561

สินค้า	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	เติบโต (%)	สัดส่วน (%)
1. รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	4,675	18.0	11.6
2. คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	3,139	19.1	7.8
3. อุตสาหกรรมอาหาร	3,058	11.9	7.8
4. ผลิตภัณฑ์ยาง	1,727	14.1	4.3
5. เม็ดพลาสติก	1,629	23.1	4.0
6. วัสดุก่อสร้าง	1,495	21.1	3.7
7. เคมีภัณฑ์	1,435	32.0	3.5
8. น้ำมันสำเร็จรูป	1,316	34.6	3.3
9. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	1,240	18.7	3.1
10. แผงวงจรไฟฟ้า	1,239	0.8	3.1

การส่งออกในตลาดส่งออกสำคัญ 10 อันดับแรก ในเดือน มกราคม-กุมภาพันธ์ 2561

ประเทศ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	เติบโต (%)	สัดส่วน (%)
1. อาเซียน 5	5,846	12.9	14.4
2. จีน	4,711	6.4	11.6
3. ญี่ปุ่น	4,427	33.9	10.9
4. CLMV	4,337	14.8	10.7
5. สหรัฐอเมริกา	4,203	8.2	10.4
6. สหภาพยุโรป (15)	3,888	10.7	9.6
7. ฮองกง	2,222	3.2	5.5
8. ทวีปออสเตรเลีย (2)	2,142	18.4	5.3
9. เอเชียใต้	1,860	27.8	4.6
10. ตะวันออกกลาง (15)	1,451	10.3	3.6



สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนกุมภาพันธ์ 2561

สินค้าส่งออกสำคัญ มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ) Feb/18 Forecast/18 กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"

ข้าว	472	20.1% ▲	5% ▲
ยางพารา	418	-28.8% ▼	2-3% ▲
มันสำปะหลัง	284	14.2% ▲	0%
น้ำตาล	158	-23.9% ▼	4% ▲

กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Feb/18	Forecast/18
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	319	-1.8% ▼	5-7% ▲
อาหารทะเลกระป๋อง และแปรรูป	265	-6% ▼	5-7% ▲
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	238	20.4% ▲	2.5% ▲
อาหารทะเลแช่แข็งและแช่แข็ง	140	-1.6% ▼	5-7% ▲

กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Feb/18	Forecast/18
ยานพาหนะ	2,166	30% ▲	5-6% ▲
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,303	-10% ▼	5-6% ▲

กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Feb/18	Forecast/18
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,043	5.7% ▲	5-7% ▲
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,554	16.8% ▲	5-7% ▲
แผงวงจรไฟฟ้า	607	-3.3% ▼	5-7% ▲
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	517	6.2% ▲	5-7% ▲

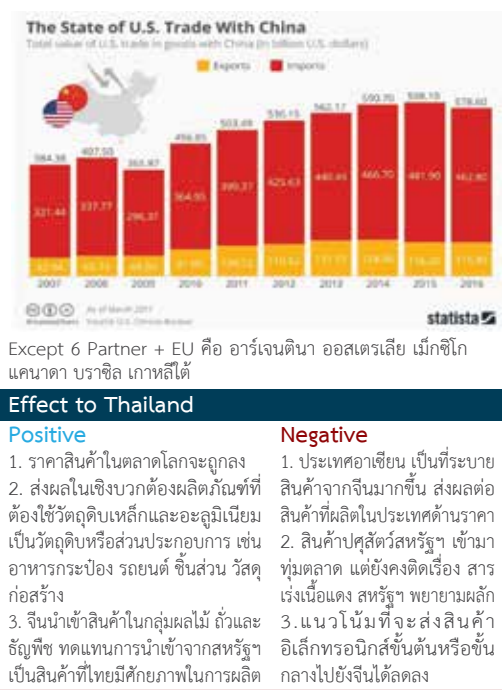
กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Feb/18	Forecast/18
ผลิตภัณฑ์ยาง	847	4.5% ▲	10% ▲
เม็ดพลาสติก	792	22.1% ▲	15% ▲
เคมีภัณฑ์	692	23.9% ▲	8% ▲
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	332	9.7% ▲	15% ▲

กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Feb/18	Forecast/18
อัญมณี และเครื่องประดับ	1,233	-22.4% ▼	-7% ▼
วัสดุก่อสร้าง	735	16.4% ▲	6% ▲
น้ำมันสำเร็จรูป	605	47.1% ▲	13% ▲
สิ่งทอ	566	8% ▲	3-5% ▲

ประมาณการทิศทางการส่งออกไทย ปี 2018

(Forecast 6% Growth)

- + อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักของไทยเติบโตต่อเนื่อง โดยเฉพาะ รัสเซียและ CIS ที่มีความเข้มแข็งมากขึ้น
- + การเพิ่มขึ้นของการนำเข้าเครื่องจักรเพื่อเพิ่มผลิตภาพการผลิตในระยะยาว ร่วมกับการเร่งนำเข้าสินค้าทุนเพื่อเป็นช่วยลดต้นทุนในช่วงที่ค่าเงินบาทแข็ง
- + อุปสงค์การบริโภคโลกทั้งจากภายในประเทศและในประเทศคู่ค้ามีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้น
- + ความน่าเชื่อถือของนักลงทุน จากการถูกจัดอันดับให้ไทยเป็นประเทศที่น่าลงทุนมากที่สุดเป็นอันดับ 8 จากทั้งหมด 20 อันดับ จัดโดย U.S. News และรายงานของ World Bank Group ช่วยเพิ่มความสนใจจากนักลงทุนต่างชาติ
- ค่าเงินบาทยังคงแข็งค่าต่อเนื่อง
- มาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐฯ ภายใต้กฎหมายการค้ามาตรา 232 เป็นชนวนให้เกิดการทำสงครามการค้า (Trade War) และส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมกับผู้ค้าในห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ
- การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำทั่วประเทศซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 1 เมษายน 2561 ที่ผ่านมา
- ปัญหาความแออัดในท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นกว่า 4,000 ล้านบาทต่อปี และสินค้าตกเรือ
- ภาวะตลาดหุ้นผันผวนอาจส่งผลกระทบต่อภาคเศรษฐกิจได้



Trade War: USA vs China, Effect to Thailand

- มูลค่าการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ ปี 2016
- 648.5 Billion USD
 - US Export to China 169.8 Mud (-28.1%)
 - US Import from China 478.8 Mud (+2.9%)
 - Trade Balance - US trade deficit of (385) Mud
- ขาดดุลการค้าต่อจีน เพิ่มขึ้น 16.7% ล่าสุดอยู่ที่ 3.6 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ ในเดือน ม.ค. 2561

สหรัฐฯ เก็บภาษีนำเข้าจากจีน 1,300 รายการ

จีน ประกาศภาษีนำเข้าสินค้าประเภทอาหารจากสหรัฐฯ เพื่อเป็นการตอบโต้นโยบายภาษีสินค้านำเข้าประเภทโลหะ-อลูมิเนียม

โดยจะเก็บภาษีนำเข้าสินค้า 128 ชนิด เช่น เนื้อหมู ผลไม้ ถั่ว มากที่สุดถึง 25% เริ่มมีผลบังคับวันที่ 2 เม.ย. 61 จีนอาจออกมาตรการตอบโต้เพิ่มเติม จากการประกาศมาตรการเก็บภาษีนำเข้าด้านเทคโนโลยีจากจีนของสหรัฐฯ

- Political Risk**
1. ช่วงการเลือกตั้งเทอมสอง รัฐที่เป็นฐานเสียงของ ปธน. ทรัมป์ ที่ยังเหลืออยู่เป็นรัฐที่มีโรงงานผลิตเหล็กและอลูมิเนียมเป็นหลัก อาจเป็นปัจจัยต่อการตั้งกำแพงสินค้าของประเทศที่เกินดุล
 2. การต่ออายุ GSP ส่วนหนึ่งอาจเป็นการลดการนำเข้าสินค้าจากจีน จากประเด็น Trade war

Effect to Thailand

- Positive**
1. ราคาสินค้าในตลาดโลกจะถูกลง
 2. ส่งผลในเชิงบวกต่อผลิตภัณฑ์ที่ต้องใช้วัตถุดิบเหล็กและอะลูมิเนียม เป็นวัตถุดิบหรือส่วนประกอบ การ เช่น อาหารกระป๋อง รถยนต์ ชิ้นส่วน วัสดุก่อสร้าง
 3. จีนนำเข้าสินค้าในกลุ่มผลไม้ ถั่ว และ ธัญพืช ทดแทนการนำเข้าจากสหรัฐฯ เป็นสินค้าที่ไทยมีศักยภาพในการผลิต
- Negative**
1. ประเทศอาเซียน เป็นที่ระบายสินค้าจากจีนมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อสินค้าที่ผลิตในประเทศด้านราคา
 2. สินค้าคู่ค้าสหรัฐฯ เข้ามาท่วมตลาด แต่ยังคงคิดเรื่อง สารเร่งเนื้อแดง สหรัฐฯ พยายามผลักดัน
 3. แนวโน้มที่จะส่งสินค้า อิเล็กทรอนิกส์ขึ้นต้นหรือขึ้นกลางไปยังจีนได้ลดลง

ข้อเสนอแนะที่สำคัญโดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

- ควรให้ความสำคัญและเร่งเจรจาการค้าเสรี และกรอบความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศตามมาตรฐานสากล ทั้งระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี โดยเฉพาะการรวมตัวของกลุ่มเศรษฐกิจ เช่น CPTPP >> รัฐต้องส่งเสริมและจัดหาตลาดศักยภาพใหม่ เพื่อลดการพึ่งพาดตลาดหลักแห่งใดแห่งหนึ่งและเพื่อกระจายความเสี่ยงทางการค้าออกไปยังตลาดท้องถิ่น
- ภาครัฐควรติดตามมาตรการกีดกันทางการค้า หรือ NTB อย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งหารือผู้ประกอบการและกำหนดมาตรการช่วยเหลืออย่างต่อเนื่อง รวมถึงให้คำปรึกษาแนวทางแก้ไขปัญหา ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เช่น การตั้งกำแพงภาษีนำเข้าสูงของสหรัฐฯ ต่อประเทศ ที่ได้ดุลการค้าสหรัฐฯ เป็นต้น
- ภาครัฐต้องกำกับดูแลค่าเงินบาทให้มีเสถียรภาพ เป็นไปในทิศทางเดียวกับภูมิภาค ไม่ให้แข็งค่ากว่าคู่ค้าและคู่แข่งสำคัญ รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับผู้ประกอบการ SME เพิ่มโอกาสในการเข้าถึงเครื่องมือประกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนผันผวนมากขึ้น เพื่อรองรับปัจจัยกดดันจากความผันผวนของค่าเงิน
- รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับเรื่องการค้าอำนวยความสะดวกทางการค้า ตามที่ได้ลงนามความตกลง Trade Facilitation Agreement เพื่อช่วยลดขั้นตอนและต้นทุนสำหรับการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงส่งเสริมการค้าในระบบ B2B Cross Border e-Commerce ที่มีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น

มาตรการบริหารความเสี่ยงด้วยการตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ของศุลกากร

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการประสานความร่วมมือภาครัฐ และภาคเอกชนประจำพื้นที่ (ครอ.สทก.) ซึ่งในที่ประชุมได้หยิบยกประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติที่ทำเรือกรุงเทพ เข้ามาหารือ ซึ่งมีรายละเอียดในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสภาผู้ส่งออกดังนี้

1. การกำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยง เพื่อควบคุมการตรวจปล่อยสินค้าของศุลกากร ซึ่งในที่ประชุมได้สอบถามถึงนโยบายของการสุ่มตรวจสินค้านำเข้าและส่งออก เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมาผู้ประกอบการแจ้งว่าถูกศุลกากรสุ่ม X-Ray สินค้ามีปริมาณเพิ่มขึ้น โดยในเรื่องนี้ศุลกากรได้ชี้แจงว่าสำนักตรวจสอบอากร (สตอ.) เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และกำหนดเงื่อนไขความเสี่ยงส่วนกลาง (Central Profile) เพื่อทำการคัดกรองและกำหนดการส่งการตรวจในโซนแต่ละฉบับ โดยมีหลักเกณฑ์การพิจารณาจากประเทศต้นทางและปลายทาง พิกัดอัตราศุลกากร ชนิดสินค้า ราคาศุลกากร ประวัติผู้นำเข้า/ส่งออกสินค้า ฯลฯ และจากปัญหาที่ตรวจพบในช่วงที่ผ่านมาพบว่าซึ่งมีการลักลอบส่งออกสินค้า โดยใช้การสวมสิทธิ์บริษัทอื่นเพื่อทำการส่งออก ดังนั้นกรมศุลกากร จึงได้มีมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงการส่งออกนำเข้า โดยได้กำหนดตู้สินค้าที่จะถูกสุ่ม X-Ray นั้น หากเป็นตู้สินค้าที่มีน้ำหนักที่แจ้งในเอกสารและน้ำหนักที่แท้จริงไม่ตรงกัน กล่าวคือ ตู้สินค้า LCL ที่มีส่วนต่างของน้ำหนักที่ระบุในเอกสาร กับน้ำหนักที่แท้จริงจะต้องเกินกว่า 1 ตัน และสำหรับตู้ FCL จะต้องมีส่วนต่างของน้ำหนักที่ระบุในเอกสารและน้ำหนักที่แท้จริงเกิน 10% จะต้องเข้ารับการตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์

ดังนั้น ได้ฝากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประสานสัมพันธ์สมาชิก โดยขอให้กำกับผู้ส่งออกให้แจ้งน้ำหนักสินค้าที่ถูกต้องเพื่อลดปัญหาในการถูกสุ่มเอกซเรย์ และส่งผลให้การส่งออกล่าช้า นอกจากนี้การทำเรือฯ ได้ประสานสัมพันธ์ว่า การบรรจุสินค้า LCL ขาออกที่บรรจุในลาน 45 ไร่ และโรงพักสินค้า 14 การทำเรือมีเครื่อง

ซึ่งน้ำหนักให้บริการ ซึ่งผู้ส่งออกสินค้าสามารถใช้บริการในส่วนนี้ในการตรวจสอบความถูกต้องของน้ำหนักสินค้าที่นำมาโหลดได้

2. ปัญหาความแออัดของการส่งออกสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพฯ ซึ่งพบว่าผู้ส่งออกบางส่วนได้ไปใช้ท่าเรือเอกชนเพื่อทำการส่งออก อย่างไรก็ตาม กรมศุลกากรขอให้ทาง สภาผู้ส่งออกประสานสัมพันธ์กับผู้ส่งออก กรณีที่สินค้าส่งออกมีความเสี่ยงต่อการติด Central profile ของกรมฯ เช่นสินค้า ไม้ ผู้ส่งออกควรไปใช้บริการท่าเรือที่มีเครื่อง X-Ray เนื่องจากท่าเรือเอกชนบางแห่งไม่มีเครื่อง X-Ray ดังนั้น สินค้าดังกล่าวจะต้องทำการเปิดตรวจตู้ที่ทำเรือเอกชน ซึ่งจะทำให้เกิดภาระค่าใช้จ่าย และเพิ่มขึ้นตอนของผู้ส่งออก และอีกประเด็นที่เกี่ยวข้องคือการเอกซเรย์สินค้าในท่าเรือ หากสงสัยว่าจะจะเป็นซากสัตว์ และต้องทำการเปิดตรวจขอให้ติดต่อ ด้านกักกันสัตว์ กรมศุลกากร ก่อนการเปิดตู้ทุกครั้ง พร้อมกันนี้ ด้านกักกันสัตว์ให้เบอร์ติดต่อประสานงานไว้คือ 02-249-1221

กรณีสินค้าขาเข้าที่รับการตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ที่ทำเรือกรุงเทพฯ ผู้ประกอบการบางส่วนยังต้องนำรถหัวลากเข้ามาขนย้ายตู้ไปตู้ศูนย์เอกซเรย์ ซึ่งบางครั้งคนขับรถอาจไม่เข้าใจขั้นตอนการตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์และอาจทำให้เกิดความล่าช้า หน่วยงานภาคเอกชนจึงเสนอให้ใช้หัวลากของท่าเรือและให้คิดค่าธรรมเนียมที่เกิดขึ้นตามจริง เมื่อรถหัวลากของผู้ประกอบการเข้ามาภายในพื้นที่ท่าเรือก็สามารถรับสินค้าได้ทันทีโดยไม่ต้องผ่านขั้นตอนการเอกซเรย์อีกครั้ง เจ้าหน้าที่การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้แสดงความเห็นถึงประเด็นดังกล่าวว่า ขณะนี้ที่ Terminal 1 และ 2 ของท่าเรือกรุงเทพมีจำนวนหัวลากทั้งสิ้น 116 คัน แต่อัตราพนักงานขับรถนั้นขาดแคลน เนื่องจากเกิดการเกษียณก่อนอายุ และสำหรับความแออัดที่เกิดขึ้นในท่าเรือ ซึ่งมีปัจจัยหลักเกิดจากครุณยสินค้าหน้าท่าเสียหาย ทางท่าเรือจะปรับปรุงการทำงานและวางแผนในการรับมือต่อไป

ศุลกากรทั่วโลกมุ่งเน้นทำข้อตกลงระหว่างประเทศ และสนับสนุนการใช้ประโยชน์จาก AEO Program เพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ



สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุม the 4th WCO Global AEO Conference 2018 ณ เมือง Kampala ประเทศ Uganda ระหว่างวันที่ 14-16 มีนาคม 2561 ที่ผ่านมา โดยได้ร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลกับผู้แทนศุลกากรและภาคเอกชนจากทั่วโลก และมีสาระสำคัญจากที่ประชุม ตลอดจนสิ่งที่สภาผู้ส่งออกจะผลักดันร่วมกับภาครัฐในต่อไปนี้

1. ทิศทางการเจรจา Mutual Recognition Agreement (MRA) ระหว่างประเทศสมาชิก

1.1. การใช้ประโยชน์จาก AEO (Authorized Economic Operator) ให้เกิดประโยชน์สูงสุดคือการทำข้อตกลง Mutual Recognition Agreement (MRA) ระหว่างประเทศ เพื่อให้สามารถยอมรับมาตรฐานในแต่ละประเทศ และให้สิทธิประโยชน์กับผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรอง AEO ในประเทศคู่เจรจา เช่นเดียวกับกับสิทธิประโยชน์ที่ให้กับผู้ประกอบการภายในประเทศ ซึ่งในระยะแรกนั้นมักเป็นการเจรจาในลักษณะ Bilateral MRA แต่ในปัจจุบันได้เริ่มขยายไปสู่ Multilateral and Regional MRA มากขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา

1.2. แนวทางการผลักดันของ สภาผู้ส่งออก ประกอบด้วย สนับสนุนให้กรมศุลกากรเร่งรัดการทำ MRA กับประเทศคู่ค้าสำคัญ รวมถึงการทำ Regional MRA กับ ASEAN และ RCEP

2. สิทธิประโยชน์ของ AEO Program ต่อการค้าในระบบ e-Commerce และต่อผู้ประกอบการ MSMEs

2.1. การเติบโตของ e-Commerce หมายถึงโอกาสของผู้ประกอบการ MSMEs และการเพิ่มขึ้นของสินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศ จึงต้องปรับปรุงกระบวนการศุลกากรให้รวดเร็วมากขึ้น ลดความแออัดของสินค้าและกระบวนการตรวจสอบในประตูการค้าสำคัญ โดยเฉพาะท่าอากาศยานหลักของประเทศ และต้องพยายามเน้นกิจกรรม Capacity Building เพื่อให้ MSMEs ได้รับการรับรองมากขึ้น จนสามารถใช้ประโยชน์จาก AEO Program ได้โดยทั่วไปและพัฒนาไปสู่ Global MRA ในอนาคต

2.2. แนวทางการผลักดันของ สภาผู้ส่งออก คือสนับสนุนให้กรมศุลกากรเพิ่มทรัพยากรให้กับกิจกรรมการฝึกอบรม และพัฒนาหลักสูตร e-learning เพื่อเพิ่มจำนวนบุคลากรของกรมศุลกากรภูมิภาคสำหรับการตรวจประเมิน หรือให้อำนาจหน่วยงานภายนอกให้ทำหน้าที่ Certified Bodies / Certificated Validators เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของกรมฯ

3. ประเภทกิจกรรมของผู้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน AEO (Scope of Logistics Activities)

3.1. การค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันครอบคลุม end-to-end supply chain จึงจำเป็นต้องเพิ่มประเภทของ AEO ให้ครอบคลุมกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อให้สามารถมั่นใจได้ว่ากระบวนการค้าระหว่างประเทศทั้งระบบดำเนินการโดยผู้ประกอบการที่มีมาตรฐานตามที่กำหนด และสามารถให้สิทธิประโยชน์จากโครงการได้อย่างเต็มที่

3.2. สภาผู้ส่งออก จะผลักดันให้กรมศุลกากรเพิ่มประเภทกิจกรรมของผู้ประกอบการ AEO ให้ครอบคลุมกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง อาทิ คลังสินค้า รถหัวลาก เป็นต้น โดยกำหนดเงื่อนไขการตรวจประเมินที่สอดคล้องกับกิจกรรมนั้น

4. การเปรียบเทียบกรอบ AEO Program และผู้ประกอบการตามกรอบอื่น เพื่อเชื่อมโยงมาตรฐานด้าน Security

4.1. ประเด็นด้าน Trade and Transport Security มีการดำเนินการโดยองค์การระหว่างประเทศเป็นจำนวนมาก อาทิ 1) AEO Program ภายใต้ WCO SAFE Framework เพื่อเชื่อมโยงด้านพิธีการศุลกากร 2) การพัฒนา AO (Authorized Operator) โดย WTO Trade Facilitation Agreement: Article 7.7 ซึ่งกำหนดให้แต่ละประเทศมีการจดทะเบียนผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศกับหน่วยงานรัฐ และ 3) มาตรฐาน Air Cargo Security Program โดย ICAO (International Civil Aviation Organization) ซึ่งกำหนดให้ภายในปี 2020 ผู้ขนส่งและตัวกลางต้องจดทะเบียนเป็น RA (Regulated Agent) และ Shippers ต้องจดทะเบียนเป็น KC (Known Consignor) ซึ่งหาก

มีสินค้าใดที่ส่งโดยผู้ประกอบการที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็น KC และผ่านตัวกลางที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็น RA จะต้องทำ X-ray Scanning ที่ท่าอากาศยานต้นทาง/ระหว่างทางในทุก package โดยมีประเทศในลาตินอเมริกานำเสนอโครงการนำร่องเพื่อเปรียบเทียบ AEO กับ RA/KC ว่ามีความคล้ายคลึงกันประมาณ 80% และประเทศโดยส่วนใหญ่ไม่มีการดำเนินโครงการครบทั้งหมด แต่มักจะเลือกดำเนินโครงการใดโครงการหนึ่ง จึงควรมีการเปรียบเทียบมาตรฐานระหว่างกันเพื่อให้สามารถเข้าร่วมกันและเกิดประโยชน์สูงสุด

4.2. สภาผู้ส่งออก จะผลักดันให้ประเทศไทยใช้ AEO Program เพื่อรองรับมาตรฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับ Trade and Transport Security พร้อมทั้งเทียบเคียงกับมาตรฐานอื่น เพื่อเทียบเคียงและบังคับใช้ให้ทันตามกำหนด แต่สามารถพัฒนาหลักเกณฑ์สำหรับผู้ประกอบการที่ต้องการการรับรองมาตรฐานที่ต่ำกว่าหรือได้รับสิทธิประโยชน์น้อยกว่า เพื่อเอื้อประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการที่ค้าขายกับตลาดที่ไม่ต้องการมาตรฐานสูงสุด หรือ MSMEs ที่ขายสินค้าผ่านช่องทาง Cross Border e-Commerce

5. การสนับสนุนโครงการ AEO Program โดยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

5.1. AEO Program มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ/ความปลอดภัยของประเทศ ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ ควรให้ความสำคัญและปรับปรุงระเบียบ/สิทธิประโยชน์/อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน AEO

5.2. สภาผู้ส่งออก จะผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก สนับสนุนโครงการ AEO Program โดยให้สิทธิประโยชน์และอำนวยความสะดวกในการติดต่อประสานงาน เพื่อยกระดับ Ease of Doing Business ของไทยไปพร้อมกัน

6. การเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อใช้สิทธิประโยชน์จาก AEO Program ผ่าน National Single Window (NSW)

6.1. การใช้ประโยชน์จาก MRA ผ่านระบบ NSW มีเงื่อนไขสำคัญว่าการพัฒนาระบบ NSW ของแต่ละประเทศต้องอยู่บนพื้นฐานของ WCO Data Model / UN/CEFACT เพื่อให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันได้ในอนาคตอันใกล้

6.2. สภาผู้ส่งออก จะติดตามและให้ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ NSW ทั้งในส่วนของ การปรับระบบเชิงเทคนิคที่ต้องเน้น Data Harmonization ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดยเฉพาะ WCO Data Model และการปรับปรุงกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้รองรับการทำงานผ่านระบบ NSW อย่างสมบูรณ์ รวมถึงผลักดันการใช้ Blockchain สำหรับ NSW เพื่อให้มีความปลอดภัยในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ โครงการ AEO Program ถือเป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศทั้งในด้านของ Trade Security ด้าน Revenue Collection และด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า จึงจำเป็นต้องให้การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการโดยทั่วไปได้รับการรับรองมาตรฐานและสามารถเชื่อมโยงไปสู่ Global MRA ในที่สุด

TNSC Movement

ความตกลงที่ครอบคลุมและก้าวหน้าสำหรับ หุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (CPTPP) หรือ TPP เดิม

Comprehensive and progressive for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) ประกอบด้วยสมาชิก 11 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรเลีย แคนาดา นิวซีแลนด์ ซิลิ เปรู เม็กซิโก ญี่ปุ่น บรูไน มาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนาม ซึ่งเป็นกลุ่มสมาชิกเดิมของความตกลง Trans-Pacific Partnership (TPP) ซึ่งสมาชิก 12 ประเทศ มีการลงนามความตกลงฯ ไปเมื่อต้นปี 2559 แต่ภายหลังจากสหรัฐฯ ถอนตัวออกจากความตกลง TPP และญี่ปุ่นก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในการสานต่อความตกลงข้อใหม่ภายใต้เงื่อนไข ความตกลงเดิมเกือบทั้งหมดที่ได้หารือกันไว้ก่อนหน้านี้ โดยประเทศสมาชิกทั้ง 11 ได้ลงนามความตกลงเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2561 ที่ผ่าน มา โดย CPTPP จะมผลใช้บังคับเมื่อประเทศสมาชิกอย่างน้อย 6 ประเทศ ให้สัตยาบันตามขั้นตอนภายในของแต่ละประเทศ และคาดว่าจะเริ่มมีผลบังคับใช้ปลายปี 2561 ถึงต้นปี 2562

ในปี 2560 สมาชิก CPTPP มี GDP รวมกันคิดเป็นมูลค่า 10.2 ล้านล้าน เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 13.5 ของ GDP โลก มีจำนวนประชากรราว 495 ล้าน คน หรือร้อยละ 6.8 ของประชากรโลก ในส่วนของการค้าระหว่างไทยกับสมาชิก CPTPP 11 ประเทศ ในปี 2560 มีมูลค่าการค้าระหว่างกันรวม 134.6 พันล้าน เหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 29.3 ของการค้ารวมของไทย โดยที่ไทยส่งออกไป CPTPP 11 ประเทศ เป็นมูลค่า 70.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 29.7 ของการส่งออกไทยไปโลก และ ไทยนำเข้าจาก CPTPP 11 ประเทศ เป็นมูลค่า 64.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือร้อยละ 28.9 ของการนำเข้าไทยจากโลก โดยไทย ได้เปรียบดุลการค้ากับ CPTPP 11 ประเทศ เป็นมูลค่า 6 พันล้านเหรียญสหรัฐ

ข้อตกลง CPTPP จะไม่แตกต่างจากกรอบ TPP เดิมก่อนหน้านี้มากนัก โดย ใจความสำคัญยังคงเป็นความตกลงร่วมในการปรับลดกำแพงภาษีนำเข้าลงมากกว่า 98% ภายในกลุ่มประเทศสมาชิก ครอบคลุม 30 ข้อบทความตกลง ในขณะที่ยังมี ประเด็นที่ต้องชะลอการมีผลบังคับใช้จากการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข เช่น สิทธิบัตร ยาและทรัพย์สินทางปัญญา การจัดซื้อจัดจ้าง ความโปร่งใส ฯลฯ CPTPP ก็ถือเป็นความตกลงการค้าเสรีที่มีมาตรฐานสูงในทุกด้าน การเข้าร่วมความตกลงจะเป็นการยกระดับมาตรฐานการค้าการลงทุนของไทย ช่วยให้ไทยสามารถรักษาขีดความสามารถทางการแข่งขัน และดึงดูดการลงทุนจากประเทศคู่ค้าไม่ให้เกิดการย้ายฐานการผลิตเพื่อไปใช้สิทธิประโยชน์ในประเทศสมาชิก CPTPP

ประโยชน์ที่คาดว่าจะไทยจะได้รับจากความตกลง คือ 1. เสริมสร้างบรรยากาศที่ดีในการดึงดูดการลงทุนของไทยเป็นผลจากการขยายตัวทางการค้ากับประเทศสมาชิก รวมถึงจะเป็นการปรับปรุงกฎระเบียบด้านการค้าและการลงทุนของไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่สูงขึ้นภายใต้ CPTPP 2. ขยายการค้าของไทยไปยังประเทศสมาชิก CPTPP มากขึ้น ทั้งกับประเทศที่ไทยมี FTAs แล้ว และกับแคนาดา และเม็กซิโกซึ่งไทยยังไม่มี FTAs 3. รักษาขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับไทย ไม่ให้เสียเปรียบประเทศในภูมิภาคอาเซียนที่มีโครงสร้างสินค้าคล้ายคลึงกับไทย อาทิ เวียดนาม มาเลเซีย และบรูไน

อย่างไรก็ตาม กรอบความตกลงดังกล่าวต้องคอยติดตามอย่างใกล้ชิดและควรศึกษาความเป็นไปได้ถึงผลกระทบใน เชิงบวกและเชิงลบอย่างละเอียด จริงอยู่ที่ความตกลงที่มีมูลค่าการค้าสูงการเกาะกลุ่มไปกับประเทศสมาชิกความตกลงและยอมเป็นการยกระดับการค้าระหว่างประเทศของไทย หากแต่ไม่ถึงขั้นต้องหวังผลจากความตกลงดังกล่าวเต็มที่ เนื่องจากเป็นกรอบความตกลงเดิม คือ TPP ส่วนหนึ่งจากการที่สินค้าหลายรายการของไทยไม่ได้สิทธิ GSP จากสหรัฐฯ เพราะฉะนั้นการเข้าร่วมความตกลง TPP จึงเป็นความหวังที่สำคัญในตลาดยักษ์ใหญ่อย่างสหรัฐฯ ที่เป็นคู่ค้าหลักของไทย หากแต่ตอนนี้สหรัฐฯ ถอนตัวไปแล้ว ประกอบกับ CPTPP มีเพียงบางประเทศเท่านั้นที่ไทยยังไม่ได้มี FTA ด้วย เช่น เม็กซิโกและแคนาดา ประกอบกับยังมีความตกลงอื่นๆ ที่ต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลา เช่น RCEP ซึ่งมีมหาอำนาจอย่างจีน เป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนกรอบความตกลงดังกล่าวและเป็นประเทศส่งออกที่สำคัญของไทยเช่นกัน

ในทางกลับกัน กรอบความตกลง CPTPP อาจจะมีผลเป็นการเปิดตลาดเพิ่มเติมโดยเฉพาะเม็กซิโกกับแคนาดา ที่ไทยยังไม่มี FTA ด้วย โดยเฉพาะแคนาดา ที่มีศักยภาพด้านการส่งออกสินค้าเกษตร (ปศุสัตว์) และอุตสาหกรรมเกษตร ซึ่งไทยอาจเป็นตัวเลือกหนึ่งที่ต้องการแข่งขันกับส่วนทางการตลาด ในส่วนนี้ไทยต้องพิจารณาหารือร่วมกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ไทยอาจเสียเปรียบในเรื่องของต้นทุนวัตถุดิบอาหารสัตว์ ซึ่งยังคงมีมาตรการต่างๆ ที่ส่งผลต่อต้นทุนอาหารสัตว์ในประเทศ ทำให้สินค้าปศุสัตว์มีราคาสูงขึ้นและไม่สามารถแข่งขันกับประเทศ

ประเทศ	GDP (\$million)	ประชากร (million)	การค้ารวม ไทย- CPTPP (\$million)	ไทยส่งออก (\$million)	ไทยนำเข้า (\$million)
ญี่ปุ่น	4,884,489	126.7	54,347	22,310	32,037
มาเลเซีย	309,858	32.1	22,107	10,352	11,755
สิงคโปร์	305,757	5.7	16,219	8,287	7,932
ออสเตรเลีย	1,390,150	24.8	14,948	10,507	4,441
เวียดนาม	215,963	93.6	16,635	11,662	4,973
เม็กซิโก	1,142,453	123.5	3,581	2,982	598
แคนาดา	1,640,385	36.7	2,217	1,432	785
นิวซีแลนด์	200,837	4.8	2,283	1,643	639
ชิลี	263,206	18.4	1,122	749	373
บรูไน	11,963	0.4	726	81	645
เปรู	210,013	31.8	473	354	120
รวม 11 ประเทศ	10,575,074 (13.3% ของ GDP โลก)	823.9 (11% ของ ประชากรโลก)	134,658 (29.3% ของการค้าไทย-โลก)	70,359 (29.7 % ของ Total Exp)	64,298 (28.9 % ของ Total Imp)

คู่ค้าภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรีได้ ต้องมาศึกษาผลกระทบและแนวทางรับมืออีกครั้งหนึ่ง

ในส่วนของสินค้าอุตสาหกรรม ตั้งข้อสังเกตในเรื่องของการใช้ประเทศไทยเป็นกลางและฐานการผลิตของประเทศสมาชิก CPTPP ซึ่งเป็นผลในเชิงบวกต่อเศรษฐกิจภาพรวมของประเทศ

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ในฐานะเครื่องยนต์ขับเคลื่อนหลักอยู่ระหว่างศึกษาถึงประโยชน์และผลกระทบของความตกลง CPTPP ในรายละเอียด และจะเชิญหารือทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน ในช่วงปลายเดือนเมษายนนี้เพื่อ เตรียมความพร้อมต่อไป



Crocodile Products



No matter if it's the best Tile Adhesive, Tile Grout, Chemical, Construction tools and Decorative tools from Crocodile Products. Can be purchased at leading construction material store all around Thailand, Myanmar, Cambodia, Laos and Vietnam. Please contact +662 720 1112 for more information.



ภาพบรรยากาศการอบรม In-House Training หลักสูตร “วิธีการและเครื่องมือในการชำระเงินระหว่างประเทศ ตาม Incoterms 2010”

เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2561 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดการอบรม In-House Training (บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงาน หรือองค์กร) ในหลักสูตร “วิธีการและเครื่องมือในการชำระเงินระหว่างประเทศตาม Incoterms 2010” ณ สำนักงานบริษัท ไทยฟิล์มอินดัสตรี จำกัด (มหาชน) บรรยายโดย อาจารย์บุญเลิศ สุภามา ผู้เชี่ยวชาญด้านธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งผู้เข้าอบรมทุกท่านได้ให้ความสนใจในการฟังบรรยาย ชักถามปัญหาและคำตอบจากวิทยากรในหลักสูตรเป็นอย่างดี ในเนื้อหาการอบรมของหลักสูตรนี้จะมุ่งให้ความรู้เกี่ยวกับ สัญญาการค้าและสัญญาการขนส่งประเภทต่างๆ / เครื่องมือการชำระเงินเพื่อการค้าระหว่างประเทศ / Bill for Collection (B/C) / Letter of Credit (L/C) / ฉบับประเด็น Incoterms 2010 / จะลดความเสี่ยงจากการเลือกวิธีการชำระเงินได้อย่างไร ? / กรณีศึกษาจากการดำเนินการจริง

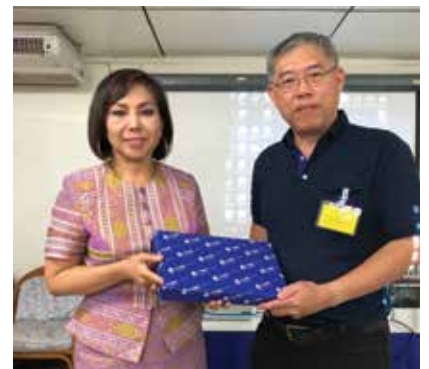
หากท่านสมาชิก หรือผู้ที่สนใจฝึกอบรมในหลักสูตรเดียวกันนี้ หรือหลักสูตรอื่นๆ ตามความต้องการขององค์กร สามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ ฝ่ายสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนสมาชิก โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 503 (คุณภคพล) หรือ ต่อ 501 (คุณสิริพรรณ) หรือที่ E-mail : pakapol@tnsc.com หรือ siripan@tnsc.com



สภาผู้ส่งออกจัดกิจกรรม TNSC Site Visit ครั้งที่ 2/2561

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2561 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) จัดกิจกรรม TNSC Site Visit ครั้งที่ 2/2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิกมีโอกาสศึกษาเรียนรู้แนวความคิดการบริหารจัดการด้าน โลจิสติกส์ของบริษัทที่มีการบริหารจัดการที่ดีและสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในการนี้ สภาผู้ส่งออก นำคณะสมาชิกเข้ารับฟังการบรรยายและเข้าเยี่ยมชม บริษัท สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร จำกัด (มหาชน) จังหวัดระยอง ซึ่งมีการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ดี โดยการนำโปรแกรมบริหารคลังสินค้า หรือ Warehouse Management System : WMS ซึ่งเป็นโปรแกรมระบบคอมพิวเตอร์ ที่ช่วยให้กระบวนการทำงานในคลังสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น เพิ่มความรวดเร็วในการทำงาน ความถูกต้อง การค้นหา ตรวจสอบข้อมูลสินค้าได้ถูกต้อง แม่นยำ ตามเงื่อนไขการทำงานของบริษัทแต่ละบริษัท จึงช่วยลดปัญหาสินค้าสูญหาย อีกทั้ง บริษัทสยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร จำกัด (มหาชน) มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนได้รับรางวัลต่างๆ จากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยมี ดร.ศรีสลา ภวมัยกุล Supply Chain Director เป็นวิทยากรบรรยายภาพรวมการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และการทำงานของโปรแกรม WMS พร้อมกับพาเยี่ยมชมบริเวณโรงงาน ทั้งนี้ มีสมาชิกสนใจเข้าร่วมกิจกรรมจำนวนทั้งสิ้น 18 ท่าน



วิกฤติการจราจรท่าเรือแหลมฉบัง กับภาระต้นทุนเพิ่มขึ้นกว่าปีละ 4,000 ล้านบาท และข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหา

ท่าเรือแหลมฉบัง ถือเป็นท่าเรือหลักที่มีความสำคัญอย่างมากต่อการค้าระหว่างประเทศของไทย โดยในปี 2560 มีปริมาณสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือถึง 7,784,488 TEUs (83% ของตู้สินค้าเข้า-ออกทั้งประเทศ) โดยเป็นผู้สินค้าส่งออกมากถึง 3,917,968 TEUs (42% ของตู้สินค้าเข้า-ออกทั้งประเทศ) และยังเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญต่อแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) จึงเป็นเหตุให้กระทรวงคมนาคมเร่งพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ควบคู่ไปกับโครงการ Single Rail Transport Operator (SRTO) เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งระบบรางเข้าสู่ท่าเรือ พร้อมกับเร่งรัดการพัฒนาท่าเรือเทียบเรือ A สำหรับการขนส่งชายฝั่งเข้าสู่ท่าเรือ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของการส่งออกในช่วงแรกของปี 2561 ก่อให้เกิดความกังวลเป็นอย่างมากถึงความพร้อมในการรองรับสินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งในปัจจุบันมีสภาพการจราจรแออัด โดยเฉพาะในบริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือ (Sub Gate) และในบริเวณศูนย์เอ็กซ์เรย์



ของศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะมีรถบรรทุกจอดรอเป็นระยะทางยาวมาก โดยมีสาเหตุมาจาก 1) สัดส่วนการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง พึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทำให้ปริมาณรถบรรทุกที่วิ่งเข้าสู่ท่าเรือมีจำนวนมาก 2) ความไม่พร้อมในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมไปยังท่าเรือ โดยเฉพาะหัวรถจักรและแคร่รถไฟไม่เพียงพอต่อความต้องการของสินค้าที่ประสงค์จะใช้บริการขนส่งสินค้าทางราง 3) ศุลกากรได้มีการนำระบบ E-Matching ในการแจ้งข้อมูลตู้สินค้ามาใช้เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการผ่านสินค้าที่ประตูทางเข้าหลักของท่าเรือแหลมฉบัง (Main Gate) แต่พบว่ามีผู้ประกอบการส่งออกบางส่วนส่งข้อมูลเข้าระบบ National Single Window (NSW) ไม่ถูกต้อง ส่งผลให้ตู้สินค้าดังกล่าวติด Red Line ทันที ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องติดต่อศูนย์ X-Ray เพื่อตรวจสอบและแก้ไขสถานะทำให้เสียเวลาในการขนส่งสินค้าเข้าไปยังท่าเรือ

ซึ่งสาเหตุทั้ง 3 ประการที่กล่าวมา ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของระยะเวลาในการขนส่งสินค้าเข้าไปยังท่าเรือ ซึ่งนอกจากอาจเป็นเหตุให้สินค้ามีโอกาสดกเรือสูงขึ้น และยังเป็นเหตุทำให้ผู้ให้บริการรถหัวลากมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากเดิม 7,000-8,000 บาทต่อเที่ยวสำหรับตู้ Dry Container และ 8,000-9,000 บาทต่อเที่ยว สำหรับตู้ Reefer Container (ข้อมูลอัตราค่าขนส่งสำหรับผู้ให้บริการทั่วไปในเส้นทางกรุงเทพฯ-แหลมฉบัง) เนื่องจากไม่สามารถขนส่งสินค้าได้จำนวนเที่ยวที่ต้องการ และทำให้พนักงานขับรถขาดรายได้ค่าเที่ยว ซึ่งหากหัวลากมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเที่ยวละ 1,000 บาท ก็จะทำให้ผู้ส่งออกต้องแบกรับต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างน้อยประมาณ 4,000 ล้านบาทต่อปี จากปริมาณตู้ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 4,000,000 TEUs ต่อปี

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2561 ที่ผ่านมา ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (คุณกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์) ได้ยื่นหนังสืออย่างเป็นทางการต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอแนวทางแก้ปัญหา ดังต่อไปนี้ 1) ผลักดันให้มีการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมเข้าไปในท่าเรือ โดยกระทรวงคมนาคมต้องจัดซื้อหัวรถจักร และแคร่รถไฟ เพื่อเพิ่มจำนวนเที่ยวรถขนส่งให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง และมีต้นทุนที่เหมาะสมและสามารถแข่งขันได้กับการขนส่งทางถนน 2) ผลักดันการสร้างสถานีบรรจุตู้สินค้ากึ่งกลาง (Inland Container Depot: ICD) แห่งใหม่ในแต่ละภูมิภาค เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น 3) การท่าเรือแหลมฉบังต้องเร่งรัดการดำเนินโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) และต้องประสานกับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเพื่อเตรียมความพร้อมและวางแผนการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในบริเวณท่าเรือร่วมกัน เพื่อมิให้เกิดปัญหาการดำเนินงานและความแออัดภายในท่าเรือ 4) การท่าเรือแหลมฉบังต้องหารือร่วมกับท่าเทียบเรือที่ได้รับสัมปทานในให้ยกระดับประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้าในท่าเรือเพื่อลดความแออัดและการรอคอยของรถบรรทุกบริเวณประตูทางเข้า 5) การสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งมากขึ้น พร้อมทั้งกำหนดกระบวนการและเส้นทางเคลื่อนย้ายสินค้าจากท่าเทียบเรือชายฝั่ง โดยใช้รถหัวลากไปยังท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ โดยไม่ก่อให้เกิดความแออัดภายในบริเวณท่าเรือ ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย จะได้หารือร่วมกับการท่าเรือแหลมฉบังถึงรายละเอียดแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และติดตามความคืบหน้าเพื่อรายงานให้ท่านสมาชิกทราบต่อไป

อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา การท่าเรือแหลมฉบังและกรมศุลกากรได้ร่วมมือแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้า Main Gate ของท่าเรือแหลมฉบัง โดยได้มีการนำระบบ E-Matching เข้ามาช่วยเพื่อลดปัญหาความแออัด โดยการ matching ข้อมูลรายละเอียดสินค้าของผู้ส่งออกที่กรอกเข้ามาในระบบ NSW ของศุลกากร ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการผ่าน Main Gate เหลือเพียง 20 วินาที/คัน ซึ่งในกรณีข้อมูลมีความถูกต้องครบถ้วนและได้รับสถานะ Green Line จะสามารถนำตู้สินค้าไปยังท่าเทียบเรือได้ทันที แต่กรณีที่พบว่าข้อมูลที่มีการ matching แล้วไม่ถูกต้องหรือระบบไม่สามารถตรวจพบข้อมูล สถานะตู้สินค้าจะกลายเป็น Red Line ซึ่งจะต้องส่งไปทำการ X-Ray เปิดตรวจ หรือทำการแก้ไขข้อมูลให้ถูกต้อง ซึ่งหลังจากการใช้งานระบบ E-Matching พบว่าสามารถแก้ไขปัญหาคความแออัดบริเวณ Main Gate ลงได้ แต่มีข้อผิดพลาดจากผู้ส่งออกในการส่งข้อมูลเข้าระบบ NSW ที่ไม่ถูกต้อง ทำให้ต้องส่งตู้สินค้าไปยังศูนย์ X-Ray เพิ่มขึ้นจาก 300 ตู้/วัน เพิ่มขึ้นเป็น 600-800 ตู้/วัน



โดยข้อมูลของกรมศุลกากรพบว่าจากตู้สินค้าที่ต้องเข้าไปตรวจสอบที่ศูนย์ X-Ray กว่า 50% เป็น Red Line ที่เกิดจากผู้ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลผิดพลาดเข้าสู่ระบบ NSW อาทิ 1) การส่งข้อมูลเบอร์ตู้คอนเทนเนอร์ในระบบผิดไม่ตรงกับเบอร์ตู้จริง เช่นมีการเปลี่ยนเบอร์ตู้แล้วไม่ได้ทำการแก้ไขให้ถูกต้องในระบบ NSW 2) การส่งข้อมูลใบขนสินค้าหรือเบอร์ตู้กับใบกำกับการขนย้ายสลับกัน 3) นำหน้าตู้สินค้าจริงที่ทำการขังหน้า Main Gate คลาดเคลื่อนจากหน้าหนักที่แจ้งล่วงหน้าเกินกว่า 1 ตัน หรือเกิน 10% 4) การกรอกข้อมูลใบกำกับฯ ใบขนสินค้า หรือข้อมูลในระบบ NSW ไม่ใหม่หรือการแก้ไขข้อมูล และมีได้ยกเลิกข้อมูลเดิมออกจากระบบ ดังนั้น การท่าเรือแหลมฉบัง กรมศุลกากร และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย จึงขอเชิญชวนมายังท่านสมาชิกเพื่อมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาคความแออัดภายในท่าเรือแหลมฉบัง โดยเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ในการจัดส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบ NSW ให้ถูกต้อง ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันในการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง



ธนาคารกสิกรไทย
KASIKORNTHAI



K CONNECT - LG

ช่วยบริหารงานหนังสือค้าประกันให้ธุรกิจคุณ



บริการหนังสือค้าประกันบนอินเทอร์เน็ต

ระบบบริหารหนังสือค้าประกันบนเว็บไซต์ ตั้งแต่การขอก่อน จนถึงการต่ออายุ ช่วยลดการเดินทาง และลดระยะเวลาการคิวที่สาขา

- รู้ทุกความเคลื่อนไหว ดูวงเงิน เช็คสถานะ
- รวดเร็ว ส่งคำสั่งตรง ไม่ต้องไปสาขา
- ถูกต้อง ตรวจสอบและแก้ไขฉบับร่างก่อนออกฉบับจริงได้

งานสุดยอดแบรนด์ไทย 2561 (Top Thai Brands 2018) ณ นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว

เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2561 ที่ผ่านมา คุณสมบัติ เปรมประภา รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) ให้เกียรติเปิดงานสุดยอดแบรนด์ไทย 2561 (Top Thai Brands 2018) ณ ศูนย์แสดงสินค้า LAO-ITECC นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ภายใต้ธีมงาน Modern SMEs Networking ร่วมกับผู้แทนฝ่ายไทย ได้แก่ นายชัชวราภรณ์ สารสินธุ์ อุปทูตรักษาการ ณ นครหลวงเวียงจันทน์ นางสาวยานี ศรีมีชัย อัครราชทูตที่ปรึกษา (ฝ่ายพาณิชย์) นายภักพงศ์ ทวีพัฒน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก ผู้แทนจากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้แทนจากสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ร่วมด้วยผู้แทนจาก สปป.ลาว ได้แก่ นายสมจิต อินทะมิต รองรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า นายสีสังคุม โคตโยธา รองหัวหน้ากรมส่งเสริมการค้า และหน่วยงานพันธมิตรต่างๆ ทั้งจากประเทศไทย และ สปป.ลาว ร่วมแสดงความยินดี

งานแสดงสินค้าสุดยอดแบรนด์ไทย (Top Thai Brands 2018) ณ นครหลวงเวียงจันทน์ในครั้งนี้ จัดขึ้นเพื่อประชาสัมพันธ์สินค้าและบริการแบรนด์ไทยให้เป็นที่รู้จัก และเชื่อมั่นให้มากขึ้น ตลอดจนสร้างความต้องการในตลาด สปป.ลาว สนับสนุนและส่งเสริมให้เกิดพลังความร่วมมือสูงสุดระหว่างกันของผู้ประกอบการไทย และ สปป.ลาว

โดยในงานปีนี้ มีผู้ประกอบการไทยเข้าร่วมแสดงสินค้ามากกว่า 200 คูหา จาก 150 บริษัท ในกลุ่มสินค้าหลักที่ประกอบด้วย สินค้าอาหารและเครื่องดื่ม สินค้าสุขภาพและความงาม สินค้าเครื่องใช้ไฟฟ้า สินค้าวัสดุก่อสร้างและเฟอร์นิเจอร์ สินค้าบรรจุภัณฑ์ และธุรกิจบริการต่างๆ ร่วมกับการจัดแสดงนิทรรศการแสดงศักยภาพธุรกิจไทย และการจัดสัมมนาให้ความรู้เกี่ยวกับการตลาดการสร้างแบรนด์ในยุคดิจิทัล การออกแบบบรรจุภัณฑ์ ร่วมสนทนากับผู้ประกอบการรุ่นใหม่ รวมถึงเหล่าเซเลบริตี้ชื่อดังมากมาย ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้เข้าร่วมชมงานในครั้งนี้เป็นอย่างมาก



ปฏิทินกิจกรรม และการศึกษาดูงาน เดือน พฤษภาคม-กรกฎาคม 2561

MAY

- 3** **สัมมนา Hot Issues ครั้งที่ 2 “การปฏิบัติตามประกาศระเบียบอนุบัญญัติ ภายใต้พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2560”**
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และกรมศุลกากร
ณ โรงแรม เอทิส ลุมพินี ถนนพหลโยธิน 4
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 2,500 บาท บุคคลทั่วไป 3,500 บาท
- 10-13** **งานแสดงสินค้า Top Thai Brands ณ ประเทศเวียดนาม**
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
ณ Saigon Exhibition and Convention Center (SECC) โฮจิมินห์ซิตี ประเทศเวียดนาม
- 15** **TNSC Site Visit ครั้งที่ 3**
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ บจก.ไอเทค แอพพาริเซล อ.ปะชาอุทิศ
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,000 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท
- 30** **สัมมนาหัวข้อ “ASEAN – Hong Kong FTA โอกาสทางการค้าเพื่อเปิดตลาดสู่แดนมังกร”**
โดย กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และ Hong Kong Trade Development Council (HKTDCC)
ณ โรงแรมแลนด์มาร์ค ถนนสุขุมวิท
ค่าลงทะเบียน : ไม่มีค่าใช้จ่าย (ปิดรับสมัครเมื่อครบตามจำนวน)
- 31** **อบรม “การประกันภัยแบบครบวงจรสำหรับผู้ประกอบการ”**
โดย ศาสตราจารย์พิเศษประมวล จันทรวิชะ
ณ โรงแรมใบโพธิ์กรุงเทพฯ
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 3,500 บาท บุคคลทั่วไป 4,500 บาท

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรมได้ที่ ฝ่ายสร้างความสัมพันธ์และสนับสนุนสมาชิก สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 503, 501 (ติดต่อ คุณภคพล, คุณสิริพรรณ) หรือที่ E-mail: pakapol@tnsc.com, siripan@tnsc.com

หมายเหตุ : รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% แล้ว

JUNE

- 7-11** **งานแสดงสินค้า Top Thai Brands**
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
ณ Tatmadaw Hall ย่างกุ้ง ประเทศเมียนมา
- 14-20** **งานแสดงสินค้า Top Thai Brands**
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
ณ Kunming Dian Chi Convention and Exhibition Center
คุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน
- 20** **TNSC Site Visit ครั้งที่ 4**
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ บจก.โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) โรงงานบ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา (รอยืนยัน)
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,000 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

JULY

- 5** **การสัมมนาหัวข้อ “Digital Transformation จักรวรรดิโลกดิจิทัล”**
โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ ห้องออติคโอเรียม สถาบันพัฒนาผู้ประกอบการการค้ายุคใหม่
กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
ค่าลงทะเบียน : ไม่มีค่าใช้จ่าย (ปิดรับสมัครเมื่อครบตามจำนวน)
- 6-8** **งานมหกรรมทรัพย์สินทางปัญญา 2561 (IPFair 2018)**
โดย กรมทรัพย์สินทางปัญญา
ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุม ไบเทค
- 19** **TNSC Site Visit ครั้งที่ 5**
โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ บจก. โมโยออร์ อินดัสตรีส์ จ.ชลบุรี
ค่าลงทะเบียน : สมาชิก 1,600 บาท บุคคลทั่วไป 2,750 บาท

บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงานหรือองค์กร (In-House Training)
หัวข้อและระยะเวลาการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับความต้องการของบริษัทสมาชิกผู้ขอรับบริการ