



พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดี
ศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว
และ สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี
ขอพระองค์ทรงพระเจริญ

ด้วยเกล้าด้วยกระหม่อม ขอเดชะ
ข้าพระพุทธเจ้า คณะกรรมการ ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย



TNSC
25th Anniversary



NEWSLETTER

www.tnsc.com

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council

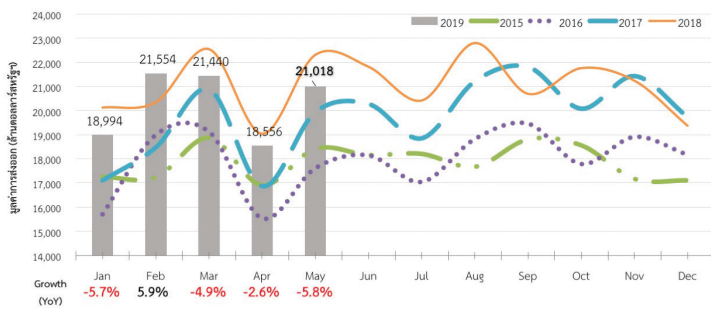
Issue 07/2019 | กรกฎาคม 2562

Thailand Economic Outlook :

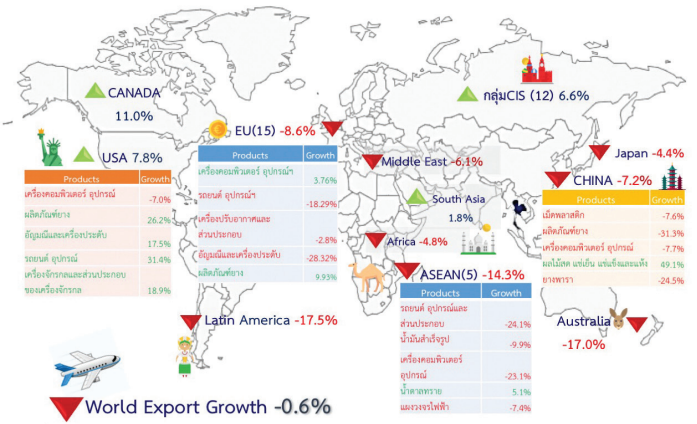
ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2015-2019

	May 19	
	Million Dollar	Million Baht
Export	21,018	-5.8
Import	20,836	0.6
Balance	+182	-3163

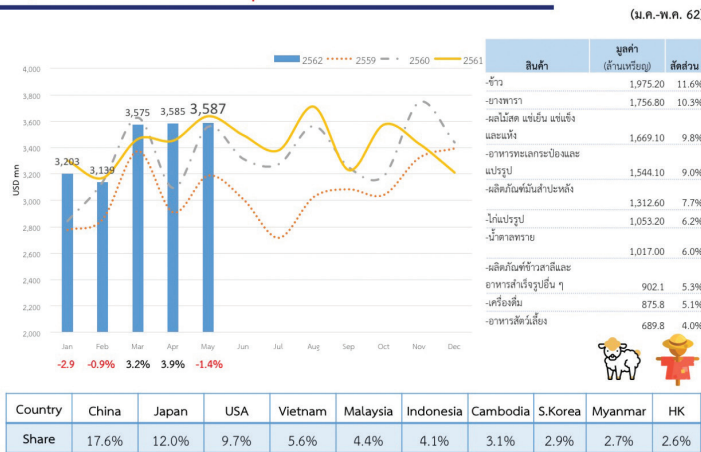
	Jan - May 19			
	Million Dollar		Million Baht	
Export	101,561	-2.7	3,204,470	-2.3
Import	100,830	-1.0	3,229,146	-0.5
Balance	+731		-24,677	



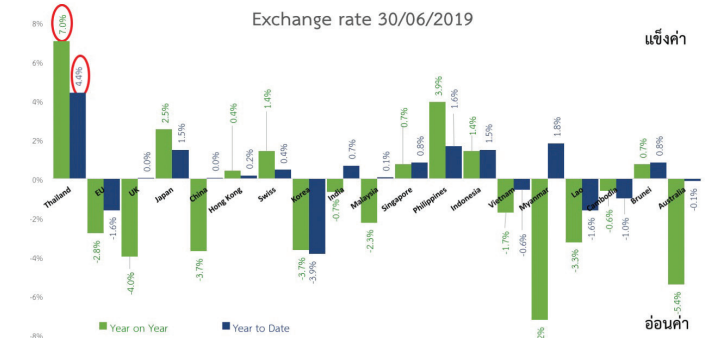
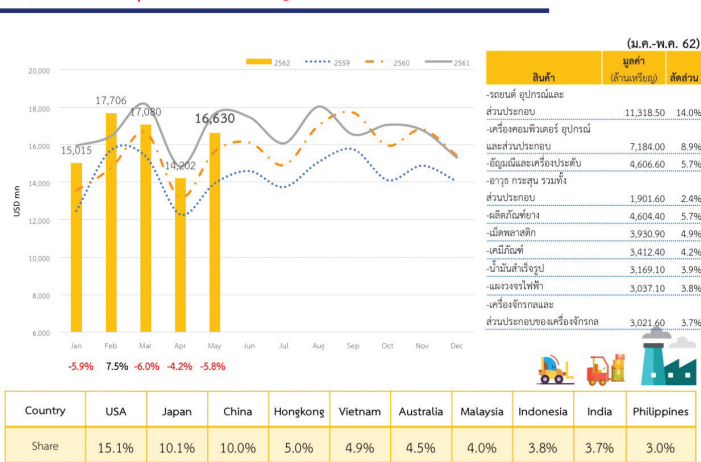
Export by Destination : May 2019



Top 10 สินค้าเกษตรฯ และอุตสาหกรรมเกษตร 2559-2562



Top 10 สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ 2559-2562



สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนพฤษภาคม 2562

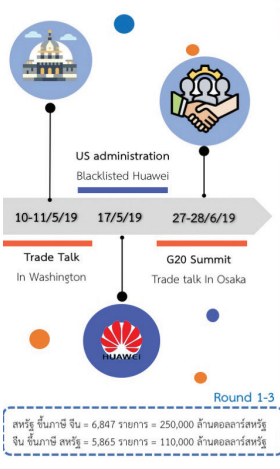
สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า May/19	Forecast 2019
กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"		
ข้าว	359	-13.3%
ยางพารา	363	-10.0%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	233	0.8%
น้ำตาลทราย	275	-14.4%
กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"		
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	529	4.7%
อาหารอื่นๆ	711	14.4%
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	383	-5.8%
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	282	8.1%
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	109	-1.8%
กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"		
ยานพาหนะ	1,720	-18.7%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,266	-10.2%
กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"		
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,385	1.9%
Hard Disk Drive	1,005	3.8%
แผงวงจรไฟฟ้า	603	-16.4%
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	550	5.0%
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	260	8.8%
กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"		
ผลิตภัณฑ์ยาง	955	-0.8%
เคมีภัณฑ์	686	-19.8%
น้ำมันสำเร็จรูป	674	-20.2%
เม็ดพลาสติก	797	-18.8%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	372	-3.4%
กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"		
อัญมณี และเครื่องประดับ	814	-17.0%
สิ่งทอ	609	-3.0%

สถานการณ์ความเคลื่อนไหวอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 30 มิ.ย. 62

30.71 บาท/เหรียญสหรัฐ (แข็งค่า 4.4 % Year-to-Date และแข็งค่า 7.0% Year-on-Year)



สงครามการค้า (Trade War Timeline)



ผลการประชุมกรอบ G20

การเจรจาฉบับพื้นฐานของความเท่าเทียม และความเคารพซึ่งกันและกัน
สหรัฐจะไม่ขึ้นภาษีนำเข้ามูลค่า 300,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากสินค้าจีน
สหรัฐอนุญาตให้บริษัทในประเทศสามารถทำธุรกิจกับ Huawei ได้
จีนกลับมาส่งข้อเสนอด้านเกษตรจากสหรัฐ (มีผลทันที)
ยังคงตั้งคำถามประเด็นความชัดเจนในเรื่องทรัพย์สินทางปัญญา

Trade balance

ข้อมูลการค้า 5 เดือนที่ผ่านมา การส่งออก
+3.2%
-25.7%

จีนกับสหรัฐการค้ากับสหรัฐ 11.9%
การค้าจีนกับไทย 4.1% ขณะที่การค้า สหรัฐกับไทย 0.21%

การค้าไทย - จีน และ ไทย - สหรัฐ

มูลค่าการส่งออก
+1 ล้านล้านบาท
มูลค่าการนำเข้า
+1.6 ล้านล้านบาท
ดุลการค้า
-6 แสนล้านบาท

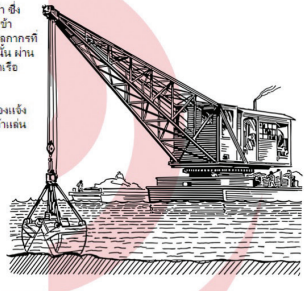
การเรียกเก็บค่า Cargo Dues สำหรับสินค้าขาเข้า

206. กำแพงสินค้า (Cargo Dues)

เรียกเก็บเป็นค่าบำรุงรักษาเรือเข้าสู่เขตเจ้าพระยา จากจำนวนตู้หรือสินค้าขาเข้า ซึ่งบรรทุกกับเบย์จี้ และเมาน์เทนเนอร์เข้าเขตเจ้าพระยาเข้ามาโดยตรง หรือสินค้าขาเข้าที่ทำการแกะตู้หรือลำเลียง หรือจัดลงเรือบริเวณ เกาะสีชังหรือที่อื่น ทำพิธีการศุลกากรที่ท่าแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสำโรงหรือจัดลงเรือที่สินค้าย่าน ผ่านขบวนนำตู้หรือเข้าเขตฯ เพื่อ ไม่ทำการแกะตู้หรือสอยเม ๗ ท่าเรือเขตหรือท่าเรืออื่นๆที่อยู่ในเรือยกยอนอาณาบริเวณเจ้าพระยา

ทั้งนี้ ผู้นำเข้าหรือเจ้าของสินค้าและพยาน ที่ทำการขนถ่ายตู้หรือสินค้าเบย์จี้ต้องแจ้งรายละเอียดของสินค้าและสินทรัพย์หรือเรือลำเลียงหรือจัดลงเรือ กับรถบรรทุกสินค้าผ่านไปยังเจ้าพนักงาน เรียกเก็บในอัตราดังนี้

๗. ส่วนเบย์จี้
206.1. ขนถ่ายเข้าเบย์จี้หรือขนถ่ายเข้าท่า ๗/ตัน 15 บาท / ส่วนเบย์จี้
206.2. ขนถ่ายเข้าเบย์จี้หรือรถบรรทุกที่บีบีไอโดยลิ้ม 20 บาท / ส่วนเบย์จี้
206.2.1. บรรทุกเบย์จี้ (หน่วยขนส่ง) 0.50 บาท / ส่วนเบย์จี้
206.2.2. บรรทุก Tanker 17.50 บาท / ส่วนเบย์จี้
๗. ส่วนเรือยกยอน
206.2.3. ขนถ่ายเข้าท่าเบย์จี้หรือขนถ่ายเข้าท่า (เรียกเก็บจากผู้ประกอบการท่าเรือยกยอน)



ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การส่งออกไทย 2019 Forecast -1 to 0% growth in 2019 (Ex.avg.21,200 MUSD/M)

- Positive Factors :**
- การขยายตัวการส่งออกในบางตลาด ได้แก่ อินเดีย แคนาดา รัสเซียและสหรัฐอเมริกา โดยสินค้าเกษตร อาหารและเครื่องใช้ สินค้าเครื่องสำอาง ยังขยายตัวได้ดีมาก
 - การดำเนินนโยบายของรัฐ กระทรวงพาณิชย์มีนโยบายจัดสรรงบประมาณสำหรับช่วยเหลือผู้ผลิต (กองทุน FTA) เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ส่งออก
 - การยกเลิกการขึ้นภาษีรอบใหม่ระหว่างจีนและสหรัฐ ทำให้บรรยากาศการค้าโลกดีขึ้น
 - การสนับสนุนการเข้าร่วมกลุ่ม RCEP แล้วเสร็จภายในปี 2562 ซึ่งสมาชิกมีมูลค่าการค้ารวมกันร้อยละ 29 ของมูลค่าการค้าโลก
 - การฝึกกฎ WTO ของจีน ในการจัดสรรโควตาภาษีสินค้าเกษตรจำพวกข้าวและข้าวโพดเป็นโอกาสส่งออกของไทย

- Negative Factors / Risks**
- ผลของสงครามการค้าต่อคู่ค้าไทย โดยเฉพาะจากประเทศจีน ส่วนอุตสาหกรรมกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ แผงวงจรไฟฟ้า
 - ปัจจัยด้านโครงสร้าง ต่างชาติย้ายฐานการผลิตจากเทคโนโลยีที่ล้าสมัยในอุตสาหกรรมยานยนต์
 - ความผันผวนของราคาน้ำมัน ความตึงเครียดของสหรัฐต่ออิหร่านมีความรุนแรงมากขึ้น และเหตุการณ์เรือขนส่งน้ำมันระเบิดกลางทะเลและโรงกลั่นน้ำมันในสหรัฐและสิงคโปร์ระเบิด
 - ความผันผวนของค่าเงินบาท ความไม่ชัดเจนในการดำเนินนโยบายของภาครัฐในการจัดการอัตราแลกเปลี่ยน รวมถึงแรงหนุนจากธนาคารกลางสหรัฐ (เฟด) และธนาคารกลางยุโรป (ECB) ในการลดอัตราดอกเบี้ยนโยบาย

ข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลใหม่ “ยุทธศาสตร์ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ” โดย สมาชิส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

รพท.และภาครัฐ

- การลดอัตราดอกเบี้ยนโยบาย
- มาตรการป้องกันปรามการเก็งกำไรค่าเงินบาทที่ผิดปกติ เช่น สนับสนุนให้นักลงทุนในประเทศออกไปลงทุนในต่างประเทศ, ลดการออกพันธบัตร รพท. เพื่อลดสภาพคล่อง เงินบาทที่เพิ่มขึ้นจากการแทรกแซงค่าเงินบาทออกจากระบบการเงิน

ผู้ส่งออก

- บริการบัญชีเงินฝากเงินตราต่างประเทศ
- การใช้เงินสกุลท้องถิ่น (Local Currency)
- การประกันค่าเงิน Fx-Option หรือ สัญญา Fx-Forward

1. ภาครัฐต้องกำกับดูแลค่าเงินบาทให้มีเสถียรภาพไม่ให้แข็งค่าสูงกว่าคู่ค้าและคู่แข่งที่สำคัญ

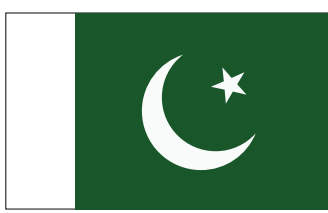
2. เร่งจัดตั้งรัฐบาลที่มีเสถียรภาพทางการเมืองโดยเร็ว และขอให้รัฐบาลใหม่เร่งสนับสนุนภาคการค้าระหว่างประเทศ

- ส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยการผลิตที่สำคัญสำหรับการค้าและการลงทุน
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์
- สนับสนุนการเจรจาตกลงการค้าเสรี FTA ให้ได้มากที่สุด
- ปรับปรุงกฎหมายระเบียบทางการค้าที่ยังคงเป็นอุปสรรค เพื่อช่วยสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการในช่วงที่สภาพเศรษฐกิจที่มีความผันผวนสูง

ความคืบหน้า การเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรี ไทย-ตุรกี ไทย-ปากีสถาน และไทย-ศรีลังกา

การเจรจา FTA ไทย-ปากีสถาน

เมืองหลวง: กรุงอิสลามมาบัต
GDP: 309.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ
ประชากร: 200.81 ล้านคน
GDP per Capital: 1,527.2 เหรียญสหรัฐ
ศาสนา: อิสลาม
เงินเฟ้อ: 3.9%
พื้นที่: 796,095 ตร.กม.
ภาษา: อูรดู อังกฤษ



สินค้าส่งออกที่สำคัญของปากีสถาน : ฝ้าย ข้าวสาลี ข้าว อ้อย ผัก ผลไม้ นม ปศุสัตว์ ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน แร่เหล็ก ทองแดง เหล็กอินพุท สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม น้ำตาล น้ำมันพืช ปุย สินค้าเกษตร อาหารแปรรูป อุปกรณ์กีฬา พรม

โอกาสและศักยภาพในตลาดปากีสถาน ตลาดปากีสถานถือว่าเป็นตลาดศักยภาพในเอเชียใต้ เนื่องจากเป็นตลาดที่มีกำลังซื้อสูงและเป็นประตูเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคอื่น มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ รวมถึงมีกฎระเบียบสิทธิพิเศษต่างๆ ที่เอื้อต่อการลงทุน เช่น นโยบาย CPEC (China-Pakistan Eastern Corridor) และศูนย์กลางสินค้าอย่าง Look East Policy เป็นต้น

การค้าระหว่างไทยและปากีสถาน

USD mn	2559	2560	2561
มูลค่าการค้า	1,133.45 (+9.74%)	1,550.03 (+36.85%)	1,686.99 (+8.84%)
การส่งออก	1,104.86 (+11.12%)	1,403.29 (+38.48%)	1,480.28 (+5.49%)
การนำเข้า	118.59 (-0.81%)	146.74 (+23.73%)	206.71 (+40.87%)
ดุลการค้า	+896.27%	+1,256.55	+1,273.58

- การค้าในช่วงที่ 3 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องทั้งมูลค่าการนำเข้าและการส่งออก รวมถึงไทยเกินดุลการค้ามาโดยตลอด
- สินค้าส่งออกหลัก คือ รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ และเครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล
- สินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ สัตว์น้ำ สด แซ่เย็น แซ่แข็ง แปรรูป และกึ่งสำเร็จรูปพืชและผลิตภัณฑ์จากพืช ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ เสื้อผ้าสำเร็จรูป และผ้าผืน

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และความคืบหน้าในการเจรจาการค้าเสรี

ในเชิงการลงทุนนั้น นักลงทุนชาวปากีสถานเข้ามาลงทุนในประเทศไทย 4 ราย คิดเป็นมูลค่า 32 ล้านเหรียญสหรัฐ ในสินค้ากลุ่ม เส้นใยประดิษฐ์ ซอฟต์แวร์ และพรม ขณะที่นักลงทุนไทยออกไปลงทุนปากีสถานจะเน้นไปทางด้านการท่องเที่ยว ชาวปากีสถานเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยจำนวน 84,960 คน ในปี 2561 คิดเป็นมูลค่ากว่า 4,700 ล้านบาท

การเจรจาหารือทั้งสองประเทศ เริ่มจากการที่ปากีสถานผลักดันให้มีการจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรีไทย-ปากีสถาน ในปี 2548 นั้น แต่ไทยยังไม่มีนโยบายข้อตกลงทวิภาคี จึงได้มีการเสนอให้จัดตั้งคณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee: JTC) เพื่อเป็นเวทีหารือขยายโอกาสทางการค้า การลงทุน และการแก้ไขปัญหา อุปสรรคด้านการค้า โดยมีการประชุมครั้งแรกในวันที่ 20-21 สิงหาคม 2556 และให้เริ่มมีการเจรจาจัดทำ FTA ในเดือนธันวาคม 2557

ปัจจุบัน ได้มีการเจรจาความตกลงครอบคลุม 11 ประเด็น อาทิ การค้าสินค้า การบริการ การลงทุน เป็นต้น และทยอยหารือแลกเปลี่ยนข้อเสนอการเปิดตลาดสินค้าสำคัญ (Prioritized products) กว่า 200 รายการ การดำเนินการล่าสุดของทั้ง 2 ฝ่ายคือการจัดการประชุมระหว่างรอบ (Intersessional Meeting) ผ่านระบบ VDO Conference ในช่วงต้นเดือนมิถุนายน 2562 ก่อนจึงค่อยพิจารณาเวลาที่เหมาะสมในการจัดประชุมครั้งที่ 10 ต่อไป

การเจรจา FTA ไทย-ตุรกี

เมืองหลวง: อังการา
 GDP: 747.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ
 ประชากร: 79.81 ล้านคน
 GDP per Capital: 9,120 เหรียญสหรัฐ
 ศาสนา: อิสลาม และอื่นๆ
 เงินเฟ้อ: 3.1%
 พื้นที่: 738,562 ตร.กม.
 ภาษา: เติร์ก เคิร์ด



สินค้าส่งออกที่สำคัญของตุรกี : ฝ้าย ข้าว มะกอก น้ำตาลจากหัวบีท ฮาเซลนัท ถั่ว พืชตระกูลส้ม มะเดื่อแห้ง ถ่านหิน ทองแดง โครเมียม ตะกั่ว สิ่งทอ ยานยนต์ เหมืองแร่ เหล็กกล้า ปิโตรเลียม กระจาดข อาหาร

โอกาสและศักยภาพในตลาดตุรกี ตุรกีเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับทั้งยุโรป ตะวันตกและตะวันออก ลักษณะประชากรจะเน้นการใช้จ่ายมากกว่าการออม เป็นตลาดขนาดใหญ่ มีการจัดทำ FTA กับประเทศคู่ค้ากว่า 27 ประเทศ มีนโยบายการส่งเสริมการลงทุน และให้การคุ้มครองแก่นักลงทุน

การค้าระหว่างไทยและตุรกี

USD mn	2559	2560	2561
มูลค่าการค้า	1,374.65 (+13.4%)	1,505.49 (+9.52%)	1,427.02 (-5.21%)
การส่งออก	1,075.41 (+9.86%)	1,254.49 (+16.65%)	1,082.22 (-13.73%)
การนำเข้า	299.24 (+28.27%)	250.99 (-16.12%)	344.80 (+37.37%)
ดุลการค้า	+776.16%	+1,003.50	+737.43

- การค้าในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องทั้งมูลค่าการนำเข้าและการส่งออก รวมถึงไทยเกินดุลการค้ามาโดยตลอด แต่มูลค่าการค้าและการส่งออกลดลงเนื่องจาก เป็นช่วงระยะเวลาที่ทางประเทศตุรกีเกิดวิกฤตการเงิน
- สินค้าส่งออกหลัก คือ รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เครื่องปรับอากาศ เส้นใยประดิษฐ์ ยางพารา ผลิตภัณฑ์
- สินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องประดับอัญมณี และ รถไฟอุปกรณ์และส่วนประกอบ

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และความคืบหน้าในการเจรจาการค้าเสรี

ผลการศึกษาความเป็นไปได้ของทางกระทรวงพาณิชย์ ระหว่างไทยและตุรกี พบว่า GDP ไทยจะขยายตัวร้อยละ 0.02-0.04 ในขณะที่ทางตุรกีจะเพิ่มขึ้น 0.00-0.02 และมูลค่าการค้าส่งออกจะเพิ่มขึ้น รวมถึงการจ้างงานเช่นกัน โดยสินค้าที่มีศักยภาพของไทยคือ ยานพาหนะ ตู้เย็น พลาสติก ผ้าทอ ฮาลาล เครื่องใช้ไฟฟ้า นอกจากนั้นการเจรจา FTA สามารถลดผลกระทบจากการถูกตัดสิทธิ GSP และส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน

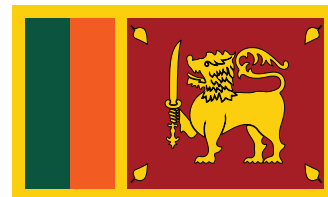
การเจรจาความสัมพันธ์ระหว่างไทย และตุรกีเริ่มจากการการประชุม Joint Working Group For a Free Trade Agreement between Thailand and Turkey ครั้งที่ 1 ในเดือน สิงหาคม 2556 ภายหลังจากการประชุมอย่างต่อเนื่อง ทางตุรกีพร้อมเป็นเจ้าภาพพิธีเปิดเจรจา FTA ไทย-ตุรกี ในเดือนเมษายน 2559 แต่เกิดการรัฐประหารก่อน จนในวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 มีการเจรจาจัดทำ FTA ไทย-ตุรกีครั้งที่ 1 ขึ้น ณ ปัจจุบันมีการเจรจาในหลายกรอบเช่น พิธีการศุลกากร

และการอำนวยความสะดวกทางการค้า มาตรการเยียวยาทางการค้า สุขอนามัยพืช รูปแบบการลดภาษี และคาดการณ์ว่าประเด็นที่ใกล้เสร็จคือ SPS (Sanitary and phytosanitary measures), CPTF (Customs Procedures and trade Facilitation) และเรื่องความโปร่งใส

การดำเนินงานล่าสุด คือจะมีการกำหนดการเจรจาการค้าครั้งที่ 6 ในเดือน สิงหาคม 2562 รวมถึงการแลกเปลี่ยน request list โดยสินค้าที่ไทยต้องการคือ ผัก ผลไม้ ยาพารา เครื่องใช้ไฟฟ้า ด้าย พลาสติก เคมีภัณฑ์ เป็นต้น

การเจรจา FTA ไทย-ศรีลังกา

เมืองหลวง: โคลัมโบ
 GDP: 87.36 พันล้านเหรียญสหรัฐ
 ประชากร: 21.44 ล้านคน
 GDP per Capital: 3,850 เหรียญสหรัฐ
 ศาสนา: พุทธ ฮินดู อิสลาม
 เงินเฟ้อ: 3.3%
 พื้นที่: 65,610 ตร.กม.
 ภาษา: สิงหล ทมิฬ



สินค้าส่งออกที่สำคัญของศรีลังกา : ข้าว อ้อย ัญพืช น้ำมันพืช เครื่องเทศ ผัก ผลไม้ ชา มะพร้าว ทินปุน กราไฟต์ แร่ทราย รัตนชาติ พอสเฟต ดิน สินค้าแปรรูป จากยาง ชา มะพร้าว ยาสูบ ผลผลิตการเกษตร เสื้อผ้า สิ่งทอ

โอกาสและศักยภาพในตลาดศรีลังกา ตลาดศรีลังกา มีความได้เปรียบเรื่องเชิงยุทธศาสตร์ และโครงสร้างพื้นฐานรวมถึง Colombo Port City ที่จะเป็นศูนย์กลางจากธุรกรรมจากทั่วโลกจากการลงทุนส่วนหนึ่งจากการลงทุนของประเทศจีน และมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ แต่ขาดความสามารถในการเพิ่มมูลค่าของสินค้าซึ่งทางผู้ประกอบการไทยสามารถเข้าไปลงทุนได้ รวมถึงประเทศศรีลังกาได้สิทธิพิเศษ GSP+ จากกลุ่มประเทศ EU

การค้าระหว่างไทยและศรีลังกา

USD mn	2559	2560	2561
มูลค่าการค้า	471.74 (-3.34%)	513.01 (+8.75%)	521.66 (+1.69%)
การส่งออก	431.82 (-0.51%)	442.55 (+2.48%)	438.18 (-0.99%)
การนำเข้า	39.92 (-26.10%)	70.66 (+76.48%)	83.47 (+18.47%)
ดุลการค้า	+391.90%	+372.09	+354.71

- การค้าในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องทั้งมูลค่าการนำเข้าและการส่งออก รวมถึงไทยเกินดุลการค้ามาโดยตลอด
- สินค้าส่งออกหลัก คือ ปลาแห้ง ผ้าผืน รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ น้ำตาลทราย
- สินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ เครื่องเพชรพลอย น้ำมันสำเร็จรูป เสื้อผ้าสำเร็จรูป พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช สัตว์น้ำสด แซ่เย็น แซ่แข็ง แปรรูป และกิ่งสำเร็จรูป

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และความคืบหน้าในการเจรจาการค้าเสรี

นักลงทุนไทยที่ไปลงทุนในประเทศศรีลังกาเป็นกลุ่ม ธุรกิจบริการ ก่อสร้าง และแปรรูปอาหาร ในทางกลับกันการลงทุนของศรีลังกาในไทย คือ กลุ่มธุรกิจอัญมณีและเครื่องประดับ และอุตสาหกรรมการผลิต นักท่องเที่ยวชาวศรีลังกา นั้นสร้างมูลค่าการค้าท่องเที่ยวให้ไทยในปี 2561 มีมูลค่า 88.57 ล้านเหรียญสหรัฐ

ทั้งสองประเทศยกระดับความสัมพันธ์สู่หุ้นส่วนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ ในช่วงปี 2558 เพื่อขยายมูลค่าการค้าให้บรรลุเป้าหมายที่ 1,500 ล้านเหรียญสหรัฐ ภายในปี 2563 จนกระทั่งมีการจัดประชุมเจรจาจัดทำ FTA ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2561 และครั้งที่ 2 ในวันที่ 19-21 กันยายน 2561 และอยู่ระหว่างการจัดทำรูปแบบการลดภาษี (Modality) เปิดตลาดกว่าร้อยละ 80-90 ด้านการบริการ การหาข้อสรุปการลงทุน และด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานของ MOU on September

การดำเนินงานล่าสุด ขณะการเจรจาออกไปก่อนเนื่องจากประเทศศรีลังกาเกิดเหตุการณ์ก่อความไม่สงบภายในประเทศ ซึ่งจากการเดิมทีจะมีการเจรจา สรุปผลบังคับใช้ Joint Action Plan ภายในวันที่ 1 พฤษภาคม 2562

ทิศทางและการเตรียมความพร้อมของประเทศไทย เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรป หรือ GDPR

เมื่อกฎระเบียบ General Data Protection Regulation หรือ GDPR ประกาศใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2561 และได้มีการรายงานการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลทั้งสิ้น 1,184 กรณี สาเหตุสำคัญที่มีปริมาณการร้องเรียนสูง เนื่องจากกฎระเบียบ GDPR บังคับให้องค์กรธุรกิจต้องแจ้งหน่วยงานคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Data Protection Authority) ภายใน 72 ชั่วโมง หลังการได้รับแจ้งเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลสูญหายหรือถูกทำลาย หรือมีการละเมิดการใช้ข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาต

กฎระเบียบ GDPR เป็นกฎหมายที่คุ้มครองบุคคลของสหภาพยุโรป ในรูปแบบสิทธิสภาพนอกอาณาเขต (extraterritorial) ซึ่งครอบคลุมทุกขอบเขตวัตถุ (material scope) ที่มีผลพลเมืองของสหภาพยุโรป ทั้งการขายสินค้าหรือการให้บริการแก่พลเมืองของสหภาพยุโรป กฎระเบียบ GDPR จึงเป็นกฎหมายที่มีผลต่อทุกบริษัทที่ทำธุรกิจกับกลุ่มประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป แม้ว่าบริษัทนั้นจะไม่มีสำนักงานสาขาในสหภาพยุโรป หรือดำเนินกิจกรรมเกี่ยวข้องกับพลเมืองในกลุ่มประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปที่อยู่นอกอาณาเขตของสหภาพยุโรป อาทิ บริษัทที่เป็นคู่ค้า หากมีตรวจพบการละเมิดเกี่ยวกับข้อมูลหรือสิทธิของบุคคลของสหภาพยุโรป บริษัทดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะถูกปรับสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 4 ของรายรับรวมต่อปีทั้งหมดจากทั่วโลก ซึ่งเกณฑ์การสั่งปรับจะพิจารณาตามความร้ายแรง แล้วแต่กรณีของการละเมิดกฎหมาย ทั้งนี้ กรณีที่มีบริษัทสัญชาติไทยเข้าไปดำเนินธุรกิจในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป 27 ประเทศ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวเช่นกัน หรืออาจมีสภาพบังคับตามกฎหมายภายใน (Data Protection Authority: DPA) ของแต่ละประเทศ

การเตรียมความพร้อมของภาครัฐและเอกชน ภาครัฐและเอกชนจึงควรมีการศึกษาเกี่ยวกับกฎระเบียบ GDPR อย่างละเอียด เพื่อวางแผนแนวทางการดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎหมายดังกล่าว เนื่องจากหากไม่ปฏิบัติตามแล้วจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยที่ประกอบธุรกิจออนไลน์ ซึ่งมีความจำเป็นต้องรับ-ส่งข้อมูลลูกค้าที่มีสัญชาติของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป และมีถิ่นพำนักในสหภาพยุโรป จะต้องป้องกันไม่ให้เกิดการละเมิดการใช้ข้อมูลส่วนบุคคล โดยกฎระเบียบ GDPR ไม่อนุญาตให้มีการโอนข้อมูลลูกค้าที่มีสัญชาติของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป และมีถิ่นพำนักในสหภาพยุโรปไปยังประเทศนอกเขต สหภาพยุโรปหากประเทศนั้นไม่มีการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลที่เพียงพอ (Adequate level of protection) แต่ผู้ประกอบการแต่ละรายสามารถจัดทำข้อตกลงเพื่อให้สามารถถ่ายโอนข้อมูลมายังประเทศนอกอาณาเขตสหภาพยุโรป ได้ในกรณี เช่น การจัดทำนโยบายหรือกฎเกณฑ์การให้ความคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลภายในองค์กร (Binding Corporate Rules) และการจัดทำสัญญามาตรฐานของสหภาพยุโรป (Model Contracts) สำหรับการโอนข้อมูลส่วนบุคคลระหว่างผู้จัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคล (Data Controller) กับผู้ทำหน้าที่ประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล (Data Processor) ซึ่งจะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการยุโรป

โดยสหภาพยุโรปได้กำหนดข้อเขียนสำหรับการโอนข้อมูลส่วนบุคคลไปยังประเทศที่สามตามมาตรา 49 ดังต่อไปนี้ 1) จะต้องได้รับการยินยอมจากเจ้าของข้อมูลอย่างชัดเจนเมื่อมีการโอนข้อมูล โดยเจ้าของข้อมูลจะต้องได้รับแจ้งรายละเอียดก่อน เช่น ลักษณะข้อมูล ผู้เก็บข้อมูล จุดประสงค์การโอนข้อมูล ขั้นตอนการยกเลิกการให้ความยินยอม และปลายทางที่เก็บข้อมูลก่อนการยินยอมให้มีการโอนข้อมูล เป็นต้น 2) การโอนข้อมูลเป็นสิ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเจ้าของข้อมูลกับคู่ค้าผู้ควบคุมข้อมูลหรือเป็นการดำเนินการก่อนการตัดสินสัญญา (pre-contractual measures) ตามที่เจ้าของข้อมูลร้องขอ 3) การโอนข้อมูล

เป็นสิ่งจำเป็นต่อการบรรลุข้อตกลงของสัญญาหรือการปฏิบัติตามสัญญาเพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของข้อมูล ซึ่งได้จัดทำขึ้นระหว่างผู้ควบคุมข้อมูลและบุคคลภายนอก 4) การโอนข้อมูลเป็นสิ่งจำเป็นต่อการคุ้มครองผลประโยชน์สำคัญของเจ้าของข้อมูล 5) การโอนข้อมูลเป็นสิ่งจำเป็นทางกฎหมาย 6) การโอนข้อมูลเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของเจ้าของข้อมูล ในกรณีที่เจ้าของข้อมูลไม่สามารถที่จะทำการยินยอมได้เนื่องจากเป็นบุคคลไร้ความสามารถ หรือบุคคลที่ไม่สามารถทำนิติกรรมได้ 7) การโอนข้อมูลเป็นไปตามกฎหมายสหภาพยุโรปหรือประเทศสมาชิกเพื่อให้ข้อมูลแก่สาธารณชน

นอกจากนี้ ด้านภาคเอกชน บริษัทที่ทำธุรกิจกับบริษัทในกลุ่มประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปควรเร่งศึกษา วิเคราะห์ประเมินความเสี่ยง และความเสี่ยง รวมถึงจัดสรรงบประมาณ สำหรับการปรับปรุงทั้งเอกสารและระบบสารสนเทศ เพื่อจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่บริษัทอาจได้รับจากกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรป หลักเสี่ยงที่ปรับที่รุนแรง ด้านหน่วยงานภาครัฐ กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรปมีข้อบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐด้วย เช่น การส่งผ่านข้อมูลของสหภาพยุโรปให้หน่วยงานภาคเอกชน การส่งผ่านข้อมูลบุคคลของสหภาพยุโรปให้หน่วยงานภาคเอกชน จึงเป็นข้อสังเกตให้หน่วยงานภาครัฐของไทยต้องเร่งดำเนินการให้สอดคล้องกับข้อบัญญัติของกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรป เพื่อให้ไม่ส่งผลกระทบต่อภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเช่นเดียวกัน

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) หรือ ETDA ได้ร่าง พ.ร.บ.นี้ เป็นกฎหมายที่สามารถดูแล และคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อป้องกันปัญหาการละเมิดสิทธิส่วนตัว โดยเฉพาะการนำข้อมูลส่วนบุคคลไปหาประโยชน์ หรือเปิดเผยโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลนั้น ทั้งเพื่อประโยชน์ทางการค้า หรือเพื่อประโยชน์ในการนำข้อมูลไปใช้ในลักษณะต่างๆ เช่น การขโมยข้อมูลส่วนบุคคล บัญชีผู้ใช้ หรือรหัสผ่าน ไปทำธุรกรรมต่างๆ แทนเจ้าของตัวจริง ทั้งนี้ ได้มีการประกาศใช้ พ.ร.บ.คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 ซึ่งในส่วนของการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลต่างๆ จะให้เวลาในการเตรียมความพร้อม 1 ปี นับตั้งแต่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นการดีที่ไทยได้มีกฎหมายเพื่อคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ที่เทียบเท่ามาตรฐานสากล ทำให้ลดอุปสรรคทางการค้า การลงทุน โดย ETDA ได้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐที่มีความเชี่ยวชาญพิเศษ และพร้อมปกป้องสิทธิของประชาชน รวมถึงเตรียมพร้อมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักในการดูแลข้อมูลส่วนบุคคลให้ประชาชนผ่าน “ศูนย์การเรียนรู้ด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Data Protection Knowledge Center: DPKC)” เพื่อเป็นศูนย์กลางในการส่งเสริมการเรียนรู้ ให้แก่หน่วยงาน องค์กร และประชาชนด้วย



asn. ร่วมกับ BSAA จัดอบรมหลักสูตร Smart & Easy Sea Transport for International Trade

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ร่วมกับ สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA) จัดอบรมหลักสูตร Smart & Easy Sea Transport for International Trade โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเติมเต็มองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศให้กับผู้ประกอบการ มุ่งเน้นการแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิ และสามารถปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศรวมถึงเทคโนโลยีใหม่ๆ ในยุคดิจิทัล โดยแบ่งการอบรมออกเป็น 4 วัน (บรรยาย 3 วัน และศึกษาดูงาน 1 วัน) ครอบคลุมเนื้อหาสถานการณ์การค้าขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ / ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก / การบริหารการเงินสำหรับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ / การประกันภัยทางทะเลและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน / การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีกับธุรกิจการค้าขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ รวมถึงประเด็นที่น่าสนใจในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ อาทิ มาตรการ Low Sulphur IMO 2020 Regulation และกรณีศึกษาการเกิดระเบิดบนเรือสินค้า KMTC Hong Kong ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2562 ได้นำคณะผู้เข้าอบรมเข้าเยี่ยมชมการบริหารจัดการท่าเรือ D1 ของบริษัท ฮัทช์สัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีความทันสมัยโดยนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ ไม่ว่าจะเป็น Auto Crane ที่ควบคุมด้วยระบบ Remote Control และมีระบบความปลอดภัยต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น Anti-Sway System, Auto-skew System, Smart Landing System และการใช้ระบบ RFID เข้ามาติดตั้งในรถหัวลากที่เข้ามาใช้บริการในบริเวณท่าเรือซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเรือได้เป็นอย่างดี ต่อจากนั้น ได้มีพิธีมอบประกาศนียบัตรให้กับผู้ผ่านการอบรม โดยได้รับเกียรติจาก คุณกณัญญ์กั ดันดิพิพัฒน์พงศ์ ประธาน สรท. และ คุณสุวัฒน์ อัครวทองกุล ประธานสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ ร่วมแสดงความยินดีและมอบประกาศนียบัตร ณ โรงแรมอริย์ ศรีราชา ท่านสามารถสอบถามรายละเอียดและการจัดอบรมหลักสูตรดังกล่าวในรุ่นต่อไปได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ (คุณวัชรินทร์) โทร. 02-679-7555 ต่อ 502



สรุปการสัมมนาศักยภาพและโอกาสการขนส่งไทยในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)



อยู่มาก ขณะที่ทางฝั่งไทยเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้นการเชื่อมโยงข้อมูล จึงยังไม่สามารถทำได้

- ทาง ADB (Asian Development Bank) เห็นว่าควรจะทำในภาพใหญ่ที่มี 6 ประเทศไม่ใช่ทำเป็นคู่ประเทศกัน จึงเสนอให้ทำเป็นข้อตกลงในภาพรวมระหว่างประเทศในลักษณะง่าย ๆ ขึ้นก่อนสำหรับ 6 ประเทศ จึงเป็นที่มาของ Early Harvest แต่เนื่องจากทางเมียนมาต้องการยืดเวลาอีกประมาณ 2 ปี ในการปฏิบัติ Early Harvest จึงเริ่มต้นปฏิบัติเป็นใน 5 ประเทศก่อน โดยเมื่อเมียนมาพร้อมที่จะปฏิบัติตาม Early Harvest แล้ว เมียนมาและไทยจะเริ่มที่ด่านแม่สอด-เมียวดี โดยเป็นลักษณะ Initial Implementation เช่นกัน
- สำหรับความคืบหน้าที่ประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคได้ออกใบอนุญาต (Permit) ในขั้นของ Early Harvest นั้น แต่ละประเทศสามารถออกได้ 500 ฉบับ โดยไทยออกใบอนุญาตไปแล้ว 491 ฉบับ (รถบรรทุก 470 ฉบับ รถสิบล้อรถไม่ประจำทางอีก 21 ฉบับ) จีนออกแล้ว 154 ฉบับ เวียดนาม 25 ฉบับ ลาวได้คัดเลือกผู้ประกอบการที่จะออกใบอนุญาตให้แล้ว 152 ฉบับ ซึ่งในขั้น Initial Implementation นี้สิ่งที่ได้กล่าวไปแล้วว่าเมียนมาขออีกระยะเวลาไปอีก 2 ปี โดยทั้งหมดในขั้นตอนนี้ยังมีประเทศที่เริ่มปฏิบัติเพียงแค่ 5 ประเทศ (ยกเว้นเมียนมา) แต่ลงนามครบทั้ง 6 ประเทศ ซึ่งขณะนี้ได้รับการยืนยันจากประเทศสมาชิกที่เหลืออีก 4 ประเทศในระดับรัฐมนตรีแล้วว่า ผู้ประกอบการที่มีใบอนุญาตของ Early Harvest พร้อมกับหนังสือสำหรับกรำเข้ายานพาหนะชั่วคราว (TAD) ซึ่งทางกรมศุลกากรจะเป็นผู้ออกให้ สามารถวิ่งไปในประเทศสมาชิกที่เหลืออีก 4 ประเทศได้แล้วตามเส้นทางที่ได้กำหนดเอาไว้
- ใบอนุญาตระหว่างไทย - เมียนมา โดยกำหนดเส้นทางที่แม่สอด-เมียวดี ซึ่งมีทั้งหมด 100 ฉบับสำหรับรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารไม่ประจำทาง ทั้งนี้กรมการขนส่งทางบกได้ให้ความมั่นใจว่ารถที่วิ่งกันในปัจจุบันนี้ตรงด่านแม่สอด-เมียวดีจะไม่ถูกนำมารวมอยู่ในใบอนุญาต 100 ฉบับนี้ โดยในความตกลงกำหนดไว้ว่าให้รถที่วิ่งในปัจจุบันสามารถวิ่งไปเป็นปกติก่อนเป็นระยะเวลา 18 เดือน เดือนไหนที่จะเริ่มการนำเอาการค้าชายแดนเข้ามาจะมี 2 เดือนใช่ คือ 1) ให้รถที่วิ่งในปัจจุบันนี้วิ่งไปเป็นปกติก่อนในระยะเวลา 18 เดือน 2) ทั้ง 2 ประเทศระหว่างไทยและเมียนมาจะต้องออกใบอนุญาตครบ 500 ฉบับ เมื่อ 2 เดือนไหนครบถ้วนแล้วการขนส่งการค้าชายแดนจึงจะถูกรวมเข้ามา หลังจากมีการดำเนินการขั้นตอน Initial Implementation ระหว่างไทย-เมียนมาเป็นเวลา 2 ปีแล้วข้อตกลง II CBTA อาจจะมีข้อตกลงเพิ่มขึ้นมาเป็นอีกในลักษณะทวิภาคีอีกฉบับหนึ่ง หรืออาจจะถูกทำให้สิ้นสุดลงแล้วไปรวมกับข้อตกลงฉบับใหญ่ต่อไป
- สำหรับรถไทยที่วิ่งไปได้ตามข้อตกลงที่จะไปในประเทศจีนจะมีเพียงแค่ 2 มณฑลคือมณฑลกว่าสีกัมมณฑลยูนนาน ข้อตกลง GMS ในเรื่องเส้นทางเดินรถที่กำหนดในประเทศจีนจะหมายถึงเพียงแค่ 2 มณฑลนี้ ส่วนในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับรถ ข้อตกลง GMS กำหนดไว้ชัดเจนว่าประเทศในภาคีสมาชิกจะยอมรับใบขับขี่ของประเทศสมาชิกซึ่งกันและกัน แต่ทั้งนี้ใบขับขี่นั้นจะต้องมีภาษาอังกฤษกำกับ ซึ่งใบขับขี่ของไทยสอดคล้องกับทั้งทางข้อตกลงของทางอาเซียนและข้อตกลงของ GMS ทั้งนี้หากผู้ประกอบการท่านใดที่มีใบอนุญาตขับขี่เป็นแบบพลาสติกจะมีภาษาอังกฤษกำกับอยู่แล้วก็จะสามารถใช้ได้โดยไม่มีปัญหา แต่หากเป็นใบขับขี่ที่ยังเป็นกระดาษอาจจะต้องยื่นขอเปลี่ยนใบขับขี่ขึ้นใหม่เป็นแบบพลาสติกที่มีภาษาอังกฤษกำกับ
- สำหรับเอกสารนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว (TADs) สำหรับรถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไม่ประจำทางที่ได้รับการคัดเลือก ซึ่งออกโดยกรมศุลกากรเป็นเอกสารขงรถที่เปรียบเสมือนเป็น “หนังสือเดินทาง” ประจายานพาหนะ โดยที่ประเทศสมาชิกจะยินยอมให้รถคั้นนั้นสามารถวิ่งผ่านประเทศสมาชิกอีก 4 ประเทศได้ ทั้งนี้ เอกสาร TAD 1 ฉบับจะใช้สำหรับรถ 1 คันเท่านั้นและก็สามารถวิ่งได้ในอีก 4 ประเทศในประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง บางประเทศมีการกำหนดหน่วยงานที่มีอำนาจในการออกใบอนุญาตการขนส่ง และเอกสารนำเข้าชั่วคราว (TAD) เป็นหน่วยงานเดียวกัน ขณะที่ในบางประเทศเป็นหน่วยงานที่แตกต่างกัน สำหรับประเทศไทย สามารถขอรับใบอนุญาตการขนส่งได้

กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จัดสัมมนาศักยภาพและโอกาสการขนส่งไทยในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) เพื่อการขับเคลื่อนความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ของ 6 ประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ในวันศุกร์ที่ 10 พฤษภาคม 2562 เวลา 08.30 น. ณ ห้องจูปีเตอร์ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานเปิดการสัมมนา “ศักยภาพและโอกาสการขนส่งไทยในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)” ภายใต้โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเห็นถึงโอกาสและความท้าทายในการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) การสัมมนาเพื่อเผยแพร่ความรู้และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านด่านชายแดนระหว่างประเทศตามกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) ครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามความคืบหน้าของข้อตกลงในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับทางกรมศุลกากรกับสิ่งอำนวยความสะดวกหน้าด่านต่างๆ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวให้รายละเอียด ตามกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ประกอบด้วย 6 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้) และราชอาณาจักรไทย โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย จะได้ทราบถึงสถานการณ์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS ทั้งในส่วนของการขนส่งข้ามแดน (Inter-State) และการขนส่งผ่านแดน (Transit) ตามกรอบความตกลงที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงทิศทางการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ อาทิ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) เชื่อมโยงระหว่างไทย เมียนมา/สปป.ลาว และจีน แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) เชื่อมโยงระหว่างเวียดนาม สปป.ลาว ไทย และเมียนมา แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมโยงระหว่าง ไทย กัมพูชา และเวียดนาม รวมถึงแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบ และการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย และศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

สถานการณ์การขนส่งไทยในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

- ปัจจุบันการขนส่งทางด่านถนนระหว่างประเทศไทย-ลาว ไม่มีการจำกัดโควตา ไม่มีการจำกัดจำนวนรถ และไม่มีการจำกัดจำนวนผู้ประกอบการ
- ในข้อตกลง GMS จะมีหลายระดับ ซึ่งหนึ่งในนั้นก็มีระดับ CBTA ถึงแม้ว่าจะมีการลงนามข้อตกลงกันเรียบร้อยแล้วแต่ปัจจุบันก็ยังไม่สามารถวิ่งรถกันได้ ซึ่งขณะนี้ถือว่าเป็น Initial Implementation โดยใช้ชั่วคราวกับด่านที่มีศักยภาพสูงก่อน เช่น ด่านอรุณประเทศ-ปอยเปต โดยจะมีโควตาวิ่งได้ อยู่ที่ 150 คัน อีกแห่งคือ ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ซึ่งด่านนี้จะสืบเนื่องไปถึงเรื่อง CCA (Common Control Area) โดยที่ด่านนี้ก็จะทำเป็น Initial Implementation โดยจะทำการเป็นคู่ประเทศไป ด่านมุกดาหารเป็นด่านนำร่องที่จะต้องทำ CCA การทำงานระหว่างประเทศของ C.I.Q นั้น ยังอยู่ในขั้นตอนของเพียงแค่การให้ความรู้กับประเทศลาวเท่านั้น ปัจจุบันยังไม่มีการขออนุญาตให้เจ้าหน้าที่ของไทยไปทำงานที่ด่านประเทศลาว หรือเจ้าหน้าที่ของประเทศลาวได้มาทำงานกับด่านประเทศไทย ซึ่งจะกระทบกับการทำงานร่วมกันระหว่างประเทศตรงด่านชายแดนไทยและลาวคือ ระบบงานของทางฝั่งลาว ยังไม่ได้มาตรฐาน เนื่องจากประเทศลาวยังใช้เอกสารที่เป็นลักษณะกระดาษ





การประกันภัยสำหรับการขนส่งสินค้าใน GMS

ตัวแทนที่ปรึกษาจากสมาคมประกันวินาศภัยได้ให้ข้อมูล เรื่องประกันภัยที่จะครอบคลุมไปในต่างประเทศ คือ ประกันภัยในประเทศไทยที่มีทั้งของสัญชาติไทยและสัญชาติญี่ปุ่น ในเงื่อนไขกรมธรรม์ผู้ประกอบการสามารถขยายความคุ้มครองไปยังต่างประเทศได้ ทั้งนี้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ คือ รถ โดยถ้าเป็นรถรับจ้างขนส่งสินค้าแล้วไปเกิดอุบัติเหตุที่ต่างประเทศ อาจจะเป็น ลาว เมียนมา หรือกัมพูชาก็ตามแต่ เช่น รถพลิกคว่ำ รถตกข้างทาง สินค้าที่บรรทุกขนานนั้นได้รับความเสียหาย กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการซื้อไว้ ร่วมกับขยายความคุ้มครองอาณาเขต จะคุ้มครองผู้ประกอบการโดยอัตโนมัติ การบริการด้านสินไหมในแต่ละบริษัท มีลักษณะดังนี้ บางบริษัทอาจจะใช้พนักงานของบริษัทตนเองข้ามไปดูแลลูกค้าในประเทศเพื่อนบ้าน หรือบางบริษัทอาจจะไม่ใช้พนักงานของตนเองแต่อาจจะใช้บริษัทสำรวจของไทย ที่เป็นบริษัทสำรวจของไทยมีอาชีพเข้าไปดูแลให้ หรือบางบริษัทอาจจะไม่มีพันธมิตรบริษัทประกันภัยในประเทศเพื่อนบ้านที่ทำข้อตกลง MOU กัน เช่น หากรถเกิดอุบัติเหตุบริษัทประกันทางฝั่งประเทศเพื่อนบ้านจะส่งพนักงานไปดูแลให้ ตัวอย่างบริษัทประกันภัยที่มีกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองแบบขยายอาณาเขต เช่น วิริยะประกันภัย, MSIG, มิตซูยามารีน, กรุงเทพประกันภัย หรือเมืองไทยประกันภัย การขอขยายอาณาเขตทางบริษัทประกันภัยอาจจะมีค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมแต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินร้อยละ 20 ของเบี้ยประกันภัยที่ผู้ประกอบการทำอยู่ในประเทศไทย ระยะเวลาที่คิดเพิ่มจะต่างกันแต่จะคิดเพิ่มได้ไม่เกินร้อยละ 20 ซึ่งถ้าผู้ประกอบการทำในต่างประเทศข้อมูลเพิ่มเติมสามารถศึกษาได้ที่ www.oic.or.th หรือกรณีที่ยกยอได้คำแนะนำเกี่ยวกับการประกันภัยสามารถโทรได้ที่หมายเลข 1186

การขออนุญาตส่งออกสินค้าเกษตร ไปยังประเทศจีน

ตามที่ประเทศจีนได้มีระเบียบการนำเข้าผลไม้ ด้วยยอดส่งออกผลไม้ไทย 3.2 หมื่นล้าน กรมวิชาการเกษตร โรงคัดบรรจุ (ล้าง) จีน-ไทย ต้องขึ้นทะเบียนหลังบังคับบังคับต้องได้มาตรฐาน GMP รวมถึงสวนที่ซื้อต้องได้มาตรฐาน GAP เพื่อรักษาสีทึบในการส่งออก โดยมีผลในวันที่ 1 กรกฎาคม 2562 ที่ผ่านมา

จากมติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมทางเทคนิคด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชไทย-จีน (JTC-SPS) ครั้งที่ 6 เมื่อเดือนธันวาคม 2561 ณ กรุงปักกิ่ง ฝ่ายไทยได้นำส่งฐานข้อมูลการขึ้นทะเบียนสวนผลไม้และโรงคัดบรรจุผลไม้ (ล้าง) ที่มีพิธีสารทั้ง 5 ชนิด (ทุเรียน มะม่วง มังคุด ลิ้นจี่ ลำไย) ให้กับทางการจีนไปเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่เพื่อความสมบูรณ์ ของข้อมูลจึงยังอยู่ระหว่างการปรับปรุงข้อมูลดังกล่าวเป็นระยะ ๆ เนื่องจากมีผู้มายื่นขอขึ้นทะเบียนอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายจีนจึงขอให้ส่งเอกสารการขึ้นทะเบียนเพิ่มเติมภายในวันที่ 1 มิถุนายน และจะเริ่มบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2562 โดยจะมีการปรับข้อมูลดังกล่าวปีละ 1 ครั้ง

การขึ้นทะเบียนสวนผลไม้และโรงคัดบรรจุที่ทางการจีนจะนำมาบังคับใช้ครั้งนี้จะบังคับใช้กับผลไม้ทุกชนิด และกับทุกประเทศที่ส่งออกผลไม้ไปจีนไม่ใช่เฉพาะกับประเทศไทย โดยความคืบหน้าทางกรมวิชาการเกษตรได้ประกาศให้โรงคัดบรรจุ มาสมัครขึ้นทะเบียนโรงคัดบรรจุได้ โดยต้องระบุชื่อบริษัท รหัสผู้ส่งออก หมายเลขทะเบียนสวนหรือรหัสแปลงมาตรฐาน GAP ซึ่งมีเลข 15 หลัก พร้อมระบุวันเดือนปีที่คัดบรรจุและมีคำว่า "Export to China" ซึ่งจะสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ โดยจะแจ้งพร้อมรายชื่อสวนผลไม้ที่โรงคัดบรรจุได้มีการรับชื่อ เมื่อสมัครแล้วจะทยอยตรวจรับรอง ถ้าตรวจไม่ผ่านก็จะไปตั้งรายชื่อออก ทั้งนี้สวนผลไม้ที่ปลูกเพื่อส่งออกต้องขึ้นทะเบียนและได้รับมาตรฐานการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี (GAP) และโรงคัดบรรจุต้องผ่านมาตรฐานหลักเกณฑ์และวิธีการที่ดีในการผลิต (GMP)

โดยทั้งนี้ ทาง สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้ประสาน ส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร และสำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้จัดเตรียมข้อมูลเพื่อประชาสัมพันธ์ขั้นตอนการดำเนินการต่าง ๆ โดยละเอียด เพื่อประชาสัมพันธ์ให้กับท่านสมาชิกทราบและสามารถดำเนินการต่อไป โดยรายละเอียดจัดทำไว้ในรูปแบบ QR Code สำหรับดาวน์โหลด

LQSP PLUS Batch 12

Logistics Qualification System Program

หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง

เป็นหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

เน้นการปฏิบัติงานจริง โดยการถ่ายทอดประสบการณ์ จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทชั้นนำ ส่งผู้เข้าร่วมอบรมอย่างต่อเนื่อง อาทิ

วิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิในหลักสูตร



คุณพจนาน ภาษวริน
อดีตผู้อำนวยการบริหารด้าน Supply Chain Management บริษัท Iuaगी (ประเทศไทย) จำกัด



คุณนพพร อินพสิกรา
คณบดีกิตติคุณ วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม



คุณราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน



ดร. ชัยชาญ เจริญสุข
กรรมการ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย



อบรมทุกวันศุกร์ และ เสาร์
เริ่ม 6 กันยายน - 8 พฤศจิกายน 2562

สมาชิกสภาผู้ส่งออก บุคคลทั่วไป
42,900 บาท 49,900 บาท

(ราคานี้รวมค่าอบรม, ค่าอาหาร, ค่า Site Visit และ ค่าเอกสาร)

ดูรายละเอียดเพิ่มเติม
และลงทะเบียนเข้าร่วมอบรมได้ที่
<http://bit.ly/2G9s2W6>

Organized by TNSC
Supported by JETRO SPU

ข้อมูล : ส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร และสำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ปฏิทินกิจกรรมและการศึกษาดูงาน ประจำปี 2562

(กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

AUGUST

- 20 Site Visit โรงงานโตโยต้า บ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา**
โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ โรงงานโตโยต้า บ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
สมาชิก 1,500 บุคคลทั่วไป 2,500
- 21 ออบุส “Cost Management in Operation”**
โดย : คุณศุภพร คงศรี
ณ โรงแรมใบกรุงเทพฯ
สมาชิก 3,500 บุคคลทั่วไป 4,500
- 22 Site Visit ท่าเรือแม่น้ำและคลังสินค้า บจก.ธนสรโรซ์**
โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ บจก.ธนสรโรซ์ อ.สามโคก จ.ปทุมธานี
สมาชิก 1,500 บุคคลทั่วไป 2,500

SEPTEMBER

การอบรมระยะสั้นหลักสูตรประกาศนียบัตร โลจิสติกส์ (LQSP Plus)
หลักสูตร 3 เดือน : อบรมทุกวันศุกร์-เสาร์ เริ่มวัน ตลอดเดือนกันยายน-พฤศจิกายน
11 Units / 18 Days

โดย : ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
จากภาคธุรกิจและเอกชน

ณ โรงแรมอทิส ลุมพินี ก.พระราม 4

สมาชิก 42,900 บุคคลทั่วไป 49,900

**5 ออบุส “รู้ทันกลโกง จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP 600”
(*รวมหนังสือ 1 เล่ม)**

โดย : อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา

ณ โรงแรมใบกรุงเทพฯ

สมาชิก 4,500 บุคคลทั่วไป 5,500

OCTOBER

- 5 ออบุส “พิธีการศุลกากรภายใต้
พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ.2560”**
โดย : คุณศุภริกา นาค์ กรีชไทรวรรณ
กรมศุลกากร
โรงแรมใบกรุงเทพฯ
สมาชิก 3,500 บุคคลทั่วไป 4,500
- 16 Site Visit คลังสินค้า Kerry Logistics
Center และท่าเรือ Kerry Siam Seaport**
โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ณ คลังสินค้า Kerry Logistics Center
และ ท่าเรือ Kerry Siam Seaport
แหลมฉบัง จ.ชลบุรี
สมาชิก 1,500 บุคคลทั่วไป 2,500
- 19 ออบุส “สัญญาฉบับขนส่งสินค้าและ
ความรับผิดชอบ พ.ร.บ.รับขนส่ง
ทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พ.ร.บ.ขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548”
(*รวมหนังสือ 2 เล่ม)**
ศ.ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร
คณะนิติศาสตร์ มธ.
ณ โรงแรมใบกรุงเทพฯ
สมาชิก 4,500 บุคคลทั่วไป 5,500

Logistics Qualification System Program (LQSP PLUS) Batch 12

What's New?

- E-Logistics
- Global Logistics Management
- Procurement and Purchasing Management
- Transportation Management and Multimodal Transportation
- Special Issue : Logistics Disruption and Digital Supply Chain / E-commerce Logistics Trends

More Information



<http://bit.ly/2G9s2W6>

Course Outline (6 September- 8 November 2019)

Opening Ceremony / Orientation & Report Assignment	Unit 6 Green Logistics
Unit 1-1 Introduction of Value Chain and Logistics	Unit 7 Special Issue
Unit 1-2 Introduction of Value Chain and Logistics (Group Discussion)	Unit 8 Internal Logistics Management
Unit 2-1 Logistics Network (Distribution Center)	Unit 9-2 Cost Management in Operation (Case Study)
Unit 2-2 Management of Modernize Material Handling Equipment	Unit 9-1 Cost Management of Logistics
Unit 2-3 Packaging and Logistics	Report Assignment Deadline & Later Term Examination
Unit 2-4 Procurement and Purchasing Management	Site Visit
Unit 2-5 Inventory Management	Unit 10 Beer Game – Supply Chain Simulation
Unit 2-6 Warehouse Management & Facility Layout Management	Unit 11-1 Group Practice for the Operation Improvement of Logistics Center
Unit 2-7 Transportation Management and Multimodal Transportation	Unit 11-2 Group Practice for the Operation Improvement of Logistics Center
Unit 3 Global Logistics Management	Oral Examination
Unit 4 E-Customs	Certification Ceremony
Unit 5 E-Logistics	
Former Term Examination	

Ratio of Training

- Academic **40%** & Workshop **60%**

Registration Fee

- TNSC Member **42,900 THB** - Non-Member **49,900 THB**



Certificate Ceremony - LQSP PLUS Batch 11
27 trainees received the certificate of completion.



ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรมได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501-503 หรือที่ E-mail: tmsc@tmsc.com

บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงาน หรือองค์กร (In-House Training)

หัวข้อและระยะเวลาการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับความต้องการของบริษัทสมาชิกผู้ขอรับบริการ