



TNSC

www.tnsc.com

สรุปผลการดำเนินงานของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
ประจำปี 2562 และแผนงาน/โครงการ ปี 2563

EXPORT

YOUR VALUE

to enhance competitiveness
for THAI exporters

Logistics • Trade Facilitation • Innovation • Sustainability



KEY HIGHLIGHT

การดำเนินงานที่สำคัญเร่งด่วนในปี 2562 เพื่อผลักดันและแก้ไขปัญหากับสมาชิก

ในปี 2562 สภาวะเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจไทยยังอยู่ในภาวะชะลอตัว ทั้งจากปัจจัยภายนอกประเทศ และภายในประเทศ สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) หรือ สมาผู้ส่งออก ได้มีการดำเนินการเร่งด่วนเพื่อผลักดันและแก้ไขปัญหากับสมาชิกใน 3 ด้านหลัก ดังนี้

สถานการณ์ค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง

- เข้าพบหารือร่วมกับธนาคารแห่งประเทศไทย และจัดทำข้อเสนอแนะจาก สรท.
- จัดตั้งคณะทำงานเพื่อผลักดันการชำระค่าระวางเรือเป็นสกุลเงินต่างประเทศ พร้อมจัดทำข้อเสนอแนะต่อกรมสรรพากร ธนาคารแห่งประเทศไทย ตัวแทนสายเรือ และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



ติดตามและผลักดันการแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

- การดำเนินการตามมาตรการ IMO 2020 Low Sulphur Regulation ของสายเรือกับผลกระทบต่อผู้ส่งออก
- การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการขนส่งสินค้าทางทะเล ของสายเรือ และ Freight Forwarder เช่น VGM Fee, Port Congestion Surcharge (PCS), Container Imbalance Charge (CIC), Equipment Maintenance Charge for Import (EMCI)
- การผลักดันการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง โดยส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการส่งออก



การผลักดันการขยายตลาด และการเจรจาเขตการค้าเสรี

- เข้าร่วมให้ข้อเสนอแนะและติดตามความคืบหน้าความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) อาทิ Thai – EU / UK, RCEP, CPTPP ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง
- การพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย โครงการ National Digital Trade Platform: NDTP ร่วมกับ คณะกรรมการ กกร.
- เชิญชวนและประชาสัมพันธ์ให้สมาชิกเข้าร่วมงานแสดงสินค้าสุดยอดแบรนด์ไทย 2562 (Top Thai Brands 2019) โดยปี 2562 มีสมาชิกเข้าร่วม จำนวน 27 บริษัท 44 คูหา
- ประชาสัมพันธ์และรับสมัครสมาชิกเข้าร่วมโครงการ SMEs Proactive ระยะที่ 3 ปี 2562-2564 เพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาดและเจรจาธุรกิจในตลาดใหม่ที่สนใจ โดยในปี 2562 มีสมาชิกเข้าร่วมโครงการ จำนวน 28 บริษัท จำนวน 44 กิจกรรม ได้รับงบประมาณสนับสนุนทั้งสิ้นประมาณ 8,800,000 บาท



การดำเนินงานของ สรท. ในการแก้ไขปัญหาเงินบาทแข็งค่า

- สรท. ได้เข้าพบหารือร่วมกับธนาคารแห่งประเทศไทย ในปี 2562 จำนวน 2 ครั้ง และได้จัดทำข้อเสนอแนะไปยังธนาคารแห่งประเทศไทย ได้แก่
 - 1) ด้านอัตราแลกเปลี่ยน ประกอบไปด้วย
 - 1.1) ขอให้ดำเนินนโยบายอย่างเข้มข้นมากขึ้นในการป้องกันการไหลเข้าของเงินทุนที่เข้ามาเก็งกำไรระยะสั้น
 - 1.2) ขอให้รักษาทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนให้สอดคล้องกับประเทศคู่ค้าและคู่แข่งในภูมิภาค
 - 1.3) ขอให้ ธพท. จัดให้มีโฆษก และ/หรือข้อมูลผ่านช่องทางออนไลน์เพื่อให้ข้อมูลทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงและเป็นปัจจุบัน เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถตัดสินใจป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างถูกต้องและทันทั่วถึง เนื่องจาก ข้อมูลคาดการณ์จากสถาบันการเงินและธนาคารพาณิชย์อาจทำให้สับสน และการซื้อขายสินค้าด้วยเงินสกุลท้องถิ่นเพื่อกระจายความเสี่ยง ต้องพิจารณาสกุลเงินที่เหมาะสม อาทิ เงินยูโรหรือเงินปอนด์สเตอร์ลิงอ่อนค่ากว่าเงินไทย จึงควรให้ข้อมูลที่ เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับสถานการณ์จริงให้มากที่สุด
 - 2) ด้านต้นทุนการเงิน ประกอบไปด้วย
 - 2.1) ลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายและควบคุมส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยของธนาคารพาณิชย์ จึงควรช่วยกำกับดูแล เพื่อให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนดอกเบี้ยที่ต่ำลง
 - 2.2) สนับสนุน SMEs ในการทำประกันค่าเงินในสถานการณ์ที่ผันผวนอย่างรวดเร็วอย่างต่อเนื่องและได้มากขึ้น
 - 2.3) ขอให้เปิดเผยข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมการซื้อขายเงินตราล่วงหน้า (Foreign Exchange Forward Contract) ของธนาคารพาณิชย์หรือกำหนดค่าธรรมเนียมกลาง เพื่อใช้ในการประกอบการทำประกันความเสี่ยงโดยทาง ธพท. ได้มีการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ดังนี้
 - 1) ท้าหรือกับผู้ประกอบการในกลุ่มสินค้าหลักเพื่อทราบสถานการณ์และผลกระทบที่แท้จริงจากการแข็งค่าของเงินบาท
 - 2) ปรับปรุงมาตรการป้องปรามการเก็งกำไรค่าเงินบาท และเพิ่มความเข้มงวดในการรายงานข้อมูลการลงทุนในตราสารหนี้ของนักลงทุนต่างชาติ เพื่อเพิ่มแรงกดดันของเงินทุนไหลเข้าในระยะยาว ประกอบด้วย
 - 2.1) ลดยอดคงค้างบัญชีเงินฝากสกุลบาทของผู้มีถิ่นที่อยู่ต่างประเทศ จากเดิม 300 ล้านบาท เป็น 200 ล้านบาท ต่อราย
 - 2.2) เพิ่มความเข้มงวดการรายงานข้อมูลยอดคงค้างการถือครองตราสารหนี้ไทยของนักลงทุนต่างชาติ โดยรายงานถึงระดับชื่อผู้ได้รับผลประโยชน์ที่แท้จริง (Ultimate Beneficial Ownership: UBO)
 - 3) ปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายจาก 1.75% มาอยู่ที่ 1.5% และในปี 2563 ทาง สรท. จะมีการเข้าพบหารือกับทาง ธพท. อย่างต่อเนื่อง
- สรท. ได้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อผลักดันการชำระค่าระวางเรือเป็นสกุลเงินต่างประเทศ โดยจะมีการเข้าพบหารือกับกรมสรรพากร ธนาคารแห่งประเทศไทย และตัวแทนสายเรือ เพื่อหารือแนวทางการดำเนินงานร่วมกันเพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถที่จะชำระค่าระวางเรือเป็นสกุลเงินต่างประเทศได้ โดยมติที่ประชุมคณะทำงานเพื่อผลักดันการชำระค่าระวางเรือเป็นสกุลเงินต่างประเทศ มีข้อเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ข้อเสนอแนะต่อกรมสรรพากร ขอให้แก้ไข ม.9, มาตรา 65 ทวิ (5) และ (8), มาตรา 79/4 เป็นกรณีเฉพาะสำหรับการชำระค่าระวางเรือในสกุลต่างประเทศ โดยอนุญาตให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้คำนวณ เป็นอัตรา Fixed rate เพื่อให้ผู้ส่งออก และสายเรือสามารถใช้อัตราดังกล่าวคำนวณภาษีหัก ณ ที่จ่าย ออกใบกำกับภาษี หรือภาษี VAT เป็นอัตราอ้างอิงเดียวกัน เพื่อให้สามารถดำเนินการชำระค่าระวางเรือในรูปสกุลเงินต่างประเทศได้ในทางปฏิบัติ

ข้อเสนอแนะต่อธนาคารแห่งประเทศไทย

 - 1) อำนวยความสะดวกการใช้บัญชี FCD สำหรับการชำระค่าสินค้าและบริการภายในประเทศ อาทิ
 - 1.1) ขอให้ ธพท. สนับสนุนปรับปรุงระเบียบที่เอื้อต่อการโอนเงินให้มีความคล่องตัวมากขึ้น โดยเฉพาะผู้ประกอบการภายในประเทศในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของซัพพลายเชนการค้าระหว่างประเทศและมีการดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศ สามารถชำระค่าสินค้าและบริการในสกุลเงินต่างประเทศผ่านบัญชี FCD ในรูปแบบธุรกิจกับธุรกิจได้
 - 1.2) ผลักดันให้ ธพท. พิจารณาจัดตั้งสำนักหักบัญชีในประเทศไทย (Clearing house) เพื่อลดระยะเวลาดำเนินงาน ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถรับทราบสถานะการชำระเงินผ่านบัญชี FCD ได้อย่างรวดเร็ว
 - 2) บริหารจัดการค่าธรรมเนียมทางการเงิน
 - 2.1) ขอให้ ธพท. เข้าควบคุมส่วนต่างค่าธรรมเนียมการโอนเงินผ่านบัญชี FCD ของธนาคารพาณิชย์ (ปัจจุบันมีอัตราส่วนค่าธรรมเนียมอยู่ที่ 1 ส่วน 4 หรือร้อยละ 0.25 ต่อของมูลค่าสินค้า ส่วนหนึ่งจากการที่ไทยยังไม่มีสำนัก Clearing house.
 - 2.2) พิจารณาค่าธรรมเนียมการทำธุรกรรมธนาคารพาณิชย์ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม อาทิ 1) อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม 2) ค่าธรรมเนียมการทำประกันความเสี่ยงค่าเงิน Forward/Option เพื่อไม่เป็นการซ้ำเติมผู้ส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากค่าเงินบาทแข็งอยู่ก่อนแล้ว

ข้อเสนอแนะต่อตัวแทนสายเรือและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

 - 1) หากให้ใช้เงินสกุลเหรียญสหรัฐ ในการชำระค่าบริการ ขอให้มีการพิจารณาผ่อนปรน และยกเว้นข้อกำหนดที่เป็นอุปสรรคในเรื่องอัตราแลกเปลี่ยน รวมถึงให้ยกเลิกค่า CAF 5%
 - 2) ข้อเสนอแนะต่อตัวแทนสายเรือและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศควรรนำระบบ software บัญชีเข้ามาช่วยในการยื่นภาษีกับสรรพากร

สถานการณ์ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

- การดำเนินการตามมาตรการ IMO 2020 Low Sulphur Regulation ของสายเรือ สรท. ได้เข้าพบหารือร่วมกับ IMO เพื่อติดตามสถานการณ์ พร้อมทั้งหารือแนวทางการลดผลกระทบกับผู้ส่งออก และนำเข้า ตลอดจนทำหนังสือหารือไปยังหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม และกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งขณะนี้กรมการค้าภายในอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูล และนำประเด็นสู่การพิจารณา
- การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการขนส่งสินค้าทางทะเล ของสายเรือ และ Freight Forwarder



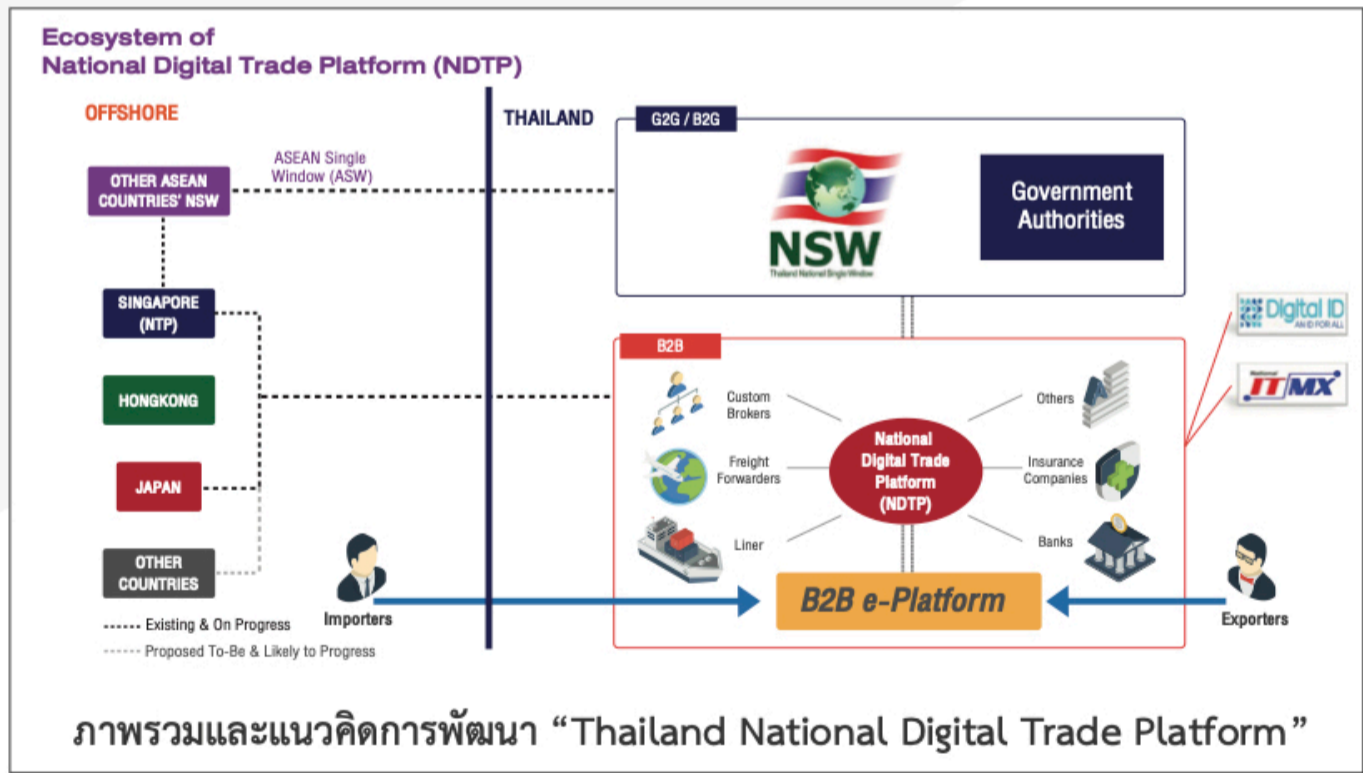
- **ค่า VGM Fee** เป็นค่าใช้จ่ายในการแจ้งน้ำหนักของตู้สินค้าให้กับสายเรือตามข้อกำหนด Verified Gross Mass (VGM) ของ IMO ซึ่งบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) บางรายเรียกเก็บจากผู้ส่งออกในอัตรา 15-20 เหรียญสหรัฐ ต่อ shipment และไม่สามารถแจ้งถึงสาเหตุของการเรียกเก็บดังกล่าวได้ชัดเจน ในประเด็นนี้ สรท. ได้เข้าไปให้ข้อมูลกับสำนักงานคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า (OTCC) เพื่อแจ้งถึงปัญหาของการเรียกเก็บ ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการ
- **ค่า Port Congestion Surcharge (PCS)** เป็นค่าบริการที่สายเรือเรียกเก็บอันเนื่องมาจากความหนาแน่นในการใช้บริการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ในอัตรา 50 เหรียญสหรัฐต่อตู้ 20 ฟุต และ 100 เหรียญสหรัฐต่อตู้ 40 ฟุต
- **ค่า Container Imbalance Charge (CIC)** ในอัตรา 50-60 เหรียญสหรัฐต่อตู้ 20 ฟุต และ 100-120 เหรียญสหรัฐต่อตู้ 40 ฟุต สำหรับการนำเข้าสินค้ามายังท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งสายเรือไม่สามารถแสดงข้อเท็จจริงให้เห็นถึงความสมเหตุสมผลของค่าใช้จ่ายในรายการดังกล่าวได้

นอกจากนี้ สรท. ยังได้ทำหนังสือถึงกรมการค้าภายใน ในประเด็นค่า PCS และ CIC รวมถึงทำหนังสือให้ขอความเห็นเรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาการเรียกเก็บค่าบริการภายในประเทศ (Local Charges) ไปยังคณะอนุกรรมการพิจารณาตามมติของคณะกรรมการโลจิสติกส์ เพื่อตรวจสอบข้อเท็จจริง และพิจารณาดำเนินการ

- การผลักดันการหารือเรื่องค่า Equipment Maintenance Charge for Import (EMCI) ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สายเรือเรียกเก็บจากผู้นำเข้าในอัตรา 250-300 บาท/20' และ 500-600 บาท/40' เพื่อรองรับความเสียหายเบื้องต้นจากการใช้งานตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า เพื่อทดแทนการเรียกเก็บค่ามัดจำตู้สินค้า โดย สรท. ได้จัดประชุมร่วมกับตัวแทนสายเรือและสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) ในการหาแนวทางร่วมกันในการลดผลกระทบและเพิ่มทางเลือกให้กับผู้นำเข้า และมีนโยบายการผลักดันการหารือร่วมกับ EXIM Bank ในการออกกรมธรรม์เพื่อเป็นทางเลือกในการรับประกันความเสียหายของตู้สินค้า
- การผลักดันการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง โดยส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการส่งออก ซึ่ง สรท. ได้รวบรวมประเด็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศและชายฝั่ง พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาและการกำหนดนโยบายส่งเสริมการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศและชายฝั่ง อาทิ การสร้างท่าเทียบเรือเฉพาะ เพื่อรับเรือชายฝั่ง และการสร้างท่าเรือชายฝั่งในเขตภาคใต้ การกำหนดอัตราค่าภาระของเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ และการศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้าสำหรับแต่ละรูปแบบ
- การผลักดันแก้ไขประกาศกรมศุลกากร ที่ 134/2561 สืบเนื่องจากกรมศุลกากรได้มีการออกประกาศฯ โดยกำหนดให้สายเรือ/ตัวแทนเรือยื่นบัญชีสินค้าทางเรือล่วงหน้า 24 ชั่วโมงก่อนเรือออก ส่งผลให้สายเรือปรับระยะเวลาการเรียกเอกสารจากผู้ส่งออกเร็วขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ส่งออก ไม่ว่าจะเป็นต้นทุนการแก้ไขข้อมูลต้นทุนในการดำเนินการกระทบต่อราคาสินค้า และการสูญเสียโอกาสในการดำเนินธุรกิจและการแข่งขัน โดย สรท. ได้รวบรวมประเด็นผลกระทบ และผลักดันการทบทวนและแก้ไขประกาศฯ ไปยังกรมศุลกากร ขณะนี้ได้มีการออกประกาศกรมศุลกากรที่ 168/2562 เรื่องแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกรมศุลกากร ที่ 134/2561 ซึ่งเป็นไปตามข้อเรียกร้องของ สรท. โดยอนุญาตให้นายเรือหรือผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือ จัดทำข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ (Master Sea Cargo Manifest Message) และส่งข้อมูลบัญชีสินค้าทางเรือ (Master Sea Cargo Manifest Message) ทางอิเล็กทรอนิกส์ ภายในกำหนด 24 ชั่วโมงนับแต่เรือออกจริง และสามารถส่งข้อมูลแก้ไขหรือยกเลิกข้อมูลบัญชีสินค้าสำหรับเรือทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ โดยไม่ต้องยื่นคำร้องขอแก้ไขต่อหน่วยงานบริการศุลกากร ณ ท่าเรือที่ส่งออก โดยปรับแก้เป็นภายใน 24 ชั่วโมงนับแต่เรือออกจริง จึงจะไม่พิจารณาความผิด

การผลักดันการขยายตลาด และการเจรจาเขตการค้าเสรี

- สรท. ได้เข้าร่วมให้ข้อเสนอแนะและติดตามความคืบหน้าความตกลงเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
 - เร่งรัดเจรจา Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)
 - รื้อฟื้นการเจรจา ขอให้เร่งเจรจา FTA Thai – European Union และเร่งเจรจาความตกลงเขตการค้าเสรีเพิ่มเติมกับสหราชอาณาจักร เนื่องจากความกังวลสถานการณ์ Brexit ซึ่งจะเป็นโอกาสของไทยในการขยายตลาดไปสหราชอาณาจักร ได้โดยตรง รวมถึงตลาดสหภาพยุโรป ที่ล่าสุดรัฐสภายุโรปและรัฐสภาไทยมีมติให้เริ่มเจรจาความตกลง FTA ร่วมกัน โดยฝ่ายไทยอยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้ถึงผลดี ผลเสียในแต่ละประเด็นหากมีการเจรจา
 - ประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลต่อคู่ค้าและหน่วยงานของประเทศคู่เจรจาถึงความพร้อมของประเทศไทย และประสานงานเพื่อให้เกิดการสนับสนุนจากภาคเอกชนในประเทศคู่ค้าเพื่อให้เกิดการเจรจาการค้าเสรีกับประเทศคู่ค้าเป้าหมาย
- สรท. ได้เข้าร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน กระทรวงพาณิชย์ (กรอ.พาณิชย์) เพื่อหารือ มาตรการรองรับผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกากับจีน โดย สรท. เสนอให้ส่งเสริมการส่งออกไปยังตลาดทดแทน (Market diversification) เพื่อการกระจายความเสี่ยง สำหรับกลุ่มสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้า แต่ยังเป็นสินค้าที่มีสัดส่วนต่อมูลค่าการส่งออกค่อนข้างมากในตลาดศักยภาพระดับรอง รวมถึงแนวทางการเร่งรัดการส่งออก การเปิดตลาดการค้าใหม่ๆ ผ่านกิจกรรม Trade mission / Exhibition ทั้งในตลาดหลักและตลาดใหม่หรือตลาดศักยภาพระดับรอง อาทิ เอเชียใต้ แอฟริกา ตะวันออกกลาง ลาตินอเมริกา เร่งเจรจาการค้าเสรี อาทิ ไทย-สหภาพยุโรป RCEP และ CPPTPP เป็นต้น เสนอให้มีการจัดตั้ง War Room เพื่อรับมือสถานการณ์ทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว มาตรการการส่งเสริมการค้าชายแดน เป็นต้น
- สรท. เข้าร่วมโครงการจัดคณะผู้บริหารระดับสูงกระทรวงพาณิชย์และคณะผู้แทนการค้าสินค้าเกษตรเดินทางเยือนสาธารณรัฐอินเดีย (มุมไบ-เจนไน) นำโดยนายจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์ รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และคณะผู้แทนการค้าสินค้าเกษตร (สินค้าไม้ยางพารา ผลไม้ (มังคุด ลำไย เงาะ แก้วมังกร ฝรั่ง) ปาล์มน้ำมัน และ Bio Packaging เดินทางเยือนสาธารณรัฐอินเดีย ระหว่างวันที่ 24-28 กันยายน 2562 เพื่อผลักดันขยายการส่งออกสินค้าตามข้างต้นสู่ตลาดอินเดียได้อย่างเป็นรูปธรรมและเพื่อผลักดันการส่งออกของไทยให้ได้ตามเป้าปี 2562
- การพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย โครงการ National Digital Trade Platform: NDTP ร่วมกับคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน (กรร.) **ความคืบหน้าล่าสุด** เมื่อวันที่ 10 ก.ย.62 ครม.มีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (NDTP) และเมื่อวันที่ 27 พ.ย. 62 นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการ พัฒนาระบบราชการ ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนาระบบราชการเฉพาะกิจ เกี่ยวกับการศึกษาและกำหนดแนวทางการพัฒนา แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย
- สรท. ได้เชิญชวนและประชาสัมพันธ์ ให้สมาชิกเข้าร่วมงานแสดงสินค้าสุดยอดแบรนด์ไทย 2562 (Top Thai Brands 2019) เพื่อขยายตลาดในกลุ่มประเทศ CLMV และจีนตอนใต้ จำนวน 5 ประเทศ 6 ครั้ง มีสมาชิกสมัครเข้าร่วมงานจำนวน 27 บริษัท 44 คูหา
- สรท. ได้ประชาสัมพันธ์และรับสมัครสมาชิกเข้าร่วมโครงการ SMEs Proactive ระยะที่ 3 ปี 2562-2564 เพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาด และเจรจาธุรกิจในตลาดใหม่ที่สนใจ โดยมีสมาชิกเข้าร่วมโครงการจำนวน 28 บริษัท จำนวน 44 กิจกรรม ได้รับงบประมาณสนับสนุนทั้งสิ้นประมาณ 8,800,000 บาท



นอกจากนี้ สรท. ยังได้มีการดำเนินการเพื่อเจรจาต่อรอง ประสานงานและผลักดันการแก้ไขปัญหาด้านการค้าระหว่างประเทศ ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การอำนวยความสะดวกทางการค้า การบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และการพัฒนาองค์ความรู้ให้กับสมาชิกและผู้ประกอบการ ดังนี้

การดำเนินงานด้านเศรษฐกิจและการส่งออก และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

- โครงการดัชนีการส่งออก และการแถลงข่าวสถานการณ์ส่งออกรายเดือน ปี 2562



การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการอำนวยความสะดวกทางการค้า

- โครงการประเมินผลแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ในช่วงระยะครึ่งแผน
- การแก้ไขปัญหาความสูงรถบรรทุกสำหรับบรรทุกรถยนต์ (Car Carrier)
- โครงการ Best Container Liner Award 2019

BEST CONTAINER LINER AWARD 2019

โครงการ Best Container Liner Award เป็นการประเมินความพึงพอใจคุณภาพในการให้บริการของสายเรือ Container ในเส้นทางที่เป็นคู่ค้าหลักของไทย ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ตะวันออกกลาง และเอเชีย เพื่อให้ผู้ส่งออก นำเข้า สามารถนำไปพิจารณาตัดสินใจเลือกใช้บริการสายเรือ โดยหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการสำรวจเพื่อประเมินประกอบด้วย 18 หลักเกณฑ์ย่อย ซึ่งสามารถจัดกลุ่มได้เป็น 7 กลุ่มใหญ่

ประกาศผลรางวัลชนะเลิศ Best Container Liner Award 2019

- ONE** US : Ocean Network Express
- msc** Europe : Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC)
- Hapag-Lloyd** Middle East : Hapag-Lloyd
- SEALAND** Asia : Sealand - A Maersk Company Asia
- EMIRATES SHIPPING LINE** Small & Medium Container Line : Emirates Line



ตารางคะแนนเฉลี่ยรวมจากการจัดอันดับในแต่ละเส้นทาง และคะแนนเฉลี่ยรวมสำหรับสายเรือขนาดเล็ก

เส้นทาง	อันดับ	2019	คะแนนเฉลี่ยรวม	คะแนนรวมในโครงการปีงบประมาณ Q 2019						
				Reliability	Services Quality	Cost of Services	Traceability	Availability	Accuracy document issuance	Lost/Damage
USA	1	ONE	3.71	3.743	3.894	3.638	3.755	3.647	3.824	3.558
	2	HMM	3.63	3.789	3.575	3.590	3.800	3.587	3.950	3.375
	3	Hapag-Lloyd	3.62	3.500	3.397	3.630	3.783	3.687	3.842	3.765
EU	1	MSC	3.80	3.933	3.833	3.702	3.931	3.758	3.897	3.358
	2	Maersk	3.75	4.016	3.898	3.744	3.887	3.591	3.639	3.527
	3	Hapag-Lloyd	3.71	3.984	3.832	3.825	3.988	3.621	3.750	3.385
Middle East	1	Hapag-Lloyd	4.06	4.289	3.954	4.098	4.214	4.048	4.143	3.508
	2	ONE	3.83	3.891	3.776	3.868	3.906	3.833	3.953	3.538
	3	Yangming	3.78	3.833	3.708	3.778	4.000	3.778	3.833	3.500
Far East Asia	1	MCC	4.10	4.292	4.292	4.000	4.250	3.917	4.042	3.800
	2	CNC	3.90	3.880	3.898	3.667	4.038	3.872	4.289	3.833
	3	APL	3.88	3.902	3.805	3.878	3.988	3.878	4.024	3.771
สายเรือขนาดเล็ก	1	Emirates Line	4.02	4.063	4.043	4.058	4.000	3.944	4.187	3.800
	2	Sinokor	3.74	3.800	3.548	3.902	3.650	3.866	4.000	3.333
	3	Huang-A	3.69	3.654	3.750	3.789	3.789	3.513	3.923	3.520

หมายเหตุ MCC ปัจจุบันคือ Sealand - A Maersk Company Asia

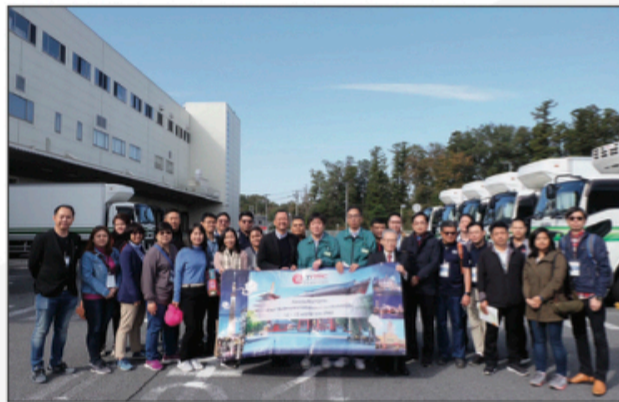
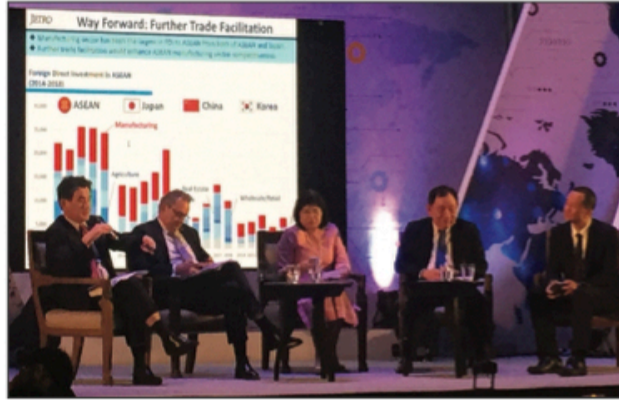


รายละเอียดการสรุปผลโครงการ Best Container Liner Award 2019 ผ่านทาง QR Code



การดำเนินงานด้านการพัฒนาบุคลากร/ฝึกอบรมและสมาชิกสัมพันธ์

- การพัฒนาช่องทางการติดต่อสื่อสารผ่านสื่อสังคมออนไลน์ (TNSC Fanpage, TNSC Official Youtube Channel, LINE@, Twitter)
- การจัดงาน TNSC 25th Anniversary Exclusive Dinner Talk
- การพัฒนาองค์ความรู้ด้านการค้าระหว่างประเทศและโลจิสติกส์ให้กับสมาชิกและผู้ประกอบการ



แผนงาน / โครงการ ปี 2563

ด้านเศรษฐกิจและการส่งออก และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

- โครงการดัชนีการส่งออก และการแถลงข่าวสถานการณ์ส่งออกรายเดือน ปี 2563
- Export Outlook 2020 (Export Indicator Index / Transport)
- จัดทำรูปเล่มจากข้อมูลการวิเคราะห์สถานการณ์ส่งออกไทย ตลอดปี 2562-Q1/63 ที่ผ่านมามีพร้อมเหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้น เช่น ต่างประเทศ Trade War Brexit การชุมนุมใน Hong Kong ในประเทศ อาทิ สถานการณ์ค่าเงินบาท การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ กฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการส่งออก รวมถึงประเด็นด้านโลจิสติกส์ ในช่วงที่ผ่านมา (โดยทำรูปเล่ม หรือ e-doc สำหรับสมาชิกดาวน์โหลด)
- ต่อยอด การจัดทำข้อมูล Data analytic คัดเลือกสินค้าศักยภาพและตลาดศักยภาพระดับรองที่มีความต้องการ หรือ Data analytic รายสินค้าศักยภาพในกลุ่มประเทศที่ไทยมีความตกลง FTA เช่น RCEP เป็นต้น
- ต่อยอด การพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย โครงการ National Digital Trade Platform: NDTP ด้านโลจิสติกส์และประกันภัย ตามที่ได้รับมอบหมายจาก คณะทำงาน BRP ภายใต้ กกร.
- ผลักดันให้ National Single Window: NSW เป็น Single Submission ผ่านงานวิจัย

ด้านโลจิสติกส์ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการอำนวยความสะดวกทางการค้า

- Logistics Indicator Index
- ศึกษาวิจัยหัวข้อ “การใช้ตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการขนส่งในประเทศ”
- การศึกษาแนวทางการขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดน กรณีนักลงทุนไทยในกัมพูชา/สปป.ลาว/เมียนมา
- โครงการยกระดับความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อการส่งออก
- โครงการตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark 70/80)
- การสร้างมาตรฐาน Cold Chain กรณีศึกษาผลผลิตทุเรียนเพื่อการส่งออก
- มาตรฐานคุณวุฒิวิชาชีพสำหรับผู้ส่งออก (Knowledge Base for Expert Exporter)
- การผลักดันการปรับแก้พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร ภาค 4 ประเภท 19
- แนวทางการแก้ไขปัญหาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (ต่อเนื่อง)
- การแก้ไขปัญหาความสูงรถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้สำหรับบรรจุสิ่งของ (Container High Cube : HC) (ต่อเนื่อง)
- การแก้ไขปัญหาความสูงรถบรรทุกสำหรับบรรทุกรถยนต์ (Car Carrier) (ต่อเนื่อง)
- โครงการ Best Container Liner Award 2020
- การติดตามสถานการณ์ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ และนำเสนอข้อมูลข่าวสารเรื่องการปรับเพิ่มค่าใช้จ่ายของสายเรือในประเทศไทย
- การติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามมาตรการ IMO 2020 Low Sulphur Regulation ของสายเรือ
- การศึกษาแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และชายฝั่ง

ด้านการพัฒนาบุคลากร/ฝึกอบรมและสมาชิกสัมพันธ์

- การพัฒนาหลักสูตรสำหรับบุคลากรดิจิทัลด้านโลจิสติกส์
- เตรียมความพร้อมสมาชิก สรท. สำหรับการเข้าร่วมโครงการ NDTP เช่น จัดอบรมสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับสมาชิก
- การพัฒนา Content ของสื่อสังคมออนไลน์ให้ตรงตามความต้องการของสมาชิก
- การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานพันธมิตรเพื่อจัดทำโครงการอบรม/สัมมนาให้กับสมาชิก โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย
- การนำคณะสมาชิกเข้าเยี่ยมชมท่าเรือและสถานที่ต่างๆ
- การให้บริการสมาชิกในการสมัครเข้าร่วมงานแสดงสินค้าหรือโครงการต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐ



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
ถนนสุขุมวิท 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
E-mail : tnsctnscc.com