



TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 07/2020 | กรกฎาคม 2563

www.tnsc.com

โครงการคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคใต้:

กุญแจสู่ความสำเร็จและตัวชี้วัดสำคัญ

v.s. ข้อเท็จจริงและสถานการณ์ในปัจจุบัน



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 : tnsc@tnsc.com

Economic Indicators: May 2020

01

Export Value

	16,278 MUSD	↓ -22.50%		97,899 MUSD	↓ -3.71%
May	524,584 M.Bht	↓ -20.91%	Jan - May	3,041,719 M.Bht	↓ -5.18%

02

Partner Country (May)

China	US	Japan	Viet	Aus	
Growth	15.27	-17.30	-24.23	-22.55	-7.40
MUSD	2,909	2,173	1,605	808	785

03

Oil price (USD /Barrel) & Gold

OPEC	Brent	WTI	
34-40	38-40	35-41	
Export value		Price	
1,223 MUSD (↑735%)		1,771 USD/kg	

04

Thai Additional Statistic

GDP (Q1 2020)	Inflation rate (June)
-1.8% (YoY)	-1.57% (YoY)
Current balance (May)	Interest rate policy
63.54 MUSD	0.50%

06

Baht / USD (May)

	31.12	Depreciate -1.11% YTD
THB/USD		Depreciate -4.83% YoY

07

Marine Statistics (June)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU)				
Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
357	286	636	777	2,300
Bunker Prices				
	VLSFO	289.5 - 337.5		
	IFO380	221.0 - 271.0		

05

Positive & Negative + Risk

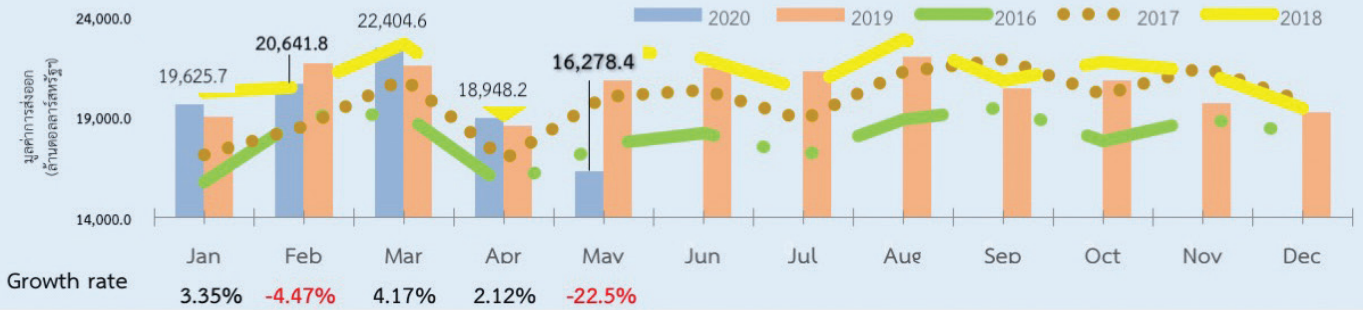
- Positive**
- กลุ่มอุตสาหกรรมส่งออกที่มีการขยายตัว อาทิ กลุ่มอาหารและเวชภัณฑ์ทางการแพทย์
- Negative & risk**
- Global economic slowdown
 - ปัญหา International logistic
 - default risk ของผู้ประกอบการส่งออก
 - ค่าเงินบาทที่มีแนวโน้มแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง
 - ราคาน้ำมันต่ำกว่าค่าเฉลี่ยปี 2562
 - ปัญหาภัยแล้ง

Suggestion by TNSC

- ยกกระดับมาตรฐานสินค้าเกษตรและการจัดการโลจิสติกส์การเกษตร
- ลดข้อจำกัดด้านพิธีการศุลกากร อัตราอากร และอำนวยความสะดวกในการนำเข้าวัตถุดิบ
- สนับสนุนด้านภาษีและงบประมาณฝึกอบรมให้กับแรงงานและสถานประกอบการเพื่อ re-skill และ up-skill แรงงาน

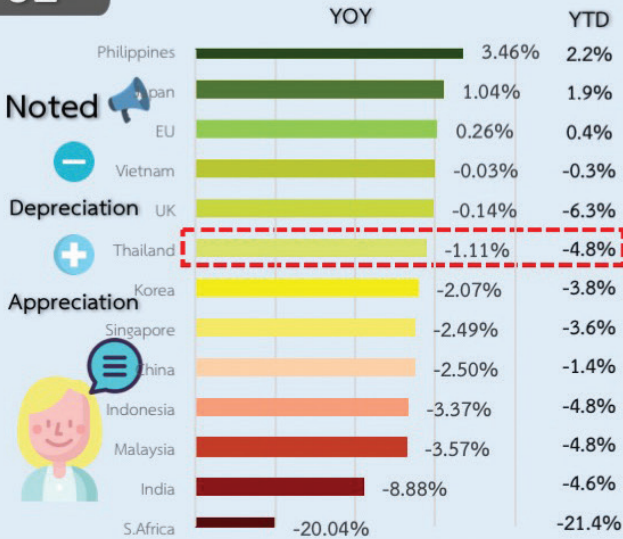
01

Thailand export situation



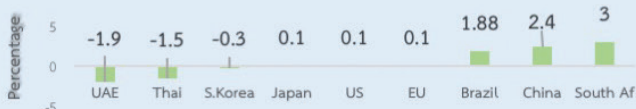
02

Baht Exchange rate



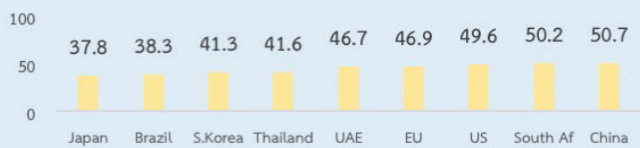
03

Inflation rate (Apr -May)



04

PMI index (May-June)



05

Shanghai Containerized Freight Index



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
-------------------	--------------------------	---------------	--------------

สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"

ข้าว	345	-4.0	-7.0
ยางพารา	210	-42.0	-10.0
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	252	8.0	-7.8
น้ำตาลทราย	214	-25.4	-10 to -7

สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"

อาหารอื่นๆ	611	-14.1	
ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป	971	83.5	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	475	-3.6	5
ไก่สดแช่แข็งแปรรูป	261	27.9	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	90	-17.5	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"

ยานพาหนะ	744	-56.8	-40 to -30
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	551	-56.5	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"

เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,288	-21.3	
Hard disk drive	735	-26.8	-15 to -10
แผงวงจรไฟฟ้า	546	-9.6	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	332	-39.5	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	135	-47.8	

สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"

ผลิตภัณฑ์ยาง	743	-22.2	-4 to -3.5
เคมีภัณฑ์	479	-30.0	-15
เม็ดพลาสติก	584	-26.7	-20
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	288	-22.4	

สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"

อัญมณีและเครื่องประดับ	1,432	76.0	-48 to -42 (ไม่รวมทองคำ)
น้ำมันสำเร็จรูป	387	-42.4	-25.3
สิ่งทอ	372	-38.9	-20.7



คาดส่งออกหดตัว -10% และรัฐเร่งเยียวยาผลกระทบ COVID-19 พร้อมสร้างเสถียรภาพค่าเงินบาท และยกระดับขีดความสามารถแข่งขันของประเทศ

นางสาวกัญญกัต ดันดิพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับนายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธาน นางจินตนา ศิริสันธนะ เลขาธิการ ดร.ชัยชาญ เจริญสุข กรรมการ และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ณ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2563 เวลา 10.30-12.00 น. **ระบุการส่งออกเดือนพฤษภาคม 2563 มีมูลค่า 16,278 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -22.50%** เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) การส่งออกในรูปเงินบาทเท่ากับ 524,584 ล้านบาท **หดตัว -20.91%** เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้าในเดือนพฤษภาคม 2563 มีมูลค่า 13,583 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -34.41 %** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปของเงินบาทมีมูลค่า 443,478 ล้านบาท **หดตัว -33.08%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ **เดือนพฤษภาคม 2563 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 2,694 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 81,105 ล้านบาท** (การส่งออกเมื่อหักทองคำ น้ำมันและอาวุธยุทธปัจจัย เดือนพฤษภาคมการส่งออกหดตัวร้อยละ -27.19) **ขณะที่ภาพรวมช่วงเดือนม.ค.- พ.ค. ปี 2563 ไทยส่งออกรวมมูลค่า 97,898 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -3.71%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) คิดเป็นมูลค่าการส่งออกในรูปเงินบาทที่ 3,041,719 ล้านบาท **หดตัว -5.18%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 88,808 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **หดตัว -11.64%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) หรือคิดเป็นมูลค่า 2,793,188 ล้านบาท **หดตัว -13.22%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ช่วงเดือนม.ค.- พ.ค. 2563 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 9,090 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 248,531 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย เดือนม.ค.-พ.ค. การส่งออกขยายตัวร้อยละ -6.56)

การส่งออกในเดือนพฤษภาคม กลุ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร ขยายตัวที่ 2.5% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) กลุ่มสินค้าที่ขยายตัวได้ดี คือ ผัก ผลไม้สด แซ่แห้ง กระบอง และแปรรูป ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง อาหารทะเลกระป๋อง และแปรรูป อาหารสัตว์เลี้ยง ไก่สด แซ่แห้ง แซ่แช่ แต่สินค้ากลุ่มที่หดตัวคือ ยางพารา น้ำตาลทราย ข้าว ขณะที่ **กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม หดตัวที่ -27.0%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) กลุ่มสินค้าที่มีการขยายตัวได้ดี ได้แก่ ทองคำ อุปกรณ์กังหันนำทรานซิสเตอร์ และไดโอด เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ขณะที่สินค้ากลุ่มที่หดตัว อาทิ รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ สินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน อัญมณี และเครื่องประดับไม่รวม เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยางเครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ

ทั้งนี้ สรท. ปรับคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2563 หดตัว -10% (ณ กรกฎาคม 63) บนสมมติฐานค่าเงิน 31 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ (อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 5 กรกฎาคม 2563 = 31.12 บาทต่อเหรียญสหรัฐ (โดยอัตราแลกเปลี่ยนเคลื่อนไหวอยู่ในกรอบ 30.87-31.73 บาทต่อเหรียญสหรัฐ) โดยมีปัจจัยบวกสำคัญเพียงปัจจัยเดียว ได้แก่ 1) การส่งออกในกลุ่มสินค้าเกษตรแปรรูปและอาหาร และสินค้ากลุ่มเวชภัณฑ์ทางการแพทย์ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อาทิ ผลไม้สด แซ่แห้งและแปรรูป และอาหารกระป๋อง แปรรูป เนื่องด้วยสถานการณ์โควิด-19 ผู้บริโภคมีอุปสงค์ในสินค้าอาหารเพื่อดำรงชีพช่วงการกักตัวและการฟื้นฟูเพิ่มขึ้น

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่อาจเป็นอุปสรรคสำคัญ ได้แก่ 1) Global economic slowdown การหดตัวของอุปสงค์จากคู่ค้าต่างประเทศและอุปทานการผลิตภายในประเทศยังไม่ฟื้นตัวส่งผลให้ภาคธุรกิจได้รับผลกระทบและอาจถึงขั้นต้องปิดกิจการ ทำให้เกิดภาวะหดตัวทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงของการส่งออก โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม อาทิ กลุ่มสินค้ายานยนต์ ทั้งนี้ คงต้องเฝ้าระวังสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 ทั่วโลก ซึ่งมีโอกาสที่จะกลับมาระบาดรอบ 2 และการประกาศใช้มาตรการ Lockdown ของประเทศคู่ค้า ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันเศรษฐกิจและการค้าทั่วโลกอีกครั้ง 2) ปัญหา International logistics อาทิ 2.1) อัตราการระวางปรับขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะ route อเมริกา จาก 2 สาเหตุ 1. อุปสงค์การส่งออกไปยังเส้นทางทรานส์แปซิฟิกที่เพิ่มขึ้น ดังจะเห็นได้จากปริมาณสินค้าที่เริ่มฟื้นตัวมาเท่ากับช่วงปกติ 2. สายเรือของไทยได้ Space Allocation ลดลง เนื่องจากมีการให้ Space ไปยังประเทศจีนมากกว่า เพราะทำราคาได้สูงกว่า ทำให้สถานการณ์ขณะนี้ Space เรือที่ส่งออกจากไทยไปสหรัฐอเมริกาค่อนข้างแน่น ต้องจองระวางล่วงหน้า สายเรือจึงมีการปรับขึ้นค่าระวาง และเรียกเก็บค่า General Rate Increase (GRI) เพิ่มขึ้น 2.2) การจัดการโลจิสติกส์ในประเทศปลายทางยังมีอุปสรรค จากมาตรการ lockdown แต่ละประเทศทำให้เกิดผลต่อค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ทำให้ผู้นำเข้าชะลอคำสั่งซื้อ 3) ความเสี่ยงการได้รับชำระหนี้การค้าระหว่างประเทศ (default risk) ของผู้ประกอบการส่งออก จากการชำระหนี้ล่าช้าหรือไม่ชำระหนี้ของคู่ค้า เนื่องด้วยผลกระทบ

ของการระบาดโควิด-19 บางประเทศมีการออกกฎเพื่อช่วยผู้ประกอบการในประเทศตน ส่งผลกระทบซ้ำเติมต่อการดำเนินธุรกิจ ผู้ส่งออกนำเข้าของไทยขาดสภาพคล่อง 4) ค่าเงินบาทที่มีแนวโน้มแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง จากการไหลเข้าของเงินทุนสุทธิในตลาดพันธบัตรและตลาดทุน ประกอบกับการอ่อนค่าลงของค่าเงินดอลลาร์จากแนวโน้มการหดตัวทางเศรษฐกิจถึงร้อยละ -6.5 และการคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารกลางสหรัฐฯ ส่งผลให้เงินบาทแตะระดับแข็งค่าสุดในรอบกว่า 4 เดือน ที่ระดับ 30.97 บาทต่อเหรียญสหรัฐ ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของสินค้า โดยเฉพาะในสถานการณ์ซึ่งผู้บริโภคทั่วโลกมีระดับการใช้จ่ายมากยิ่งขึ้น 5) ค่าเฉลี่ยราคาน้ำมันในตลาดโลกต่ำกว่าปี 2562 จากการชะลอตัวของอุปสงค์การใช้น้ำมันทั่วโลกซึ่งเป็นผลจาก COVID-19 แม้ว่าจะมีการลดกำลังการผลิตน้ำมันที่ 9.7 ล้านบาร์เรล/วัน จนถึงเดือนกรกฎาคมของกลุ่ม OPEC และพันธมิตร รวมถึงการผ่อนปรนมาตรการปิดเมืองของหลายประเทศ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งและเดินทางปรับตัวสูงขึ้นและ 6) ปัญหาภัยแล้งภายในประเทศที่ยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากปริมาณน้ำที่ใช้ได้จริงจากเขื่อนใหญ่ภายในประเทศที่มีค่อนข้างน้อยในปัจจุบัน ส่งผลกระทบอย่างมากต่อปริมาณอุปทานในสินค้าเกษตรที่ออกสู่ตลาดน้อยลง และคุณภาพของสินค้าลดลงเนื่องด้วยความเสียหายจากภัยแล้ง

อนึ่ง สรท. ได้พิจารณาผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน (IMD World Competitiveness Index) ประจำปี 2563 ซึ่งประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 29 จากทั้งหมด 63 ประเทศ และลดลงจากลำดับที่ 25 ในปี 2562 อาทิ ด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ ในส่วนเศรษฐกิจภายในประเทศที่ถูกจัดอันดับสูงขึ้นส่งผลให้อันดับในปี 2563 อยู่ที่ 38 จาก 30 ในปี 2562 ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ จากอันดับที่ 20 มาอยู่อันดับที่ 23 ในปี 2563 ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ ดิจิทัล 4 อันดับ จากอันดับที่ 27 ในปี 2562 มาอยู่ที่อันดับ 23 และด้านโครงสร้างพื้นฐาน ถูกจัดอันดับดีขึ้น 1 อันดับ จากอันดับที่ 45 มาอยู่ที่อันดับ 44 ในปี 2563 เป็นต้น การที่อันดับของความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยมีการปรับตัวดีขึ้น แสดงให้เห็นว่าไทยยังคงตระหนักและให้ความสำคัญในด้านโลจิสติกส์ของประเทศ แต่คะแนนและอันดับในภาพรวมที่ลดลงสะท้อนให้เห็นว่าไทยยังคงมีจุดที่ต้องพัฒนาในหลายด้านเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดผลการพัฒนาของประเทศต่อไป ทั้งนี้ สรท. เห็นถึงความสำคัญการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีโลก โดยเฉพาะด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการผลักดันการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง อีกทั้งการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อสนับสนุนและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในทุกด้าน จึงได้จัดทำข้อเสนอแนะต่อการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับประเทศไทย ดังนี้

1. ด้าน Economic Performance - 1.1) Domestic Economy สนับสนุนยกระดับมาตรฐานสินค้าเกษตรและการจัดการโลจิสติกส์ 1.2) International Trade ผลักดันข้อตกลง WTO's Trade Facilitation Agreement (TFA) และการเจรจา FTA ส่งเสริมการค้า Trade to Localization มุ่งเน้นไปที่ประเทศเพื่อนบ้านใน ASEAN และ CLMV เร่งรัดการรับรองป่าไม้เศรษฐกิจตามมาตรฐาน FSC (Forest Stewardship Council) และผ่อนคลายนโยบายให้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าที่สามารถจ่ายค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับ supply chain ระหว่างประเทศเป็นสกุลต่างประเทศ 1.3) International Investment ลดข้อจำกัดด้านพิธีการศุลกากร และอำนวยความสะดวกในการนำเข้าวัตถุดิบสำหรับผลิตสินค้า และ ยกเว้นการเรียกเก็บภาษีที่นำกลับมาจากต่างประเทศ 1.4) Employment ดำเนินมาตรการช่วยเหลือด้านประกันสังคมทั้งนายจ้างและลูกจ้างที่ได้รับผลกระทบ และ 1.5) Price ลดและยกเว้นอากรขาเข้าเพื่อส่งเสริมการนำเข้าวัตถุดิบสำหรับการผลิต และลดภาระค่าขนส่งโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
2. Government Efficiency - 2.1) Public Finance พิจารณาการลงทุนเฉพาะโครงการที่มีผลตอบแทนคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ 2.2) Tax Policy กำหนดนโยบายการเก็บภาษีตามขั้นบันไดสำหรับผู้ประกอบการขนาดเล็ก 2.3) Institutional Framework รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทให้อยู่ที่ 34.00 บาทต่อเหรียญสหรัฐ และควบคุมส่วนต่างของอัตราเงินฝากและเงินกู้ให้อยู่ระดับที่เหมาะสม 2.4) Business Legislation เร่งรัดการแก้ไขกฎหมายภายในประเทศให้ทันสมัยและรองรับการที่ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และการค้าระหว่างประเทศ และพิจารณาการเปิดเสรีการขนส่งและโลจิสติกส์ และบังคับใช้ พรบ. แข่งขันทางการค้า เพื่อป้องกันการเอาเปรียบจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศต่อผู้นำเข้า-ส่งออก และ 2.5) Societal Framework ลดความเหลื่อมล้ำของรายได้ โดยให้ความสำคัญของภาคเกษตรและธุรกิจชุมชนมากยิ่งขึ้น
3. Business Efficiency - 3.1) Productivity & Efficiency สนับสนุนพัฒนาเชิงพื้นที่ในลักษณะของ Cluster พัฒนาระบบ Automation เพื่อช่วยส่งเสริมและสนับสนุนประสิทธิภาพการทำงาน และพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (National Digital Trade Platform: NDTP) 3.2) Labor Market สนับสนุนด้าน

ภาษีและงบประมาณฝึกอบรมให้กับแรงงาน และลดต้นทุนการจ้างแรงงานต่างด้าวตามกฎหมาย 3.3) Finance สนับสนุนการเข้าถึงสินเชื่อ SMEs โดยมีการค้ำประกัน บสย. และการผ่อนปรนเงื่อนไขของธนาคารพาณิชย์ ปรับเปลี่ยนรูปแบบเป็นสินเชื่อตามรายสัญญา มาตรการกองทุนเพื่อช่วยเหลือและส่งเสริมภาคการผลิตและการส่งออก (Recovery Fund for Exporter) และ เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยของระบบ E-payment และลดเงื่อนไขหรือกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำระบบมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ 3.4) Management Practices ส่งเสริมการพยากรณ์ความต้องการระวางขนส่งสินค้าล่วงหน้า เพื่อรองรับสถานการณ์ขาดแคลนระวาง และ 3.5) Attitudes & Values ส่งเสริมการดำเนินธุรกิจธรรมาภิบาลในองค์กร (Good Governance)

4. Infrastructure - 4.1) Basic Infrastructure ปรับปรุงระบบ National Single Window (NSW) และพัฒนา Port Community System (PCS) ให้เป็นแบบ Single

Submission และพัฒนา User Interface ให้มีความเป็นมิตรต่อผู้ใช้และมีขั้นตอนที่ชัดเจน 4.2) Technological Infrastructure ผลักดันการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้าในอนุภูมิภาคและภูมิภาค โดยเชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) 4.3) Scientific Infrastructure ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร และสนับสนุนงบประมาณ Research & Development สำหรับ S-Curve และอุตสาหกรรมเกษตร 4.4) Health & Environmental ส่งเสริมการคำนวณ Carbon Footprint ของภาคอุตสาหกรรม เกษตร และโลจิสติกส์ และ 4.5) Education ยกย่องระดับหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีให้มากขึ้น เป็นต้น

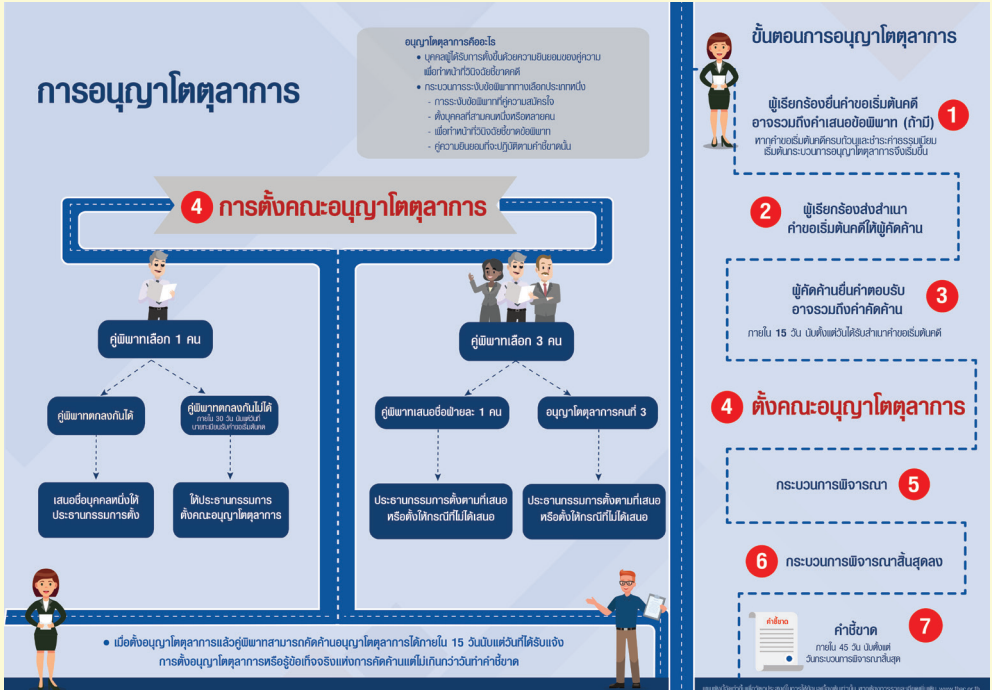
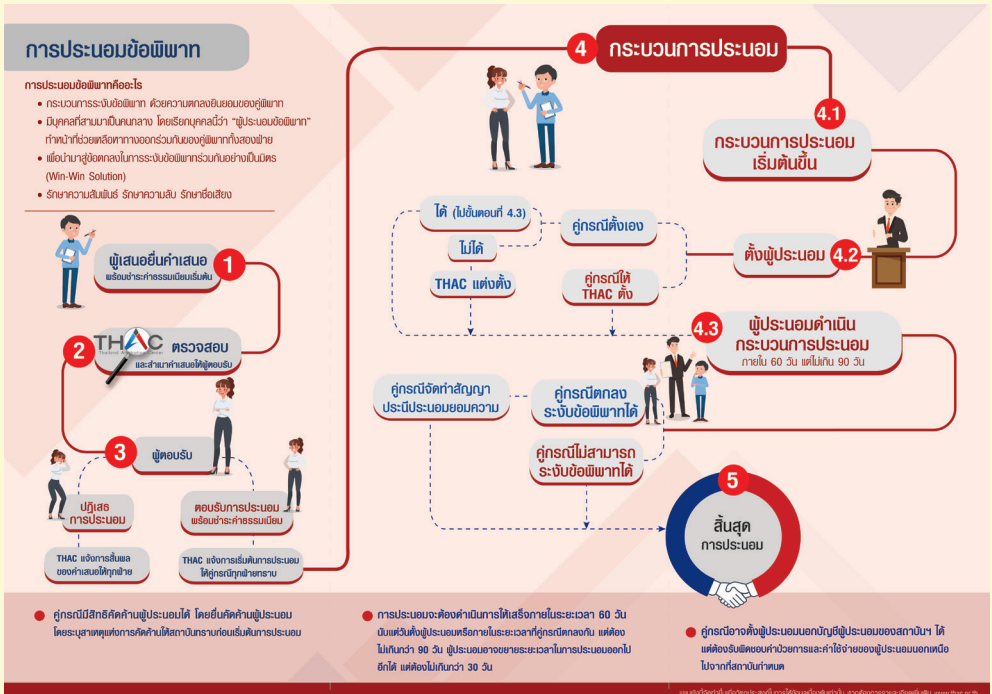
การประนอมและระงับข้อพิพาทด้วยอนุญาโตตุลาการ

เนื่องด้วยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (Thai National Shipper's Council: TNSC) ได้เข้าร่วมสัมมนาและหารือร่วมกับสถาบันอนุญาโตตุลาการ (Thailand Arbitration Center: THAC) เพื่อทำความรู้จักกับบทบาทและหน้าที่ของสถาบันอนุญาโตตุลาการ ซึ่งจะเป็นข้อมูลให้เจ้าหน้าที่ที่สามารถประชาสัมพันธ์และให้คำแนะนำเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาททางเลือกเบื้องต้นแก่สมาชิกได้กรณีเกิดข้อพิพาท รวมถึงวิธีการและช่องทางหากสมาชิกต้องการใช้บริการหรือขอคำแนะนำจากสถาบันอนุญาโตตุลาการโดยตรง ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยและสถาบันอนุญาโตตุลาการได้ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ หรือ MOU ร่วมกัน เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนความร่วมมือในการดำเนินงานด้านการระงับข้อพิพาททางเลือก การเผยแพร่ความรู้จากผู้มีประสบการณ์ด้านการระงับข้อพิพาททางเลือก และเพื่อช่วยเหลือแนะนำสมาชิกเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาททางเลือก

การระงับข้อพิพาททางเลือกโดยการอนุญาโตตุลาการและการประนอมข้อพิพาทเป็นวิธีการระงับข้อพิพาทโดยผ่านทางสถาบันอนุญาโตตุลาการ ซึ่งไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการพิจารณาของศาล มีกำหนดเวลาในการดำเนินการที่รวดเร็วแน่นอน ข้อบังคับไม่เคร่งครัดเหมือนในศาล ดำเนินการเป็นความลับ พยานหลักฐานหรือข้อมูลต่างๆ ที่นำเสนอบุคคลภายนอกไม่สามารถล่วงรู้ได้ ค่าใช้จ่ายของคณะอนุญาโตตุลาการมาจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่ถูกเลือกให้เป็นคณะอนุญาโตตุลาการ ส่วนการประนอมข้อพิพาทเป็นการตกลงและประนีประนอมเพื่อให้ข้อพิพาทยุติลงกันด้วยการยินยอมทั้งสองฝ่ายและมีความพึงพอใจ ซึ่งเป็นการรักษาความสัมพันธ์ของธุรกิจเพื่อให้สามารถดำเนินการต่อไปได้ รายละเอียดกระบวนการการประนอมข้อพิพาทและการอนุญาโตตุลาการ มีสาระสำคัญดังภาพ

ทั้งนี้ การที่จะเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาททางเลือก คู่กรณีจะต้องใส่เงื่อนไขหรือข้อตกลงว่าหากเกิดข้อพิพาทอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นคู่กรณีจะต้องทำการระงับข้อพิพาทนั้นโดยการระงับข้อพิพาททางเลือกก่อน ไว้ในสัญญาตั้งแต่เริ่มแรกหรือเพิ่มเติมภายหลังตามความตกลงของคู่กรณี หากไม่มีเงื่อนไขหรือข้อตกลงดังกล่าวในสัญญาเมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นก็จะไม่สามารถระงับข้อพิพาทนั้นโดยวิธีการระงับข้อพิพาททางเลือกได้ ทางสถาบันอนุญาโตตุลาการได้จัดทำรูปแบบของเงื่อนไขหรือข้อตกลงที่คู่กรณีสามารถนำไประบุไว้ในสัญญาได้ และยังอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ให้แก่คู่กรณี ผู้ประนอมหรือคณะอนุญาโตตุลาการ ในการดำเนินการระงับข้อพิพาททางเลือก

อนึ่ง ท่านสมาชิกสามารถศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสถาบันอนุญาโตตุลาการได้ที่ www.thac.or.th



โครงการคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้: กฎแห่งความสำเร็จและตัวชี้วัดสำคัญ v.s. ข้อเท็จจริงและสถานการณ์ในปัจจุบัน

โดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ในปัจจุบัน กระแสการสนับสนุนโครงการคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เริ่มกลับมาพูดถึง และผลักดันโดยกลุ่มผู้สนับสนุนจากภาคเอกชน นักวิชาการ และประชาสังคม อีกครั้ง จนได้รับความสนใจจากรัฐสภาในการจัดตั้ง “คณะกรรมการบริหารวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้” (ติดตามความคืบหน้าและรายละเอียดการดำเนินงานได้ที่ <https://www.parliament.go.th/>) เพื่อศึกษาข้อดี/ข้อเสีย ก่อนเสนอรัฐบาลพิจารณาว่าจะ “ขุด” หรือ “ไม่ขุด” คลองไทยและแนวทางการดำเนินโครงการให้เกิดประโยชน์สูงสุดควรเป็นเช่นไร โดยมีเส้นทางที่เป็นไปได้มากที่สุดสำหรับการพิจารณาในครั้งนี้คือ 9A

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาข้อมูลเชิงวิชาการและข้อเท็จจริงเพื่อนำเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการฯ และพบว่าโครงการมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ส่วนคือ 1) การขุดคลองไทย 2) การก่อสร้างท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย และ 3) เขตเศรษฐกิจพิเศษและนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งแต่ละส่วนมี กฎแห่งความสำเร็จและตัวชี้วัดสำคัญ และ ข้อเท็จจริงและสถานการณ์ในปัจจุบัน ดังนี้



กฎแห่งความสำเร็จและตัวชี้วัดสำคัญ	ข้อเท็จจริงและสถานการณ์ในปัจจุบัน
<p>1) การขุดคลองไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> ด้านกายภาพ: 1) ระดับความลึก และความกว้างของร่องน้ำทางเดินเรือ ต้องเพียงพอสำหรับเรือขนส่งสินค้าเป้าหมาย 2) พื้นที่รอกคอยของเรือก่อนเข้าคลองต้องกว้างและลึกเพียงพอ ตลอดจนมีพื้นที่บังคับลมน้ำในช่วงมรสุม 3) การขุดลอกร่องน้ำ และพื้นที่รอกคอยของเรือต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ด้านการเงินและการลงทุน : 1) ปริมาณเรือที่ใช้บริการต้องมากเพียงพอสำหรับการลงทุนด้วยเม็ดเงินมหาศาล 2) อัตราค่าบริการเดินเรือผ่านคลองต้องสร้างแรงจูงใจให้กับเจ้าของเรือ 3) กระแสเงินสดของโครงการต้องเพียงพอในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะในช่วงเศรษฐกิจตกต่ำ และจำนวนเที่ยวเรือลดลง 4) ผลตอบแทนการลงทุนไม่ควรต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน แต่ต้องคำนึงถึงประโยชน์ทางเศรษฐกิจ 5) ต้องกำหนดรูปแบบการลงทุนที่ไม่ทำให้เสียวิญญูทางการเงินของประเทศ ด้านความปลอดภัย: 1) ต้องควบคุมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการสัญจรของประชาชนสองฝั่งคลองมิให้เกิดขวางทางเดินเรือ 2) ต้องจัดการจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุในช่องทางการเดินเรือ ตลอดจนการกักขังที่รวดเร็ว เพื่อให้การจราจรภายในคลองดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง 3) ต้องมีกฎหมายและกำกับดูแลการปฏิบัติงานของเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง เรือประมง และกิจกรรมของประชาชนในพื้นที่ให้สอดคล้องกับกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติของการเดินเรือระหว่างประเทศ ด้านสิ่งแวดล้อม และสังคม: 1) การรักษาระบบนิเวศน์ทางทะเลของปากทางเข้าออกทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน 2) การรักษาสภาพความเป็นอยู่ทางสังคมและวัฒนธรรมของประชาชนในพื้นที่ 3) การจัดระบบการจราจรทางบกและการเชื่อมต่อกิจกรรมทางเกษตรและเศรษฐกิจของประชาชนในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะขนาดของเรือขนส่งสินค้าที่ใหญ่มากขึ้น และกลยุทธ์ของสายเรือให้ความสำคัญน้อยลงกับระยะเวลาในการเดินเรือที่รวดเร็ว เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ใหญ่ที่สุดในโลกในปัจจุบันคือ HMM Algeciras มีความยาว 399.9 เมตร กว้าง 61 เมตร สามารถบรรทุกตู้ทั้งหมด 23,964 TEUs (รายงานความลึกสำหรับ Maiden Voyage ~14 เมตร สำหรับ 4,560 TEUs หรือ 19% ของความจุทั้งหมด) ซึ่งออกแบบสำหรับการขนส่งสินค้าในเส้นทางการค้าหลัก และจอดเทียบท่าเฉพาะท่าเรือสำคัญ เพื่อรับสินค้าเท่านั้น ทิศทางของสายเรือเน้นการรวมกลุ่มในลักษณะ Shipping Alliance เพื่อขนส่งสินค้าโดยเรือ Mother Vessel ที่มีขนาดใหญ่มากขึ้น ด้วยจำนวนเรือที่น้อยลง ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางจากท่าเรือหลัก อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทเรือโดยส่วนใหญ่ ตลาดขนส่งสินค้าทางทะเล ช่วง COVID-19 Pandemic สายเรือจำเป็นต้องลดจำนวนเที่ยวเรือลง 20-30% ในเส้นทางการค้าหลัก และมี Idle Fleet ประมาณ 11% ต่อเนื่องถึงในปัจจุบัน เนื่องจากปริมาณการค้าสินค้าทั่วโลกยังคงหดตัว ดังนั้น ในสถานการณ์เศรษฐกิจหดตัว รายได้จากค่าผ่านคลองจะลดลงมาก ในช่วงเวลาที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้น และในช่วงเวลาที่สินค้ามีปริมาณลดลง สายเรือเลือกใช้กลยุทธ์ลดต้นทุนการขนส่ง โดยการลดความเร็วในการเดินเรือลง ออกแบบตัวเรือให้เดินเรือช้าลงแต่ประหยัดน้ำมันมากขึ้น ขณะที่เจ้าของสินค้าพยายามเลือกใช้บริการขนส่งที่ใช้เวลายาวนานมากขึ้น เพื่อชะลอเวลาส่งมอบให้ยาวออกไป โดยเฉพาะเมื่อลูกค้ายังไม่พร้อมรับสินค้า ทำให้การขนส่งที่มี transit time สั้นที่สุด ไม่ใช่คำตอบสำหรับบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในทุกกรณีอีกต่อไป แม้ตามคาดการณ์จะระบุว่าการเดินเรือผ่านคลองไทย สามารถลดระยะเวลาทางเดินเรือตามปกติได้ประมาณ 2-3 วัน แต่เรือสินค้าขนาดใหญ่จะต้องลดความเร็วของเรือลงเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ รวมทั้งต้องมีเวลาสำหรับรอกคอยคิวเพื่อผ่านคลอง ทำให้ระยะเวลาที่สามารถประหยัดได้เหลือเพียง ¼ ถึง ½ วันเท่านั้น การเดินเรือในคลองต้องใช้ น้ำมัน Marine Gas Oil ที่มีต้นทุนสูงขึ้นเพื่อลดมลภาวะต่อพื้นที่ชายฝั่ง ทำให้สายเรือลดต้นทุนจากการเดินเรือผ่านคลองไทยได้ไม่มากนัก แหล่งซัพพลายน้ำมันสำหรับการเดินเรือ มีผลต่อการกำหนดเส้นทางเดินเรือและการเทียบท่าเรือ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยยังขาดความสามารถในการผลิตน้ำมันที่มีคุณสมบัติตาม IMO’s Low Sulfur Regulation 2020 และพื้นที่โครงการคลองไทยตั้งอยู่ไกลจากโรงกลั่น จะก่อให้เกิดต้นทุนการขนส่งน้ำมันเพิ่มขึ้น บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการเดินเรือ อาทิ กู้ภัยทางทะเล ต้องใช้ทักษะและความเชี่ยวชาญสูง หากผู้ประกอบการไทยขาดความพร้อม นอกจากจะไม่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมพาณิชย์ของประเทศ ยังก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการปนเปื้อนต่อสิ่งแวดล้อมในประเทศ และเพิ่มคู่แข่งจากต่างประเทศให้มากขึ้น หากมีเป้าหมายให้เรือประมงเดินเรือผ่านคลองไทย จะทำให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุในการเดินเรือภายในคลอง ประเทศไทยยังมีกฎ Cabotage ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมให้สายเรือสามารถรับขนส่งสินค้าในประเทศระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ผ่านคลองไทย โครงข่ายการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เน้นการขนส่งทางถนน และอยู่ระหว่างการวางโครงการขนส่งทางรางให้เป็น backbone ที่สำคัญ ดังนั้น การลงทุนก่อสร้างคลองไทย จะต้องมีผลให้ต้องมีการลงทุนเพื่อพัฒนาการเชื่อมต่อถนนและรางระหว่างสองฝั่งคลอง ซึ่งไม่ควรเป็นภาระต้นทุนต่อผู้ใช้บริการ

กฎเกณฑ์ความสำเร็จและตัวชี้วัดสำคัญ	ข้อเท็จจริงและสถานการณ์ในปัจจุบัน
	<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ชุดคลองตามแนวเส้นทาง 9A เป็นเขตป่าชุมชน เป็นแหล่งประมง และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ซึ่งการขุดคลองไทยจะส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศ และภูมิอากาศที่จะเปลี่ยนแปลงไป จากกระแสน้ำที่เปลี่ยนแปลง การปล่อยมลพิษของเสียทางทะเล ซึ่งจะนำไปสู่การทำลายทรัพยากร แหล่งท่องเที่ยว และวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ โดยเฉพาะการทำประมงและการเกษตรของชาวบ้าน

2) การก่อสร้างท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทย

<ul style="list-style-type: none"> ด้านกายภาพ: 1) ต้องมีระดับความลึกในร่องน้ำทางเดินเรือ และหน้าท่าเพียงพอสำหรับรองรับเรือขนส่งสินค้าเป้าหมาย 2) ต้องมีพื้นที่รอกคอยของเรือที่เพียงพอ และมีความปลอดภัยจากคลื่นลม 3) ต้องมีพื้นที่ท่าเรือที่ใหญ่เพียงพอสำหรับการจัดเก็บสินค้าเพื่อรอการขนถ่าย 4) ไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจรของเรือในคลองไทย ด้านประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้าและการปฏิบัติงานในท่าเรือ: 1) ต้องมีประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้า ได้ตามมาตรฐานเทียบท่าท่าเรือหลักของโลก 2) ต้องมีอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่เพียงพอและสามารถทำงานได้ต่อเนื่อง ทั้งหน้าท่า ลานกองตู้ และการยกขนสินค้าขึ้นลงยานพาหนะ 3) ต้องสามารถจัดการจราจร Inland Transport (ทางถนน ทางราง และชายฝั่ง) ภายใต้ตัวชี้วัดทั้งมิติด้านเวลา ปริมาณ และต้นทุนที่เหมาะสม 4) ต้องพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) หรือ Maritime Single Window (MSW) เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของ stakeholder ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ด้านการเงินและการลงทุน: 1) ผลตอบแทนการลงทุนไม่ควรต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน แต่ต้องคำนึงถึงประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะต้นทุนของภาคการค้าระหว่างประเทศจากอัตราค่าบริการ (Tariff) 2) ต้องกำหนดรูปแบบการลงทุนที่ไม่ทำให้เสียวินัยทางการเงินของประเทศ 3) ต้องคำนึงถึงการลงทุนจริงของภาคอุตสาหกรรมในพื้นที่ ซึ่งจะ เป็น Hinterland โดยตรงของท่าเรือ ด้านการตลาด: 1) ต้องพัฒนา Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) (ระดับประเทศ) และ Port Liner Shipping Connectivity Index (ระดับท่าเรือ) ให้มีโครงข่ายการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลครอบคลุมทั่วโลก เพื่อให้มีเรือและสินค้ามาใช้บริการผ่านท่าเรือให้มากขึ้น และให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าที่สมดุลระหว่าง East Bound และ West Bound 2) ต้องพัฒนากิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้า อาทิ Free Zone เพื่อดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาผลิตสินค้าในพื้นที่ Hinterland มากขึ้น 3) ต้องพัฒนารูปแบบบริการโลจิสติกส์ครบวงจรรวมกับการขนส่งทางถนน ทางราง และการขนส่งชายฝั่ง เพื่อขยายพื้นที่ Hinterland ให้กว้างขึ้น 4) ต้องพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางทะเล อาทิ Inland Container Depot (ICD), Container Yard (CY), โรงกลั่นน้ำมัน อุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือ อุตสาหกรรมต่อและซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อให้มีตู้เพียงพอต่อความต้องการ ตลอดจนบริการด้านกฎหมาย และอนุญาตดูแลการดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเล ด้านสิ่งแวดล้อม และสังคม: 1) การรักษาระบบนิเวศทางทะเลและป่าชายเลนในพื้นที่ก่อสร้างท่าเรือและบริเวณโดยรอบ 2) การจัดการขยะเทศบาลและขยะพิษจากเรือ 3) การจัดการด้านความปลอดภัยจากกิจกรรมการขนส่งเข้าออกท่าเรือ 4) การรักษาสุขภาพความเป็นอยู่ทางสังคมและวัฒนธรรมของประชาชนในพื้นที่ ด้านกฎหมาย: 1) ต้องปรับปรุงกฎหมายภายในประเทศ โดยเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2560 และ พ.ร.บ. การควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง เพื่อส่งเสริมการขนส่งลักษณะ transit และ transshipment 2) ปรับปรุงเงื่อนไขการสัมปทานท่าเรือให้รัฐสามารถกำกับดูแล โดยเฉพาะประเด็นด้านความมั่นคง ตลอดจนการกำหนดอัตราค่าบริการต่อสายเรือและเจ้าของสินค้า ไม่ให้เป็นภาระต่อภาคการค้าระหว่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทยที่มีอยู่เดิม เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต ท่าเรือกันตัง แม้ในภาวะปัจจุบันก็ยังมียอดจำกัดในการให้บริการกับเรือขนาดเล็กและสินค้าที่ส่งออกนำเข้า อาทิ ความลึกร่องน้ำ อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า และระบบการขนส่งเชื่อมต่อเข้า-ออกท่าเรือ จึงเห็นว่าหากไม่ปรับปรุงท่าเรือเดิมให้ดีขึ้น ก็มีความจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรือขึ้นใหม่ ให้สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ จำนวนเรือและปริมาณสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น พื้นที่ทางทะเลบริเวณอ่าวไทยมีระดับความลาดชันต่ำ อีกทั้งยังเป็นป่าชายเลน และพุ่มซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อระบบนิเวศทางทะเล และการประมงพื้นบ้าน ดังนั้น การขุดลอกให้มีระดับน้ำที่ลึกเพียงพอสำหรับการเดินเรือและจอดเรือ นอกจากจะใช้ต้นทุนการขุดลอกสูงมากและต้องทำอย่างต่อเนื่อง ยังก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศ และการเปลี่ยนแปลงภูมิศาสตร์ทางทะเลอย่างรุนแรง (พื้นที่อ่าวไทยในบริเวณที่จะขุดคลองไทย มีปัญหาเรื่องกระแสน้ำและลมในช่วงมรสุม จึงไม่สามารถสร้างท่าเรือริมชายฝั่งทะเล ต้องพัฒนาพื้นที่ป่าพรุควนเคร็งบางส่วนให้เป็นท่าเรือเพื่อหลบมรสุม) การผลิตและอุตสาหกรรมของประเทศไทยปัจจุบันอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออก ภาคเหนือ ภาคอีสาน ภาคกลาง กรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งการขนส่งสินค้าทางบกไปยังท่าเรือภาคใต้เพื่อส่งออกนำเข้ามีต้นทุนสูงกว่าต้นทุนการส่งออกนำเข้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น Hinterland ของท่าเรือใหม่จึงขึ้นอยู่กับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และสินค้าจากเรือ Mother Vessel และ Feeder Vessel ที่จะเข้าไป transship เป็นส่วนใหญ่ แต่ในปัจจุบันสายเรือจะใช้บริการผ่านท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือ Tanjung Pelapas ท่าเรือฮ่องกง หรือแม้แต่ท่าเรือไฮจีเมนท์ ซึ่งอยู่ในเส้นทางการค้าหลัก อุตสาหกรรมสนับสนุนการขนส่งทางทะเลโดยส่วนใหญ่อยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และภาคตะวันออก ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่สำคัญในภาคใต้ อาทิ ICD, CY และรางรถไฟยังมีจำกัด จึงจำเป็นต้องพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนท่าเรือในพื้นที่ภาคใต้ขึ้นเพื่อรองรับความต้องการในพื้นที่ นโยบายการลงทุนพัฒนาท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและท่าเรือเอกชน มุ่งเน้นผลประโยชน์ต่อองค์กรมากกว่าเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอัตรา tariff ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการใช้บริการของเรือและเจ้าของสินค้า และนโยบายที่ขาดความพยายามในการสร้างโครงข่ายการบริการระหว่างท่าเรือที่มีอยู่ในปัจจุบัน อาจก่อให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน โดยเฉพาะการต่อโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ประเทศไทยได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจาก COVID-19 จึงจำเป็นต้องกู้เงินเพื่ออัดฉีดระบบเศรษฐกิจภายในประเทศให้ดำเนินต่อไปได้ และทำให้ช่องว่างระหว่างระดับหนี้สาธารณะของประเทศกับเพดานแคบลง การพิจารณาลงทุนในโครงการสำคัญที่ใช้เม็ดเงินมหาศาล จึงต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบ ต้นทุนโลจิสติกส์ เป็นส่วนสำคัญในการแข่งขันของผู้ส่งออกไทย โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตในภาคอื่นไปสู่ท่าเรือภาคใต้สูงมาก ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับต้นทุนในการส่งออกนำเข้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังได้ ดังนั้น ผู้ส่งออก/นำเข้าในภาคอื่นของไทย จะไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากโครงการ ประเทศไทยยังมีอุปสรรคในการให้บริการสินค้า Transit และ Transshipment ตามข้อจำกัดของ พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2560 ซึ่งกำหนดระยะเวลาไว้เพียง 30 วัน และ พ.ร.บ. การควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ. 2562 ซึ่งกำหนดให้สายเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ให้บริการกับสินค้าต้องขออนุญาตหรือแจ้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินการ
---	--

3) เขตเศรษฐกิจพิเศษและนิคมอุตสาหกรรม

<ul style="list-style-type: none"> ด้านกายภาพ: 1) ต้องมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการในรูปแบบ Cluster ครอบคลุมตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ 2) ที่ตั้งของอุตสาหกรรมต้นน้ำต้องอยู่ใกล้ชายฝั่งทะเลและท่าเรือหลัก แต่กรณีที่ต้องขนส่งสินค้าทางทะเลหรือชายฝั่ง ต้องไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจรของเรือในคลองไทย 3) ต้องออกแบบระบบโลจิสติกส์ให้เชื่อมต่อกับตลาดภายในประเทศและท่าเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้า 4) ลงทุนสาธารณูปโภค อาทิ ไฟฟ้า น้ำประปาให้เพียงพอสำหรับการผลิตและบริการในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> ประเทศไทยยังคงเดินหน้าส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ EEC ซึ่งทั้งพื้นที่อุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบังยังสามารถรองรับนักลงทุนใหม่และปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้ การลงทุนและฐานการผลิตในปัจจุบันมีการกำหนดแหล่งที่ตั้งให้ใกล้กับสมาชิกใน cluster ของอุตสาหกรรมทั้งหมดเพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมต่ำและสามารถแข่งขันกับคู่แข่งในต่างประเทศได้ ดังนั้น การย้ายฐานการผลิตไปยังระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้จะทำได้เฉพาะการดำเนินการร่วมกันทั้ง cluster
---	---

กฎเกณฑ์ความสำเร็จและตัวชี้วัดสำคัญ	ข้อเท็จจริงและสถานการณ์ในปัจจุบัน
<ul style="list-style-type: none"> ด้านการลงทุน: 1) สนับสนุนการลงทุนทั้งอุตสาหกรรมพื้นฐาน อุตสาหกรรมดั้งเดิม และอุตสาหกรรมสมัยใหม่ แต่อยู่บนพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 2) ส่งเสริมการลงทุนโดยกำหนดเงื่อนไขการให้สิทธิประโยชน์ทั้งด้านภาษี การจ้างงาน และการถือครองที่ดิน ในระยะยาว 3) พิจารณาอุตสาหกรรมที่ส่งเสริมโดยไม่ก่อให้เกิด Oversupply ในตลาดสินค้าและบริการ หรือแข่งขันกับนักลงทุนใน EEC โดยตรง ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม: 1) ต้องจัดให้มีพื้นที่กันชนระหว่างเขตอุตสาหกรรมโดยรอบให้เพียงพอสำหรับการป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และระบบนิเวศน์ต้นน้ำ 2) ต้องเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม 3) ต้องกำหนดพื้นที่ชัดเจนระหว่างภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> เศรษฐกิจของประเทศไทยและทั่วโลก หลังจาก COVID-19 อยู่ในภาวะถดถอย และต้องอาศัยระยะเวลาในการฟื้นตัว การส่งออกสินค้าหดตัว การปิดกิจการของสถานประกอบการ และความเสี่ยงในการชำระหนี้ระหว่างประเทศ เป็นแรงกดดันต่อนักลงทุนเป้าหมายในการตัดสินใจลงทุนเพิ่มเติมหรือย้ายฐานการผลิตไปสู่พื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเลียม ซึ่งเป็นพื้นฐานสำหรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และท่าเรือ อุตสาหกรรมสมัยใหม่อาจลงทุนโดยใช้ระบบ Automation เป็นพื้นฐานการผลิตในโรงงาน ซึ่งอาจก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการจ้างงานในประเทศน้อย แต่สวนทางกับประชาชนในพื้นที่ซึ่งอาจสูญเสียแหล่งที่ดินทำกิน และประมงพื้นบ้านขณะที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคใต้เดิมก็อาจไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนอย่างเพียงพอ ทำให้เสียเปรียบผู้ประกอบการใหม่ที่เข้ามาลงทุนในพื้นที่ การลงทุนในอุตสาหกรรมพื้นฐาน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมหนัก อาจส่งผลเสียต่อภาคเกษตรในพื้นที่ ซึ่งเป็นผลผลิตและวัตถุดิบสำหรับการแปรรูปสินค้าส่งออกสำคัญจากภาคใต้ อาทิ ยางพารา ไม้ ผลไม้ อาหารสำเร็จรูป ประสบการณ์จากปานามาแสดงให้เห็นว่าการพัฒนาคลองปานามา ไม่ได้สนับสนุนให้มีการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่ฝั่งแอตแลนติกและแปซิฟิก และไม่ได้สร้างให้ปานามา กลายเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระหว่างอเมริกาเหนือและอเมริกาใต้

กล่าวได้ว่าโครงการคลองไทยและการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ยังมีประเด็นที่ฝ่ายสนับสนุนต้องตกผลึกทางความคิดให้ชัดเจนว่า 1) รูปร่างหน้าตาและรายละเอียดในโครงการจะเป็นอย่างไร? 2) เงินลงทุน รายได้ และระยะเวลาคืนทุนนานเท่าใด? 3) เมื่อเวนคืนที่ดินและลงทุนเม็ดเงินเพื่อก่อสร้างคลอง ท่าเรือ และเขตอุตสาหกรรมลงไปแล้ว จะก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจต่อประเทศไทยและคนในพื้นที่ภาคใต้จริงหรือไม่? จะมีนักลงทุนภาคการผลิต อุตสาหกรรม และบริการเข้ามาลงทุนในพื้นที่จริงหรือไม่? กลุ่มเป้าหมายคือใคร? และ 4) ประเทศไทยจำเป็นต้องเดินหน้าในองค์ประกอบด้านอื่น อาทิ กฎหมายและการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

สินค้าระหว่างประเทศ การส่งเสริมการลงทุน การศึกษา และการรักษาสิ่งแวดล้อมต่อไปอย่างไรเพื่อผลักดันให้โครงการประสบผลสำเร็จ เป็นต้น ซึ่งประเด็นเหล่านี้ล้วนเป็นความท้าทายต่อฝ่ายสนับสนุน เนื่องจากต้องประเมินอยู่บนพื้นฐานข้อเท็จจริงทางสถิติและการตัดสินใจของภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การประเมินความเป็นไปได้ของโครงการใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด

อนึ่ง ท่านสมาชิกสามารถศึกษาข้อมูลและความเห็นอื่นเกี่ยวกับคลองไทยทั้งด้านสนับสนุนและคัดค้านได้ที่ www.thai-canal.com, <https://www.facebook.com/yesthaicanal>, <https://www.facebook.com/NoThaiCanal>.

ปฏิทินกิจกรรมและการฝึกอบรม ประจำปี 2563

(ค่าลงทะเบียนรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

AUGUST

13-14 **อบรมเชิงปฏิบัติการ “การคำนวณต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการ” (Workshop)**

โดย : อาจารย์ราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์
 อาจารย์สุวิทย์ จรรยาพูน
 ผู้ช่วยชาญอาวุธด้านซัพพลายเชนและโลจิสติกส์
 ณ ss.ไอบิส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 8,132 บาท บุคคลทั่วไป 10,272 บาท

18 **อบรม “นิกจิคมือใหม่ทำงานอย่างไรให้ได้แบบมือโปร”**

โดย : อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามัทธนะ
 ณ ss.ไอบิส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

19 **อบรม “Advanced Import – Export & Case Study”**

โดย : ดร.ศรีสลา ภวณิกกุล
 กรรมการบริหารสายซัพพลายเชน บมจ.สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร
 ณ ss.ไอบิส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

21 **อบรม “การประกันภัยสินค้าส่งออก : หลักการใหม่ที่ควรรู้”**

โดย : ศาสตราจารย์ (พิเศษ) ประมวล จันทรชีวะ
 สำนักกฎหมายประมวลชัย
 ณ ss.ไอบิส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

