



TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 11/2020 | พฤศจิกายน 2563

www.tnsc.com



ต้นทุนขนส่งพุ่ง/ตู้สินค้าไม่เพียงพอ จุดการฟื้นตัวส่งออกไทย



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 : Sep. 2020

01

Export Value



19,621 MUSD (↓ -3.86%)

Sep 609,838 M.Bht (↓ -2.24%)



172,996 MUSD (↓ -7.33%)

Jan - Sep 5,387,040 M.Bht (↓ -7.69%)

02

Partner Country (Sep.)



US

Growth 19.7

MUSD 3,086



China

Growth 6.9

MUSD 2,514



Japan

Growth -1.9

MUSD 1,939



Viet

Growth 5.0

MUSD 1,019



Malaysia

Growth 15.2

MUSD 977

03

Oil price (USD /Barrel) & Gold

OPEC

38-42

Brent

39-43

WTI

37-41



Export value

499 MUSD (↓ -9.2%)

Price

1,881 USD/kg



04

Thai Additional Statistic

GDP (Forecast 2020)



-7.8% (YoY)

Inflation rate(Sep)



-0.7% (YoY)

Current balance (Q2)



1,075 MUSD

Interest rate policy



0.50%

06

Baht / USD (Oct)



31.20

THB/USD

Depreciate -5.10% YTD

Depreciate -3.17% YoY

07

Marine Statistics (Oct)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU)



Port Klang Shanghai Dubai EU USWC

311

217

569

853

3,000

Bunker Prices



VLSFO 331.5 - 343.5

IFO380 276.5 - 291.5

05

Positive & Negative + Risk

Positive



แนวโน้มเศรษฐกิจและการค้าโลกที่มีฟื้นตัวอย่างช้าๆ
ทิศทางการส่งออกไทยที่เริ่มกลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง

Negative & risk



การระบาดโควิด-19 ที่มีความรุนแรงในทวีปยุโรป



International logistics (Freight price & Container shortage)



ค่าเงินบาทที่มีทรงในระดับที่แข็งค่า



การนำเข้าที่ยังชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง

Suggestion by TNSC



เร่งประชาสัมพันธ์ในเรื่อง ThaiCovid-19 Recovery



แก้ไขปัญหาด้านทุนโลจิสติกส์จากการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางและตู้ขาดแคลน



การรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทในระดับที่ 34 บาท



ขอให้คงระดับการโค่นไม้ยางพารา 4 แสนไร่ต่อปีตามนโยบายเดิม

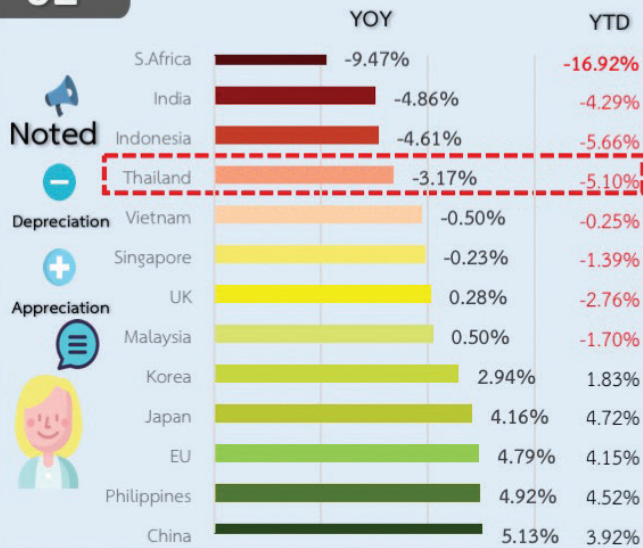
01

Thailand Export Situation



02

Baht Exchange rate

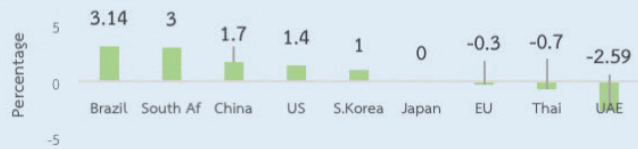


สินค้าส่งออกสำคัญ

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	246	-22.7	-14
ยางพารา	250	-12.2	-10 to -8
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	218	29.5	-5
น้ำตาลทราย	116	-59.9	-10 to -7
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"			
อาหารอื่นๆ	726	18.3	
ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป	605	50.3	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป	478	-3.0	0-3
ไก่สดแช่แข็งแปรรูป	285	-3.8	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	95	-11.7	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	1,505	-18.4	-35 to -30
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,157	-9.2	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,784	14.6	
Hard disk drive	996	3.2	-5
แผงวงจรไฟฟ้า	641	-7.0	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	401	-5.5	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	211	-23.7	
สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,088	21.2	-4 to -3.5
เคมีภัณฑ์	583	-4.7	-15
เม็ดพลาสติก	717	-1.4	
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	343	0.2	-10
สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"			
อัญมณีและเครื่องประดับ	925	-41.7	-43 to -39 (ไม่รวมทองคำ)
น้ำมันสำเร็จรูป	377	-33.5	-25.3
สิ่งทอ	466	-17.8	-18

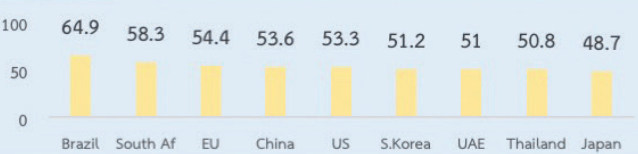
03

Inflation rate (Sep)



04

PMI index (Sep - Oct)



05

Shanghai Containerized Freight Index



สรท. คาดส่งออกฟื้นตัวภายใต้ความเสี่ยงระยะสั้น แนะรัฐเร่งแก้ไขปัญหาโลจิสติกส์และปัญหาการขาดดุลการค้า

นางสาวกัญญภัค ตันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับนายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธานนางจันทนา ศิริสัมพันธ์ เลขานุการ และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ณ ห้องประชุม 1 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ชั้น 32 อาคารภูมิพินิทาวเวอร์ เมื่อวันอังคารที่ 3 พฤศจิกายน 2563 เวลา 10.30-12.00 น. **ระบุการส่งออกเดือนกันยายน 2563 มีมูลค่า 19,621 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -3.86%** เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) การส่งออกในรูปแบบบาทเท่ากับ 609,838 ล้านบาท หดตัว -2.24% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้าในเดือนกันยายน 2563 มีมูลค่า 17,391 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -9.08% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปแบบเงินบาทมีมูลค่า 548,019 ล้านบาท หดตัว -7.59% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ **เดือนกันยายน 2563 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 2,230 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 61,819 ล้านบาท (การส่งออกเดือนกันยายนเมื่อหักทองคำ น้ำมันและอาวุธยุทธปัจจัย หดตัวร้อยละ -2.60)**

ภาพรวมช่วงเดือน ม.ค.-ก.ย. ปี 2563 ไทยส่งออกรวมมูลค่า 172,996 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -7.33% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) คิดเป็นมูลค่าการส่งออกในรูปแบบบาทที่ 5,387,040 ล้านบาท หดตัว -7.69% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 152,372 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -14.64% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) หรือคิดเป็นมูลค่า 4,805,888 ล้านบาท หดตัว -15.14% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ช่วงเดือน ม.ค.-ก.ย. 2563 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 20,623 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 581,152 ล้านบาท (การส่งออก เดือน ม.ค.-ก.ย. เมื่อหักทองคำและน้ำมัน น้ำมันและอาวุธยุทธปัจจัย หดตัวร้อยละ -8.89)

การส่งออกในเดือนกันยายน กลุ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรขยายตัวที่ **3.1%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดยสินค้าที่สามารถขยายตัวได้ดีคือ น้ำมันปาล์ม ผัก ผลไม้สด แซ่แข็ง กระจับปี่และแปรรูป ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง สิ่งปรุงรสอาหาร อาหารสัตว์เลี้ยง สินค้ากลุ่มที่หดตัวคือ น้ำตาลทราย ข้าว ยางพารา ไม้สดแซ่แข็งและแปรรูป ขณะที่ **กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม หดตัวที่ -3.9%** เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดยกลุ่มสินค้าที่มีการขยายตัว ได้แก่ อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทรานซิสเตอร์และไดโอด ตู้เย็น ตู้แช่แข็ง และส่วนประกอบ เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องซักผ้าและเครื่องซักแห้งและส่วนประกอบ เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ถูมือยาง ขณะที่สินค้ากลุ่มที่หดตัว อาทิ อัญมณีและเครื่องประดับ (ไม่รวมทองคำ) เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์และส่วนประกอบ รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ สินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ

ทั้งนี้ สรท. **ปรับคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2563 หดตัวลดลงมาอยู่ที่ -7% (ณ พฤศจิกายน 2563)** โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญ คือ 1) แนวโน้มเศรษฐกิจและการค้าโลกเริ่มฟื้นตัว ดังจะเห็นได้จากการปรับประมาณการเศรษฐกิจทั่วโลกที่เป็นไปในทิศทางดีขึ้นจากช่วงต้นปี อาทิ IMF และ World bank รวมถึงการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศจีนและสหรัฐฯ รวมถึงดัชนีทางเศรษฐกิจที่เริ่มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อาทิ ดัชนี PMI ที่ระดับมากกว่า 50 (สะท้อนถึงการขยายตัวการผลิต) และคำสั่งซื้อทั่วโลกที่เพิ่มสูงขึ้น และ 2) **ทิศทางการส่งออกไทยที่เริ่มกลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง** ดังจะเห็นได้จากอัตราการหดตัวของส่งออกที่เริ่มลดลงอย่างต่อเนื่องจากจุดต่ำสุดในเดือนพฤษภาคม 2563 เช่นเดียวกับการหดตัวน้อยลงของการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม รวมถึงสินค้ากลุ่มที่สามารถขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง อาทิ ผักผลไม้แช่แข็งแซ่แข็งแปรรูป อาหารสำเร็จรูป สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้ากลุ่ม work from home อาทิ สินค้าเฟอร์นิเจอร์ สะท้อนให้เห็นถึงเศรษฐกิจในภาค real sector ที่เริ่มฟื้นตัวในทิศทางที่ดีขึ้น

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญ ได้แก่ 1) **การระบาดโควิด-19 ที่มีความรุนแรงในทวีปยุโรป** ดังจะเห็นได้จากจำนวนผู้ติดเชื้อรายใหม่ต่อวัน (New Case) ในหลายประเทศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อาทิ ฝรั่งเศส เยอรมนี อิตาลี

เนเธอร์แลนด์ส่งผลให้มีการกลับมาประกาศใช้นโยบาย Lockdown เป็นระยะเวลาอย่างต่ำ 1 เดือน 2) **International logistics** จากปัญหาการขาดแคลนระวางเรือและตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้าในหลายเส้นทาง เนื่องด้วยการฟื้นตัวของเศรษฐกิจพร้อมกันในหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศจีน ประกอบกับค่าระวางมีทิศทางปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในหลายเส้นทางโดยเฉพาะเส้นทาง trans-pacific และออสเตรเลีย 3) **ค่าเงินบาทที่ทรงตัวในระดับที่แข็งค่า** จากแนวโน้มการเป็นสินทรัพย์ปลอดภัยในช่วงที่เศรษฐกิจโลกมีสัญญาณชะลอการฟื้นตัว และแรงกดดันภายนอกจากความไม่แน่นอนของสหรัฐฯ ในการออกมาตรการกระตุ้นทางการคลัง และ 4) **การนำเข้าที่ยังชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง** โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าทุนที่มีแนวโน้มการฟื้นตัวกลับค่อนข้างยากและอาจมีสถานการณ์ชะลอตัวเช่นนี้ไปจนถึงต้นปี 2564 เป็นอย่างน้อย สะท้อนให้เห็นว่าภาคการผลิตภายในประเทศยังไม่ฟื้นตัวเท่าที่ควรและอาจส่งผลกระทบต่อการขยายตัวของส่งออกในระยะถัดไป

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังนี้

1) **เร่งประชาสัมพันธ์สร้างความเชื่อมั่นประเทศคู่ค้า** ในเรื่อง Thai Covid-19 Recovery

2) **ข้อเสนอแนะต่อมาตรการช่วยเหลือด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ** การปรับเพิ่มของอัตราค่าระวางและค่าบริการภายในประเทศ (Local Charge) ปัญหาปริมาณระวาง/ปริมาณตู้สินค้าไม่เพียงพอต่อความต้องการ 2.1) รัฐต้องศึกษาโครงสร้างของค่าบริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศทั้งระบบ รวมถึงหน่วยงานที่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายดังกล่าว และอัตราที่เรียกเก็บ เพื่อสามารถสะท้อนข้อเท็จจริงของโครงสร้างค่าใช้จ่ายของทั้งการส่งออกและนำเข้าทั้งหมด 2.2) เสนอให้ค่าบริการภายในประเทศ (Local Charges) ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศเป็นบริการควบคุม โดยใช้อำนาจตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542 และหากสายเรือจะประกาศค่าบริการเพิ่มเติมให้มีการหารือ 3 ฝ่ายก่อนการปรับขึ้นทุกครั้ง 2.3) ขอให้กรมศุลกากร/การทำเรื่องดำเนินพิธีการ customs service 7 days/24 hrs.

3) **ข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ (เร่งด่วน)** 3.1) ขอให้เร่งรัดการพิจารณาแก้ไขปัญหาการให้บริการและอัตราค่าบริการทำเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ในท่าเรือแหลมฉบัง และ 3.2) ขอให้พิจารณายกเว้นการเรียกเก็บค่า Cargo Dues สำหรับเรือ Barge ที่ขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยา รวมถึงพิจารณาหลักเกณฑ์ในการจัดกลุ่มประเภทของสินค้าที่ต้องชำระค่า Cargo Dues ให้สอดคล้องกับสัดส่วนต้นทุนของสินค้า

4. **รักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทให้อยู่ในระดับที่ 34 บาท**

5. **ขอให้กระทรวงพาณิชย์พิจารณาช่วยเหลือทางออกให้กับอุตสาหกรรมน้ำตาลส่งออก** จากกรณีที่เคยเคยเปิดได้ส่วนการทุ่มตลาดและอุดหนุน (AD/CVD) ตามข้อเรียกร้องจากสมาคมน้ำตาลและอ้อยเวียดนาม (VSSA) และผู้ผลิตน้ำตาลในประเทศ

6. **ขอให้ยกระดับการคุ้มครองไม่ยางพารา 4 แสนไร่ต่อปี** ตามนโยบายเดิม จากกรณีที่กระทรวงเกษตรฯ มีนโยบายการลดการคุ้มครองไม่ยางพาราจาก 4 แสนไร่ต่อปี เป็น 2 แสนไร่ต่อปี ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมแปรรูปไม่ยางพาราในประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มเฟอร์นิเจอร์ที่ใช้ไม่ยางพาราเป็นหลัก

7. **ขอผ่อนผันให้รถยนต์ผลิตเพื่อส่งออกสามารถวิ่งบนทางสาธารณะโดยไม่มีป้ายทะเบียนจากจุดพักรถในโรงงานอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออก** โดยขอเสนอให้มีการแก้ไข พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 8 เรื่องรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียน ให้ครอบคลุมรถยนต์ที่ผลิตเพื่อการส่งออกและออกประกาศกำหนดเงื่อนไขให้ชัดเจน รวมถึงขอให้แก้ไขปัญหาระวางรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์แบบ High Cube และความสูงรถ Car Carrier โดยขอให้แก้ไขความสูงของรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้า High Cube (HC) และรถบรรทุกทุกชนิด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 18 ให้เป็น 4.6 และ 4.8 เมตร ตามลำดับ

ประกาศกรมศุลกากร 163/2563 เรื่องพิธีการศุลกากรสำหรับการยกเว้นอากรของตามประเภท 1 ภาค 4

เมื่อปี พ.ศ. 2549 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้รับทราบปัญหาจากสมาชิกในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์, กลุ่มอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์, กลุ่มอุตสาหกรรมเคมี ฯลฯ ซึ่งกลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้ได้พัฒนาและเปลี่ยนการบรรจุสินค้าจากการใช้กล่องกระดาษ มาใช้บรรจุภัณฑ์ที่เป็นภาชนะหมุนเวียน (Returnable Box) ทดแทน ซึ่งจะส่งผลดีในแง่ของการรักษาป่าไม้เพื่อประโยชน์ต่อระบบนิเวศน์วิทยา โดยในระยะยาวการใช้กล่องกระดาษในการบรรจุสินค้าเพื่อส่งออกจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ ทั้งนี้การใช้ภาชนะบรรจุภัณฑ์พลาสติกยังมีความสะดวกต่อตัวเนื่องจากสามารถนำกลับมาใช้ได้หลายครั้ง และ สอดคล้องกับแนวทางการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นการช่วยอำนวยความสะดวกในการส่งออก และหมุนเวียนใช้ซ้ำได้ ซึ่งพบว่าขณะนี้ในหลายๆ ประเทศได้นำบรรจุภัณฑ์หมุนเวียนมาใช้ในเชิงการค้ามากขึ้น

สำหรับประเทศไทยการนำบรรจุภัณฑ์หมุนเวียนมาใช้ในกระบวนการส่งออก นำเข้ายังมีความไม่สะดวกเนื่องจากกฎระเบียบในการนำเข้า ส่งออก ด้วยบรรจุภัณฑ์หมุนเวียนดังกล่าวยังมีอุปสรรค และปัญหาต่างๆ โดยเฉพาะกฎระเบียบของศุลกากร ซึ่งผู้ประกอบการส่งออก นำเข้าจะต้องใช้ใบสุทธินำกลับประกอบการส่งออก และนำเข้าด้วยบรรจุภัณฑ์หมุนเวียน โดยต้องมีการเสียภาษีในการนำเข้าครั้งแรก และจากนั้นก็ใช้ใบสุทธินำ เพื่อยืนยันกับกรมศุลกากรว่าบรรจุภัณฑ์ดังกล่าวจะมีการนำกลับมาใช้อีก ซึ่งจะต้องเสียภาษีนำเข้าในครั้งต่อไป แต่ทั้งนี้ในทางปฏิบัติ ผู้ประกอบการส่งออกนำเข้า จะต้องนำใบสุทธินำกลับ ไปยืนยันและแสดงที่ทำเรือ ซึ่งเป็นการเพิ่มเติมทุนในด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ทำให้ที่ผ่านมามีการนำเข้าส่งออกโดยใช้บรรจุภัณฑ์หมุนเวียนยังไม่เป็นที่นิยมแพร่หลายมากนัก

สรท. จึงได้รวบรวมข้อเท็จจริง และมีการประชุมหารือกับภาคเอกชน พร้อมทั้งรวบรวมประเด็นปัญหาสำหรับใช้ประกอบการเข้าพบหารือกับศุลกากร ถึงบริบทของการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป และตระหนักถึงความสำคัญในการผลักดันให้มีการใช้บรรจุภัณฑ์หมุนเวียนสำหรับการส่งออก นำเข้า

เพื่อส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทย โดยขอให้ศุลกากรพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหา ซึ่งในปี พ.ศ. 2557 กรมศุลกากรได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 8) และได้ประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา โดยในพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรดังกล่าวได้มีการเพิ่มเติมประเภท 19 ของที่ได้รับการยกเว้นอากร ตามภาค 4 โดยมีเนื้อหาระบุดังนี้ “ภาชนะสำหรับบรรจุของรวมทั้งอุปกรณ์ที่ใช้บรรจุ ยึด รััด กันกระแทก ไม่ว่าจะทำด้วยวัสดุใดๆ ก็ตาม ที่นำเข้ามา และจะส่งกลับออกไป ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด” ซึ่งจะมีผลบังคับ 30 วันนับแต่จากวันประกาศ

อย่างไรก็ตามการออกพระราชกำหนดฯ เพิ่มเติมตามภาค 4 ประเภท 19 ยังไม่ครอบคลุมแนวทางปฏิบัติของการส่งออกบรรจุภัณฑ์ที่เป็นภาชนะหมุนเวียน (Returnable Box) ของประเทศไทย ซึ่งยังคงต้องใช้ใบสุทธินำกลับในการยืนยันต่อกรมศุลกากร ดังนั้น สรท. จึงได้ผลักดันเรื่องดังกล่าวไปยังกรมศุลกากร เพื่อขอให้มีการแก้ไขภาค 4 ประเภท 1 ให้สะดวกต่อแนวทางปฏิบัติ โดยล่าสุดเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2563 กรมศุลกากรได้ออกประกาศกรมศุลกากร 163/2563 เรื่องพิธีการศุลกากรสำหรับการยกเว้นอากรของตามประเภท 1 ภาค 4 ได้เพิ่มเติมบทบัญญัติในข้อ 3 ซึ่งผู้ส่งออกสามารถใช้นโยบายการอนุมัติหลักการของที่ได้รับการยกเว้น โดยแจ้งรายละเอียดของของที่ขอร้องยกเว้น (หากถ่ายใบสุทธินำกลับ) อาทิ ภาพแสดงลักษณะของภาชนะโดยละเอียด, แบบแสดงรายละเอียดของภาชนะ, ปริมาณที่จะใช้หมุนเวียน เป็นต้น โดยจะขออนุมัติหลักการครั้งแรกครั้งเดียว ซึ่งผู้ส่งออกที่ใช้แนวทางนี้จะไม่ต้องทำใบสุทธินำกลับในทุกๆ ครั้งของการส่งออก ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวก และลดภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานตามแนวทางนี้ โดยประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2563 เป็นต้นไป

ประกาศกรมศุลกากรที่ 166/2563 เรื่อง การแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าสำหรับผู้นำเข้าที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19)

ประกาศฉบับดังกล่าว สืบเนื่องจาก ประกาศกรมศุลกากร 81/2563 การแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า สำหรับผู้นำของเข้าที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ลงวันที่ 16 เมษายน 2563 - หหมดอายุ 30 กันยายน 2563

ทั้งนี้ เพื่อเป็นประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกและบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้นำของเข้าเกี่ยวกับการแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าประกอบการปฏิบัติพิธีการศุลกากรการยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรในช่วงที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

-- ในทางปฏิบัติพิธีการศุลกากรการยกเว้นอากร ลดอัตราอากรศุลกากร หน่วยงานที่มีอำนาจออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าของประเทศส่งออกไม่สามารถส่งต้นฉบับหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าให้แก่ผู้นำเข้าได้เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ให้ผู้นำเข้าสามารถแสดงสำเนาภาพถ่ายหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า เพื่อขอผ่อนผันในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรได้

-- โดยผู้นำเข้าต้องระบุของ Remark ในเอกสารใบขนสินค้าว่า “ขอใช้ภาพถ่ายหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าไปพลาทก่อนและจะแสดงต้นฉบับหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าในภายหลัง” พร้อมทั้งกรอกแบบฟอร์มดังกล่าวตามที่ปรากฏแนบท้ายประกาศฉบับนี้

ประกาศฉบับนี้ให้ใช้บังคับกรณีการแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าเพื่อขอรับสิทธิยกเว้นอากรและลดอัตราอากรตามประกาศ กระทรวงการคลัง ที่ออกตามความตกลงระหว่างประเทศ หรือ FTA กรอบต่างๆ อาทิ อาเซียน จีน อาเซียนเกาหลี อาเซียน อาเซียนญี่ปุ่น ไทยญี่ปุ่น อาเซียนอินเดีย ฯลฯ เป็นต้น

ประกาศฉบับนี้ดังกล่าว สืบเนื่องจาก ประกาศกรมศุลกากร 81/2563 การแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า สำหรับผู้นำของเข้าที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ลงวันที่ 16 เมษายน 2563 - หหมดอายุ 30 กันยายน 2563

ประกาศนี้เมื่อกระทบกระเทือนถึงการใดที่ได้ดำเนินการแล้วก่อนบังคับใช้ประกาศนี้ ในส่วนที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามประกาศกรมศุลกากรที่ 81/2563 การแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า สำหรับผู้นำของเข้าที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ลงวันที่ 16 เมษายน 2563 - หหมดอายุ 30 กันยายน 2563 ประกาศนี้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2563 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2563

ในการนี้ ท่านสามารถดูรายละเอียดเพิ่มเติมของประกาศกรมศุลกากรตามเอกสารที่แนบมานี้ หรือสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ ศูนย์บริการเบอร์โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 101 อีเมลล์ phakthorn@tnsc.com

ข้อเสนอแนะ: สภาพัฒนาค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สก.) ต่อ การประชุมคณะกรรมการร่วมภาคีรัฐเอกชน ด้านการพาณิชย์ (กรอ.พณ.) ครั้งที่ 2/2563

เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2563 คุณกณณภัค ดันติพิพัฒน์พงศ์ ประธาน สรท. คุณวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธาน สรท. และคุณคุณฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการร่วมภาคีรัฐและเอกชนด้านการพาณิชย์ (กรอ.พาณิชย์ ครั้งที่ 2/2563) ณ ห้องกิตติยากรวรลักษณ ชั้น 4 สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยมีรองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์ ร่วมเป็นประธาน เพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจเพื่อผลักดันการส่งออกนารายได้เข้าประเทศ ภายใต้สถานการณ์ปัญหาโควิด-19

โดยขอให้มีการแยกเป็น 3 กลุ่มหลัก และขอให้ทีมงาน สก.ในฐานะฝ่ายเลขาจัดทำเป็นทะเบียนประเด็นปัญหาที่ได้รับร้องเรียนจากเอกชน เพื่อให้การประชุมครั้งหน้าสามารถติดตามได้ต่อเนื่อง ดังนี้ 1. การเร่งรัดการส่งออก 2. การค้าชายแดน-การค้าข้ามแดน และ 3. ยุทธศาสตร์การเจรจาข้อตกลงทางการค้าภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน

ยกตัวอย่างเรื่องที่เกี่ยวข้องที่กระทรวงพาณิชย์เร่งดำเนินการ เช่น การเร่งรัดการส่งออกข้าว โดยเฉพาะผ่านการทำ MOU ระหว่างไทยกับจีน มีข้อตกลงที่จะนำเข้าข้าวจากไทย 1,000,000 ตันได้ดำเนินการไปแล้ว 700,000 ตัน ค้างอยู่อีก 300,000 ตัน โดยสมาคมผู้ส่งออกข้าวไทยกำลังดำเนินการเสนอราคาอยู่ นอกจากนี้ ยังมีประเด็นหรือสำคัญ จากภาคเอกชนที่สำคัญ ดังนี้

สรท.ได้นำเสนอข้อเสนอแนะด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ 7 ประการ ดังนี้

1. เร่งประชาสัมพันธ์สร้างความเชื่อมั่นประเทศคู่ค้าเพื่อยืนยันและสร้างความมั่นใจให้คู่ค้าในต่างประเทศ ในฐานะที่ไทยเป็นประเทศที่มีการฟื้นตัวและยับยั้งการแพร่ระบาดของโรคโดยเฉพาะประเด็น Covid-free ซึ่งทาง พณ. ได้มีการลงนาม MOU covid-19 best prevention active ร่วมกับ 4 กระทรวง คือ พาณิชย์ เกษตร สาธารณสุข และมหาดไทย และจะทำการประชาสัมพันธ์สู่สาธารณะเป็นต่อไป

- ประธานมอบหมายให้ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ หรือกับเอกชนถึงแนวทางที่กำลังดำเนินการอยู่

2. มาตรการช่วยเหลือด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศประเด็น Logistic shortage และราคาค่าระวางสูง ซึ่ง สรท. เสนอให้มีการใช้อำนาจตาม พรบ.ว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางการค้า พ.ศ. 2560 ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

- ประธานมอบหมายให้ กรมการค้าภายใน รับผิดชอบและเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดหารือเพื่อหาทางออกร่วมกัน ซึ่งกรมการค้าภายใน ได้เชิญประชุมหารือเรื่องดังกล่าวไปเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม ที่ผ่านมา โดย สรท. ได้ให้ข้อเสนอแนะ ดังนี้

ระยะเร่งด่วน

1. ขอให้มีการเชิญประชุมร่วม 3 ฝ่าย ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ (กรมการค้าภายใน, สำนักงานคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า) บริษัทสายเรือและผู้ประกอบการส่งออกนำเข้า เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดแคลนระวางของการส่งออก ร่วมกัน

ระยะยาว

1. ขอให้พิจารณานำพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 มาใช้เพื่อกำกับดูแล มิให้เกิดปัญหาในเรื่องการจำกัดปริมาณ Supply ของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาคการค้าของประเทศไทย

2. ขอให้ นำ พ.ร.บ.ราคาสินค้าและบริการ พ.ศ.2542 มาใช้กำกับดูแลการปรับเพิ่มขึ้นของค่าระวาง และค่าบริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Local Charges) ให้เกิดความเป็นธรรมมากขึ้น

โดยมติที่ประชุม อธิบดีกรมการค้าภายใน มีมติให้เรียกหารือระหว่างกรมการค้าภายใน สนง.คณะกรรมการแข่งขันทางการค้า ผู้ให้บริการสายเดินเรือและสรท. รวมถึงตัวแทนผู้ใช้บริการส่งออกและนำเข้า เพื่อหาวิธีแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร่งด่วน ทั้งนี้ จะมีการแจ้งกำหนดการประชุมในลำดับถัดไป โดยคาดว่าจะประชุมได้ภายในสัปดาห์หน้า

3. ข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาด้านโลจิสติกส์ (เร่งด่วน)

3.1. ประกาศการทำเรือฯ เรื่อง ทำเทียบเรือชายฝั่ง (ทำเทียบเรือ A0) ซึ่งการเจรจากับการทำเรือแห่งประเทศไทยไม่มีความคืบหน้าเท่าที่ควรตั้งแต่เดือนมิถุนายน ทั้งนี้กรมการค้าต่างประเทศจะประสานงานกับการทำเรือเป็นการต่อไป

3.2. ประเด็นการเรียกเก็บค่า Cargo Dues ของสินค้าขาเข้า ซึ่ง สรท. เสนอการพิจารณาหลักเกณฑ์การจัดกลุ่มประเภทของสินค้าที่ต้องชำระค่า Cargo Dues และกำหนดอัตราเรียกเก็บสำหรับสินค้าแต่ละกลุ่มให้สอดคล้องกับสัดส่วนต้นทุนของสินค้า

- ประธานมอบหมายให้ กรมการค้าต่างประเทศ รับผิดชอบและเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดหารือเพื่อหาทางออกร่วมกัน

4. การรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาทให้อยู่ในระดับที่ 34 บาท

- ประธานมอบหมายให้ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ นำประเด็นเข้าหารือในคณะทำงาน ศบค.

5. สินค้าน้ำตาลไทยถูกเวียดนามเปิดได้ส่วนการทุ่มตลาดและอุดหนุน (AD/CVD) ตามข้อเรียกร้องจากสมาคมน้ำตาลและอ้อยเวียดนาม (VSSA) และผู้ผลิตน้ำตาลในประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการไทยอยู่ระหว่างเตรียมข้อมูลตอบโต้เวียดนามและขอให้กรมการค้าต่างประเทศช่วยเป็นพี่เลี้ยงในการเตรียมข้อมูล

- ประธานมอบหมายให้ กรมการค้าต่างประเทศ รับผิดชอบและเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดหารือเพื่อหาทางออกร่วมกัน

6. นโยบายการลดการโค่นไม้ยางพาราจาก 4 แสนไร่ต่อปีเป็น 2 แสนไร่ต่อปี ซึ่งส่งผลให้การขาดแคลนไม้ยางพาราขาดแคลน สำหรับการนำเอาไม้ยางไปทำเฟอร์นิเจอร์ สรท. จึงขอให้คงระดับการโค่นไม้ยางพาราให้คงตามนโยบายเดิมและขอหารือกระทรวงเกษตรฯ ในลำดับต่อไป

- ประธาน รับทราบเรื่องดังกล่าวแล้ว และจะได้มีการหารือกับกระทรวงเกษตรฯ และการยางแห่งประเทศไทย เพื่อหาทางออกต่อไป

7. รถยนต์ผลิตเพื่อส่งออกวิ่งบนทางสาธารณะโดยไม่มียาทะเบียนจากจุดพักรถไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อการส่งออกจะถูกปรับตามกฎหมาย ซึ่งเป็นปัญหาอุปสรรคในการส่งออกรถใหม่ที่อยู่ระหว่างรอ ณ จุดพักรถใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง ก่อนจะต้องขับออกสู่ถนนสาธารณะเพื่อไปยังท่าเทียบเรือดังกล่าว สรท. นำเรียนข้อมูลเพิ่มเติม ตามที่สภาอุตสาหกรรมฯ นำเสนอปัญหา ถึงแนวทางการขอแก้ไข พรบ.รถยนต์ ปี 2522 มาตรา 8 เรื่องรถที่ได้รับราชการเกินไม่ต้องจดทะเบียน รวมถึงนำเสนอประเด็นปัญหาสืบเนื่องจาก พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 18 ในเรื่องของความสูง car carrier เพิ่มเติม

- ประธานมอบหมายให้ กรมการค้าต่างประเทศ รับผิดชอบและเชิญผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดหารือเพื่อหาทางออกร่วมกัน โดยที่ สรท. ได้นำส่งข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับประเด็นมอบหมายติดตามจากที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาคีรัฐและเอกชนด้านการพาณิชย์ ครั้งที่ 2/2563 ในการติดตามประเด็นการแก้ไขอุปสรรคในการส่งเสริมการค้าและเศรษฐกิจของประเทศใน 5 ประเด็นดังกล่าวข้างต้น ในวันที่ 3 พฤศจิกายน 2563 กรมการค้าต่างประเทศได้เชิญภาคเอกชนผู้เกี่ยวข้องกับประเด็นดังกล่าวเพื่อชี้แจง เนื่องจากกรมการค้าต่างประเทศได้มีการเชิญหน่วยงานราชการที่ดูแลเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าว เพื่อชี้แจงการดำเนินการ ซึ่งมีข้อมูลโดยสรุปดังนี้

ประเด็นเรื่องการขอแก้ไขประกาศกฎกระทรวงความสูงของรถบรรทุกตู้สินค้า High Cube และ รถบรรทุกสำหรับบรรทุกรถยนต์ Car Carrier ทางกรมการค้าต่างประเทศชี้แจงรายละเอียดที่ได้รับข้อมูลจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องนี้ โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) (กลุ่มงานจราจรสำนักยุทธศาสตร์ตำรวจ) แจ้งการดำเนินการเป็น 2 ระยะ

ระยะสั้น 1) ขอให้ผู้ประกอบการขนส่งแจ้งขอผ่อนผันโดยเตรียมเอกสารพร้อมทั้งรายการตรวจเช็คเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อเสนอให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติพิจารณาผ่อนผันเฉพาะราย 2) ต้องมีหน่วยงาน เช่น การไฟฟ้า และ องค์การโทรศัพท์ ลงนามรับรองว่าในเส้นทางที่มีการขนส่งไม่มีสายไฟหรือโทรศัพท์ กีดขวางรถบรรทุกทั้ง 2 ประเภท และ 3) ขอให้ผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกทั้ง 2 ประเภทให้ข้อมูลเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง กับกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เพื่อพิจารณาเส้นทางที่เหมาะสมที่ไม่มีข้อจำกัดเรื่องความสูงของเส้นทาง รวมทั้งทางเชื่อมทางลอด

ข้อสังเกตภาคเอกชน ได้ชี้แจงว่า 1) สำหรับการยื่นเอกสารเพื่อขออนุมัติผ่อนผันเฉพาะราย แต่เนื่องจาก จำนวนผู้ประกอบการมีจำนวนมาก และ สตช. ไม่มีระบบ paperless รองรับ รวมถึงด้วยจำนวนคนที่จะต้องตรวจสอบเอกสารมีไม่เพียงพอ ในทางปฏิบัติจะทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ 2) อีกทั้ง ทั้ง 2 หน่วยงานภาคเอกชนได้มีการประสานขอการลงนามยืนยัน ซึ่งทางหน่วยงานแจ้งว่าไม่มีอำนาจในการลงนามตามที่แจ้งมา จึงไม่สามารถรับรองเส้นทางให้ได้ และ

ภาคเอกชนให้ข้อคิดเห็นว่าควรจะมีประกาศผ่อนผันเรื่องความสูงของรถบรรทุก ทั้ง 2 ประเภทให้สามารถขนส่งทั่วประเทศระหว่างดำเนินการแก้ไขประกาศ กฎกระทรวง 3) ในส่วนรายละเอียดเส้นทางการขนส่ง เอกชนมองว่า สำหรับรถบรรทุกสำหรับบรรทุกถยนต์สามารถระบุเส้นทางในการขนส่งได้เนื่องจากมีเส้นทางประจำและเป็นเส้นทางหลัก แต่สำหรับรถบรรทุกตู้สินค้า High Cube มีเส้นทางในการวิ่งครอบคลุมทั่วประเทศอาจไม่สามารถรวบรวมมาได้ทั้งหมด เนื่องจากจะเป็นเส้นทางขนส่งตามแหล่งที่ตั้งของโรงงาน แต่หากระบุเพียงเส้นทางหลักที่ใช้ในการวิ่งจะรวบรวมข้อมูลได้สะดวกยิ่งขึ้น

ระยะเวลา ทาง สศท. แจ้งว่าอยู่ระหว่างร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการแก้ไขประกาศกฎกระทรวงเรื่องความสูงของรถบรรทุกตู้สินค้า High Cube และรถบรรทุกสำหรับบรรทุกรถยนต์ Car Carrier คาดว่าจะดำเนินการแก้ไขประกาศแล้วเสร็จภายในปี 2564

ประเด็นรถยนต์ผลิตเพื่อส่งออกวิ่งบนทางสาธารณะโดยไม่มีย้ายทะเบียน จากจุดนี้ไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรอการส่งออกจะถูกปรับตามกฎหมาย การแก้ไขปัญหานี้เนื่องจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าว ประกอบด้วย พรบ.รถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 6

ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถ (1) รถที่ยังมิได้จดทะเบียน และ พรบ.จราจร พ.ศ.2522 มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมาย

เลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง มาใช้ในทางเดินรถ ซึ่งมีกฎกระทรวง ฉบับที่ 36 (พ.ศ.2543) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ข้อ 2 การนำรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงานที่ผลิตหรือประกอบรถเพื่อการส่งออก ออกนอกราชอาณาจักร ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องขออนุญาตจากนายทะเบียนแต่เมื่อนำรถออกนอกราชอาณาจักรแล้วผู้นำออกรถดังกล่าวต้องส่งบัญชีจำหน่ายรถนั้นแก่นายทะเบียนภายในวันที่สิบห้าของเดือนถัดไป โดยเหตุแห่งการประกาศเพื่อให้ผู้ส่งออกใหม่สำเร็จรูปจากโรงงานที่ผลิตหรือประกอบรถเพื่อการส่งออกทั้งหมดได้รับความสะดวกรวดเร็วในการส่งออก ซึ่งประกาศดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมถึงการเคลื่อนย้ายรถยนต์มาใช้ในทางเดินรถ

แนวทางแก้ไขปัญหา ขอให้ทางสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกับ กลุ่มยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อมีหนังสือแจ้งเรื่องไปยังกรมการขนส่งทางบก ในการขอพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่ออนุญาตรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงานที่ผลิตหรือประกอบรถเพื่อการส่งออกสามารถเคลื่อนย้ายรถยนต์ มาใช้ในทางเดินรถ เพื่อการส่งออกได้ โดยผู้ประกอบการต้องมีการทำประกันภัย เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุในการเคลื่อนย้ายรถยนต์ดังกล่าว

สรุปการประชุมหารือการพิจารณาการปรับราคาเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางและค่าบริการภายในประเทศ (Local Charges) ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

สรุปประเด็นปัญหา

สืบเนื่องจากความต้องการของสินค้าเริ่มฟื้นตัวจาก COVID-19 ส่งผลให้ปริมาณการค้าและการส่งออกของประเทศไทยปรับตัวสูงขึ้น ทั้งจากคำสั่งซื้อใหม่ที่เริ่มกลับมาและคำสั่งซื้อเดิมที่ได้มีการเจรจาซื้อขายก่อนหน้านี้ ทำให้ในช่วงไตรมาส 3-4 มูลค่าการค้าและการส่งออกของไทยเริ่มมีทิศทางขยายตัวเมื่อเทียบกับไตรมาส 2 ส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลมีปริมาณเพิ่มขึ้น แต่ผู้ส่งออกไทยกลับเผชิญปัญหาการขาดแคลนระวางเรือและตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้าในหลายเส้นทาง โดยสายเรือไม่สามารถจัดสรรระวางเรือและตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุสินค้าให้เพียงพอกับความต้องการของผู้ส่งออก และสายเรือได้มีการปรับค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเล (Freight) ค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Surcharge) และค่าใช้จ่ายภายในประเทศ (Local Charge) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเส้นทางทรานส์แปซิฟิก พบว่าอัตราค่าระวางเส้นทาง US West Coast ปรับเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 30 และเส้นทาง US East Coast ปรับเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับช่วงต้นปี รวมถึงเส้นทางออสเตรเลียที่พบปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือจากปัญหาการประท้วงในท่าเรือชัตนีย์ และส่งผลกระทบต่อท่าเรืออื่นๆ ในออสเตรเลีย ซึ่งส่งผลให้สายเรือมีการจองระวางชั่วคราว และปรับเพิ่มค่าระวาง และมีการเรียกเก็บค่า Port Congestion Surcharge ตามมา โดยปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออก และการนำเข้าของไทยในวงกว้าง

ความคืบหน้าการดำเนินการแก้ไขปัญหา

สศท. ได้ติดตามสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างต่อเนื่อง และตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้ส่งออกของไทย โดยได้นำเสนอประเด็นปัญหาดังกล่าว พร้อมทั้งข้อเสนอแนะการดำเนินงานเพื่อกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไปยังหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย 1) กระทรวงคมนาคม 2) กระทรวงพาณิชย์ และ 3) สำนักงานคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า เพื่อเข้ามาตรวจสอบ และหาแนวทางแก้ไข ปัญหาโดยเร่งด่วน

โดยเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2563 ที่ผ่านมา สศท. ได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีท่านจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธาน โดยสศท. ได้นำเสนอถึงประเด็นปัญหาของการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวาง รวมถึงปัญหาการขาดแคลนระวาง ที่ส่งผลกระทบต่อผู้ส่งออก และนำเข้า ซึ่งสศท. เสนอให้มีการใช้อำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า

พ.ศ. 2560 ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งนี้ มีมติจากที่ประชุมได้มอบหมายให้กรมการค้าภายใน และสำนักงานคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า (OTCC) เร่งดำเนินการเพื่อหาทางออก

จากนั้น เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2563 กรมการค้าภายในจึงได้เชิญ สรท. เพื่อเข้าร่วมประชุมหารือการพิจารณาการปรับราคาเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวางและค่าบริการภายในประเทศ (Local Charge) ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีสำนักงานคณะกรรมการแข่งขันทางการค้าเข้าร่วมในครั้งนี้ด้วย ทั้งนี้ สรท. ได้นำเสนอประเด็นหลักในการแก้ไขปัญหา 2 ประเด็นหลัก คือ 1) ปัญหาปริมาณระวาง และปริมาณตู้สินค้าของการขนส่งสินค้าทางทะเล ไม่เพียงพอต่อความต้องการ และ 2) การปรับเพิ่มของอัตราค่าระวาง และค่าบริการภายในประเทศ (Local Charge) ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ โดยสรท. ได้ให้ข้อเสนอแนะดังนี้

- ขอให้มีการเชิญประชุมร่วม 3 ฝ่าย ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ (กรมการค้าภายใน สำนักงานคณะกรรมการแข่งขันทางการค้า) บริษัทสายเรือ และผู้ประกอบการส่งออกนำเข้า เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดแคลนระวางของการส่งออก ร่วมกัน
- ขอให้พิจารณานำพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 มาใช้เพื่อกำกับดูแล มิให้เกิดปัญหาในเรื่องการจำกัดปริมาณ Supply ของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาคการค้าของประเทศไทย
- ขอให้ปรับ พ.ร.บ. ราคาสินค้าและบริการ พ.ศ.2542 มาใช้กำกับดูแลการปรับเพิ่มขึ้นของค่าระวาง และค่าบริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Local Charges) ให้เกิดความเป็นธรรมมากขึ้น

นอกจากนี้ สรท. และที่ประชุมยังได้มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมในประเด็นต่างๆ อาทิ

- การทำ Blank Sailing ของสายเรือ หรือการถอดเรือบางลำออกจากเส้นทางที่เคยวิ่ง โดยให้ความเห็นว่าหากสายเรือไม่ทำ Blank Sailing ปริมาณระวางจะมีเพียงพอในการขนส่งมากขึ้น และจะไม่ส่งผลกระทบต่อการปรับขึ้นค่าระวาง เนื่องจากหาก Supply เพียงพอก็คจะเป็นไปตามกลไกตลาดที่ควรจะเป็น
- ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศไทยลดลง โดยตั้งแต่เดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา ประเทศไทยมีการนำเข้าตู้เปล่าลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยข้อมูลล่าสุด ณ เดือนสิงหาคม 2563 ตู้เปล่าที่นำเข้ามายังประเทศไทยมีจำนวน

ทั้งสิ้น 91,117 TEUs ลดลงกว่าร้อยละ 25 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่องสภาพตู้คอนเทนเนอร์ที่คุณภาพไม่พร้อมใช้งาน และเนื่องด้วยปัญหาตู้ขาดแคลนทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถเลือกตู้ได้มากนัก ส่งผลกระทบต่อผู้ส่งออกอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

- ปัญหาสภาพตู้คอนเทนเนอร์ที่ไม่พร้อมใช้งาน ซึ่งเกิดขึ้นในหลายอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่เป็นอาหาร ที่มีความต้องการตู้ที่มีสภาพดี สะอาด และมีความแข็งแรงคงทน แต่ด้วยปัญหาตู้ขาดแคลนทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถเลือกตู้ได้ จำเป็นต้องรับตู้มาบรรจุสินค้า มิเช่นนั้นต้องรอตู้ใหม่ ซึ่งอาจทำให้ส่งออกสินค้าไม่ทันกับความต้องการของผู้ซื้อ
- การเปรียบเทียบค่า Local Charges ทั้งขาเข้า และขาออก ที่มีการปรับเพิ่มขึ้นแต่ละรายการ เพื่อพิจารณาความสมเหตุสมผลในการเรียกเก็บ ตัวอย่างเช่น ค่า Lift Off Charge สำหรับสินค้าขาออก ที่มีการปรับเพิ่มขึ้นจาก 300 บาท/20' และ 600 บาท/40' ในปี 2018 มาเป็น 500 บาท/20' และ 1,000 บาท/40' หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 66.67 เป็นต้น ทำให้ภาพรวมค่า Local Charges สำหรับสินค้าขาออกปรับเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 11.72 ซึ่งนับเป็นต้นทุนที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการไทย หรือกรณีการเรียกเก็บ

ค่า Port Congestion Surcharge ของสินค้านำเข้ามายังท่าเรือกรุงเทพ แม้ว่าค่าท่าเรือฯ จะชี้แจงว่าท่าเรือไม่ได้พบปัญหาความหนาแน่น เป็นต้น

- ปัญหาเรื่องอำนาจต่อรองของผู้นำเข้า ส่งออก โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการรายเล็ก ที่มีอำนาจต่อรองน้อยกว่าสายเรือ และถึงแม้จะเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ ที่สามารถ Sign Contract บางกรณียังถูก Break Contract ด้วยเหตุผลว่าตลาดมีการปรับตัว ไม่สามารถรับราคาตามที่เซ็นสัญญาไว้แล้ว

โดยที่ประชุมได้มีมติที่จะจัดประชุมร่วมกันระหว่างกรรมการค้าภายใน OTCC, ผู้ให้บริการสายเดินเรือ และสทร. รวมถึงตัวแทนผู้ใช้บริการส่งออก และนำเข้า เพื่อหารือแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร่งด่วน ในขณะเดียวกันทาง OTCC รับเรื่องในการกลับไปพิจารณาประเด็น “การใช้อำนาจต่อรองที่เหนือกว่า” สร้างความไม่เป็นธรรม หรือการจำกัดเรื่องระหว่างหรือไม่ โดยพิจารณาบนพื้นฐานราคาที่เหมาะสมกับคุณภาพ ทั้งนี้ มีการตั้งข้อสังเกตว่าการบริหารจัดการ Supply ของเรือ และ Supply ของตู้ เป็นเฉพาะในประเทศไทย หรือเป็นปัญหาเชิงโครงสร้างหรือไม่ และในส่วนของความคืบหน้าของกระทรวงคมนาคม ขณะนี้ข้อเสนอแนะของสทร. อยู่ในขั้นตอนของกลุ่มรับเรื่องรวบรวมข้อมูลเพื่อรอการส่งต่อไป

ปฏิทินกิจกรรมและการฝึกอบรม ประจำปี 2563-2564 (กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

DECEMBER 2020

- 2** **อบรม “เทคนิคการเจรจาต่อรองในงานจัดซื้อ”**
 โดย อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามัทธนะ
 ณ สส.ไอเอส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท
- 17** **อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก” (ราคารวมหนังสือ Incoterms 2020 1 เล่ม)**
 โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาผา
 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ
 ณ สส.ไอเอส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 5,136 บาท บุคคลทั่วไป 6,206 บาท

JANUARY 2021

- 20** **อบรม “เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก”**
 โดย ดร.ศรีสลา ภวณิกกุล
 กรรมการบริหาร บมจ.สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร
 ณ สส.ไอเอส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท
- 26** **อบรม “รู้ทันกลโกง จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP600” (รวมหนังสือ UCP600 1 เล่ม)**
 โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาผา
 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและชำระเงินระหว่างประเทศ
 ณ สส.ไอเอส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,800 บาท บุคคลทั่วไป 5,800 บาท
- 28** **อบรม “Global Logistics and Digital Supply Chain after COVID-19”**
 - Global Logistics Management
 - How to survive??? อยู่รอดได้อย่างไรในสถานการณ์โควิด
 - e-Commerce and Logistics Disruption
 - Blockchain-based platform for global trade
 โดย - คุณนพพร เกฬสิทรา คณบดีกิตติคุณ
 วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ม.ศรีปทุม
 - ผู้แทนจาก บจก. ทรู ดิจิทัล กรุ๊ป
 - ผู้แทนจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ETDA)
 - คุณพิเศษ ฤทธากิรมย์ Country Manager – Thailand Cluster, Sealand – A Maersk Company
 ณ สส.ไอเอส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,800 บาท บุคคลทั่วไป 5,800 บาท
- 24** **อบรม “ส่งออกมั่นใจ จัดเตรียมเอกสารได้อย่างมือโปร” (Export Document and e-Export)**
 โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าระหว่างประเทศ
 ณ สส.ไอเอส สโตร์ กรุงเทพ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,800 บาท บุคคลทั่วไป 4,800 บาท

