

สืบเนื่องจากข่าวประชาสัมพันธ์ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย TNSC e-News 241/2563 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2563 ที่ผ่านมา เนื่องจากสถานการณ์ปัจจุบันที่ยังคงพบปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า และระวางเรือ ส่งผลให้เกิดการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราค่าระวาง มาตั้งแต่ช่วงไตรมาสที่ 3-4 ของปี 2563 ซึ่งทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของผู้ประกอบการไทยสูงขึ้น โดยในประเด็นนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้ติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง และได้ดำเนินการผลักดันการแก้ไขปัญหาไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยได้เข้าร่วมประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วน ในกรณีนี้ สรท. ขอสรุปความคืบหน้าการดำเนินการหรือเพิ่มเติม เพื่อเรียนให้ท่านสมาชิกสรท. รับทราบ ดังต่อไปนี้

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2563 สรท. ได้เข้าร่วมประชุมหารือแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า ร่วมกับกรมการค้าภายใน (ครั้งที่ 3) โดยมีประเด็นหารือ และแนวทางดำเนินการ ได้แก่

1) **ประเด็นเรื่องการเร่งเคลียร์ตู้สินค้าที่ตกค้างภายในท่าเรือ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการท่าเรือฯ และกรมศุลกากร** โดยในระยะสั้นที่ประชุมมีมติ ขอให้กรมศุลกากรเร่งดำเนินการโดยพิจารณาข้อกฎหมายในการเร่งนำสินค้าที่ตกค้างออกจากตู้ โดยการประสานกับกรมโรงงานฯ พิจารณาขอขยายโควตาในการขายทอดตลาดสินค้าประเภทขยะในประเทศ หรือ พิจารณาทำลายสินค้า ทั้งนี้ กรณีที่มีการประมูลไปแล้ว แต่รอการนำออก เป็นไปได้หรือไม่ที่จะเสนอยกเลิกการประมูล รวมถึงขอให้ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังช่วยทำส่วนลดค่าเช่า หรือค่าภาระต่างๆ สำหรับตู้ตกค้าง และจึงค่อยดำเนินการขอส่วนลดจากกระทรวงการคลัง ทั้งนี้ ให้ทางกรมศุลกากรจัดทำแผน เพื่อนำเรื่องเร่งเข้ามาพิจารณา ภายในสัปดาห์หน้า ส่วนระยะยาว ควรมีการสร้างพื้นที่เพื่อเก็บสินค้าตกค้าง โดยสามารถนำสินค้าออกจากตู้มาพักไว้ และสามารถนำตู้ไปใช้ต่อได้ ซึ่งขณะนี้ท่าเรือแหลมฉบังได้มอบพื้นที่ให้กรมศุลกากรทั้งหมด 11 ไร่ เพื่อสร้างโกดังช่วยระบายตู้สินค้าตกค้างได้เร็วขึ้น โดยยังติดปัญหาความล่าช้าในการขออนุญาต และงบประมาณในการสร้างโกดัง

2) **ประเด็นเรื่องการอำนวยความสะดวกให้เรือขนานมากกว่า 300 เมตร เทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบังได้** โดยขอให้มีการหารือร่วมกันระหว่างกรมการค้าภายใน, สมาคม BSAA, การท่าเรือฯ และกรมเจ้าท่า โดยอาจลงพื้นที่สำรวจพื้นที่หน้าท่า เพื่อวางแผนทางการเพิ่มโอกาสสร้างศักยภาพของท่าเรือในการส่งออกของไทย และการลงทุนในอนาคต เพื่อรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น โดยมีข้อคิดเห็นว่าหากพิจารณาในเชิงกฎหมาย อาจใช้การแก้ประกาศอนุญาตเรือที่มีขนานมากกว่า 300 เมตรเข้าเทียบท่า หรือในเชิงบริหาร อาจทำเป็นหนังสือ Declaration ของอธิบดีกรมเจ้าท่า ในการอนุญาตกรณีพิเศษ 1-2 ปี ในการยอมรับเรือขนานมากกว่า 300 เมตร เพื่อให้มีตู้สินค้าเข้ามายังประเทศไทยมากขึ้น และมีระวางเรือรองรับเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

3) **ประเด็นการสนับสนุนให้มีการนำตู้เปล่าเข้ามาภายในประเทศ** มีการหารือในการใช้วิธีการลดภาระค่าใช้จ่ายของสายเรือ เพื่อจูงใจให้นำตู้เข้ามาในประเทศ ตัวอย่างเช่น การลดค่ายกขนในอัตรา 600-1,000 บาท/TEU ของการท่าเรือฯ ซึ่งประเด็นนี้ทางสมาคม BSAA จะนำเรื่องดังกล่าวแจ้งไปยัง HQ ของสายเรือ เพื่อให้รับทราบถึงมาตรการส่งเสริมของภาครัฐ ในกรณีนี้ การท่าเรือฯ สามารถพิจารณาปรับลดค่าธรรมเนียมท่าเรือ แต่ในส่วนอัตราค่าภาระ จะต้องทำเรื่องเสนอต่อกรม. เพื่อพิจารณา ทั้งนี้ สรท. ให้ข้อเสนอแนะในการขดเซย์ให้ผู้ส่งออกโดยตรง โดยขอให้ภาครัฐมีการทำ Direct Subsidy ไปยังผู้นำเข้า และส่งออก เพื่อมีเงินเพิ่มในการจ่ายค่าระวางที่สูงขึ้น โดยในหลักการต้องไม่ขัดกับ CVD ของ WTO

4) **ประเด็นเรื่องอัตราค่าบริการ** กรมการค้าภายในขอให้สายเรือคงอัตราเรียกเก็บค่าบริการภายในประเทศ (Local Charges) ให้เท่ากับปี 2018 โดยขอให้สายเรือ และ Freight Forwarder แจกแจงรายการเรียกเก็บเข้ามายังกรมการค้าภายในเกี่ยวกับอัตราที่เรียกเก็บกับผู้ให้บริการ เพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิงไม่ให้มีการเก็บเกินกว่าที่แจ้งข้อมูลเข้ามายังกรมฯ ซึ่งจะใช้ พ.ร.บ.ราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542 เข้ามากำกับดูแล

เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2563 กระทรวงคมนาคม โดยรองปลัดกระทรวงฯ คุณสรพงษ์ ไพฑูริย์พงษ์ ได้เชิญประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือแนวทางแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้า ในกรณีนี้ สรท. พร้อมด้วยท่าเรือกรุงเทพ, ท่าเรือแหลมฉบัง, สนข., สมาคม TICTA และสมาคม TIFFA ได้เข้าร่วมการหารือดังกล่าว โดยมีประเด็นหารือต่อเนื่อง กล่าวคือ

1) **ประเด็นการเร่งเคลียร์ตู้สินค้าที่ตกค้างภายในท่าเรือ** ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ติดตามความคืบหน้าให้การท่าเรือกรุงเทพ และการท่าเรือแหลมฉบัง เร่งหารือกับกรมศุลกากร เพื่อเร่งดำเนินการนำสินค้าออกจากตู้ ซึ่งมีประเด็นข้อคิดเห็นในที่ประชุมเพิ่มเติม ดังนี้

- ในระยะสั้น ควรมีการบริหารจัดการตู้นำเข้าที่อยู่ภายในประเทศ ให้มีความคล่องตัว โดยผู้นำเข้าต้องเร่งเคลียร์สินค้าออก เพื่อนำตู้กลับไปใช้ได้เร็วขึ้น เพราะที่ผ่านมาพบปัญหาผู้นำเข้ารายใหญ่นำตู้ไปเก็บสินค้า และส่งคืนล่าช้ามากกว่า 30 วัน
- ขอให้ศุลกากรช่วยเร่งกระบวนการทำงาน เช่น Arrival Processing เพื่อแปลงสภาพคลังของตู้คอนเทนเนอร์ให้มีความคล่องตัว
- การส่งเสริมการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อประหยัดเวลาในการทำงานด้านเอกสาร

- ควรมีการเชิญสายเรือเพื่อหารือว่ามีตู้เปล่าตกค้างอยู่ในประเทศใดในแถบใกล้เคียงหรือไม่ เพื่อให้ภาครัฐเข้ามาช่วยเหลือในการนำเรือเปล่าไปขนตู้เข้ามายังประเทศไทย
- การหาเช่าโกดังที่ว่าง เพื่อช่วยในการขนถ่ายสินค้าออกจากตู้
- การอนุญาตให้เรือที่มีขนาดใหญ่เข้าเทียบท่า เพื่อเพิ่มโอกาสในการนำตู้เข้ามามากขึ้น

2) ประเด็นเรื่องการอำนวยความสะดวกให้เรือขนาดมากกว่า 300 เมตรเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบังได้ นอกจากเรื่อง การนำร่อง ประเด็นที่สำคัญคือการพิจารณาเรื่องการกินน้ำลึกในแต่ละเที่ยวเรือ หากเรือมีการบรรทุกตู้จำนวนมาก ประกอบกับน้ำขึ้น น้ำลง จะมีผลต่อการกินน้ำลึกของเรือ โดยต้องดูการบรรทุกตู้จากท่าก่อนหน้า ซึ่งหากไทยสามารถยอมรับให้เรือสามารถกินน้ำลึกมากขึ้น จะเป็นโอกาสในการนำเข้า รวมถึงการส่งออกของไทยด้วยเช่นกัน ซึ่งประเด็นนี้กระทรวงคมนาคม รับผิดชอบหารือกับอธิบดีกรมเจ้าท่า เรื่องประเด็นความปลอดภัย และการขุดลอกร่องน้ำท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีการขุดลอกครั้งล่าสุดเมื่อปี 2564 ที่เป็นงบประมาณ

3) ประเด็นเรื่องการลดค่าภาระภายในท่าเรือ ในประเด็นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่มีสัมปทานให้กับเทอร์มินอลเอกชน ในที่ประชุมขอให้การทำเรือแหลมฉบังหารือกับผู้ประกอบการเทอร์มินอลเรื่องการเรียกเก็บค่าภาระ ซึ่งในที่ประชุมมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ขอให้พิจารณาให้ผู้นำเข้าและส่งออกชำระโดยตรงกับท่าเรือ จะทำให้ได้ส่วนลดโดยตรง ซึ่งที่ผ่านมาเป็นการชำระผ่านสายเรือ ในการนี้ สรท.ได้เสนอข้อคิดเห็น ดังนี้

- หากมีการชำระค่าใช้จ่ายโดยตรงไปยังเทอร์มินอล ขอให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีในการเชื่อมโยงระบบ อาทิ e-payment กับ Terminal Operator
- ในระยะยาว ควรมีการเร่งรัดโครงการ Port Community System (PCS) เพื่อรองรับการดำเนินการให้สะดวกมากขึ้น
- ในระยะสั้นควรมีการระบุตัวเลขที่ชัดเจนว่ามีการให้ส่วนลดเทอร์มินอลไปเท่าใด เพื่อให้สายเรือมาปรับลดให้ในอัตราเดียวกัน
- ขอให้มีการแก้ปัญหาคอขวดของการขนส่งด้วยรถบรรทุกภายในท่าเรือ เพื่อให้สามารถเคลื่อนย้ายตู้ได้รวดเร็วขึ้น ซึ่งทางเทอร์มินอลให้ข้อมูลว่าได้มีระบบการจัดการเรื่อง Truck Queuing
- การขอให้ชะลอประกาศการทำเรือฯ เรื่องการบังคับให้ใช้ท่าเรือ A0.5 สำหรับสินค้านำเข้าที่จะส่งต่อมายังท่าเรือแม่ข่าย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างให้ TDRI ศึกษาอัตราค่าบริการที่เหมาะสม โดยประเด็นนี้ กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบหารือต่อเรื่องการขอชะลอประกาศฯ ดังกล่าว
- การขอให้ภาครัฐมีการทำ Direct Subsidy ไปยังผู้นำเข้า และส่งออก เพื่อมีเงินเพิ่มในการจ่ายค่าระวางที่สูงขึ้น โดยในหลักการต้องไม่ขัดกับ CVD ของ WTO
