



ขอแสดงความยินดีกับ
ดร.ชัยชาญ เจริญสุข
ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)
และคณะกรรมการ สรท.
ที่ได้รับคัดเลือกดำรงตำแหน่งใน วาระปี 2564-2565

Logistics • Trade Facilitation • Innovation • Sustainability

Economic Indicators : March 2021





01

Export Value

 24,222 MUSD (↑ +8.47%)
  64,148 MUSD (↑ +2.27%)
 Mar 21 719,050 M.Bht (↑ +4.05%) Jan - Mar 21 1,907,932 M.Bht (↑ +0.17%)



02

Partner Country (Mar 2021)

					
	US	China	Japan	Viet	Australia
Growth	7.2	35.4	4.7	13.0	14.9
MUSD	3,678	3,109	2,258	1,193	1,156





03

Oil price (USD /Barrel) & Gold

OPEC	Brent	WTI	
61-66	62-69	59-65	
Export value		Price	
233 MUSD (↓ -81.5%)		1,768 USD/kg	

04

Thai Additional Statistic

GDP (2020)	Inflation rate (Apr)
 -6.1% (YoY)	 +3.41% (YoY)
Current balance (Mar 2021)	Interest rate policy
 -24,816 M.TH.B	 0.50%



06

Baht / USD (Apr 2021)

 31.18	Depreciate -3.95% YTD
THB/USD	Appreciate 4.21% YoY





07

Marine Statistics (Apr 2021)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU) 				
Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
476	376	1,041	4,021	3,200
Bunker Prices				
	VLSFO	493.5 – 514.5		
	IFO380	381.0 – 400.5		





05

Positive & Negative + Risk

- Positive** 
-  การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจมีทิศทางดีขึ้นทั่วโลก
 -  ค่าเงินบาทที่มีแนวโน้มกลับมาอ่อนค่า
 -  ราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

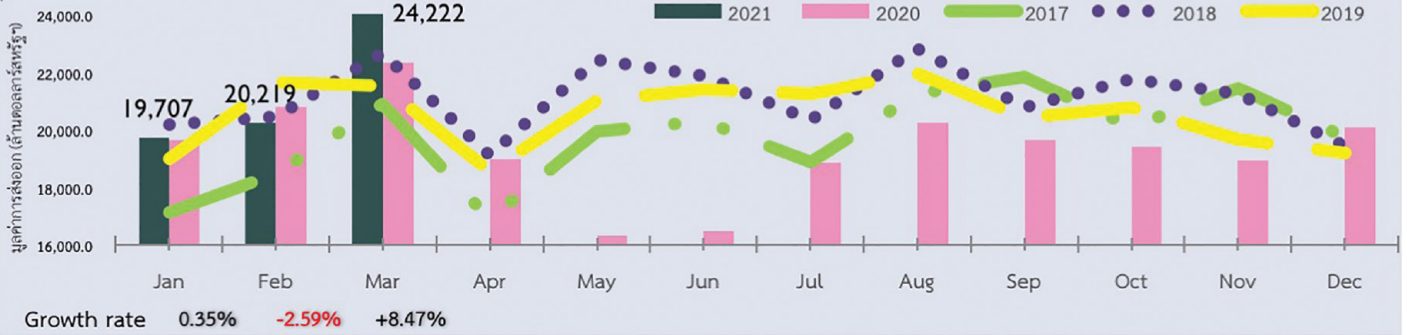
- Negative & risk** 
-  International logistics
 -  การระบาดโควิด-19 ที่ยังไม่คลี่คลาย
 -  สถานการณ์วัตถุดิบขาดแคลน
 -  การขาดแคลนแรงงานต่างด้าว

Suggestion by TNSC

-  เြงแก้ไขปัญหาด้านสินค้าขาดแคลน
-  เြงแก้ไขปัญหาค่าความแออัดของท่าเรือแหลมฉบัง
-  เြงจัดหาแรงงานป้อนการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรม
-  รักษาเสถียรภาพของค่าเงินระหว่าง 31-32 บาทต่อเหรียญสหรัฐ

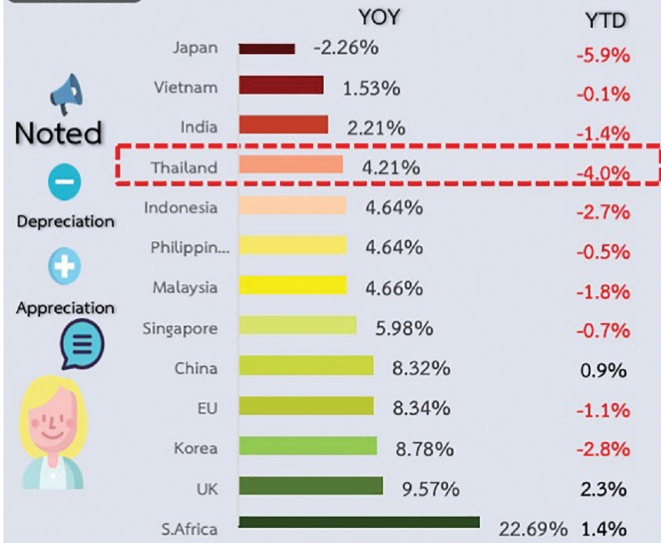
01

Thailand Export Situation



02

Baht Exchange rate

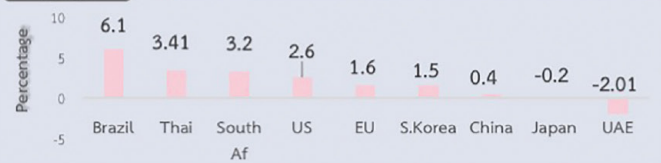


สินค้าส่งออกสำคัญ

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	211	-40.5	-5 to -10
ยางพารา	587	109.2	42
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	409	59.2	30
น้ำตาลทราย	94	-60.6	-24
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"			
อาหารอื่นๆ	772	7.5	
ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป	444	-20.3	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป	464	4.1	3-5
ไก่สดแช่แข็งแปรรูป	338	5.8	
กุ้งสดแช่แข็งและกึ่งแปรรูป	83	-2.1	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	2,395	5.2	10-15
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,542	23.7	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,815	4.3	
Hard disk drive	1,022	-15.5	7
แผงวงจรไฟฟ้า	740	18.9	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	775	21.2	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	263	11.3	
สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,503	50.6	23
เคมีภัณฑ์	748	27.0	15
เม็ดพลาสติก	1,014	52.9	30
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	416	12.7	
สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"			
อัญมณีและเครื่องประดับ	772	-54.5	1-3
น้ำมันสำเร็จรูป	614	21.6	25
สิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม	588	12.4	8 to 10

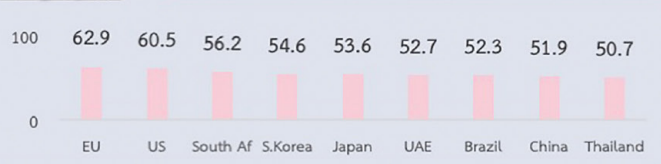
03

Inflation rate (Mar 2021)



04

PMI index (Apr 2021)



05

Shanghai Containerized Freight Index



ความหวังสุดท้ายฟื้นเศรษฐกิจไทย ต้องเร่งผลักดันการส่งออกให้เติบโต 7%

สรท. เสนอรัฐเร่งรัดนำเข้าตู้เปล่า 1.8 ล้านตู้ หนุนแก้ปัญหาคอขวดจัดหาแรงงานเพียงพอ สร้างเสถียรภาพค่าเงินบาท

ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับนางสาวกัญญกัต ดันติพิพัฒน์พงศ์ ที่ปรึกษา สรท. นายสุภาพ สุวรรณพิมพ์ รองประธาน สรท. และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ผ่านช่องทาง "Google Hangouts meet" วันพุธที่ 6 พฤษภาคม 2564 เวลา 10.30-12.00 น. การส่งออกเดือนมีนาคม 2564 มีมูลค่า 24,222 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 8.47% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) การส่งออกในรูปเงินบาทเท่ากับ 719,050 ล้านบาท ขยายตัว 4.05% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่การนำเข้าในเดือนมีนาคม 2564 มีมูลค่า 23,511 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 14.12% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปของเงินบาทมีมูลค่า 708,095 ล้านบาท ขยายตัว 9.52% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) ส่งผลให้เดือนมีนาคม 2564 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 710 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 10,955 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำ น้ำมันและอาวุธยุทธปัจจัย เดือนมีนาคม การส่งออกขยายตัวร้อยละ 11.97)

ทั้งนี้ สรท. ปรึษาการส่งออกไทยในปี 2564 เติบโตร้อยละ 6-7 (ณ เดือนพฤษภาคม 2564) โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจโลกที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง 1.1) การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลัก อาทิ สหรัฐอเมริกา การขยายตัวของตัวเลขทางเศรษฐกิจ อาทิ ตัวเลขการว่างงานที่ลดลงจนถึงระดับก่อนเกิดการระบาดโควิด-19 ยอดค้าปลีกที่เพิ่มขึ้นจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลกลางสหรัฐ 1.8 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลต่อกำลังซื้อของประชาชน จีน การขยายตัวของ GDP แข็งแกร่งมากใน Q1/2021 จากการบริโภคในประเทศที่กลับมาฟื้นตัวและการส่งออกที่ขยายตัวได้ดี ประกอบกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวอย่างสมบูรณ์ ทำให้ความต้องการนำเข้าสินค้าเพื่อภาคการผลิตเพิ่มขึ้น 1.2) ดัชนีภาคการผลิต (PMI) ทั่วโลกปรับเพิ่มขึ้นสู่ระดับสูงสุดที่ระดับค่าเฉลี่ย 55 สูงที่สุดในรอบ 10 ปี ซึ่งสะท้อนถึงการฟื้นตัวของภาคเศรษฐกิจที่แท้จริงในหลายประเทศทั่วโลก 2) มูลค่าและปริมาณการส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ จากการขยายตัวในระดับสูงของสินค้าอุตสาหกรรม อาทิ ยานยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์และส่วนประกอบ รวมถึงสินค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน อาทิ เม็ดพลาสติก และเคมีภัณฑ์ ทำให้การส่งออกสามารถขยายตัวได้สูงสุดในรอบ 28 เดือน นับจากเดือนพฤศจิกายน 2561 3) ราคาน้ำมันดิบที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากความเชื่อมั่นต่อมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่มีผลบังคับใช้ทั่วโลกและการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 ที่รวดเร็วในหลายประเทศ สนับสนุนการฟื้นตัวของอุปสงค์การใช้น้ำมัน ประกอบกับอุปทานที่ลดลงจากสถานการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลาง ส่งผลกระทบในเชิงบวกต่อการส่งออกกลุ่มสินค้าที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมันในเดือนมีนาคม อาทิ เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์ น้ำมันสำเร็จรูป เป็นต้น 4) ค่าเงินบาทที่ทรงตัวในกรอบการอ่อนค่า เนื่องด้วยเศรษฐกิจมีทิศทางแข็งค่าหลังตัวเลข GDP ไตรมาส 1/64 ของสหรัฐออกมาดีสอดคล้องกับที่นักวิเคราะห์คาดการณ์ไว้ จากตัวเลขการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่เติบโตต่อเนื่อง

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลนและอัตราค่าระวางที่ทรงตัวในระดับสูง 1.1) การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และ Space Allocation ในเส้นทางยุโรปและ US East Coast รวมถึงปัญหา Congestion ในส่วนของ Inland ในเส้นทาง US West Coast ทำให้บางสายเรือมีการงดรับ Booking ทำเรือที่เป็น Inland Port ชั่วคราว โดยสามารถรับจองระวางเพียงแค่ Base Port ได้เท่านั้น 1.2) ค่าระวางที่ทรงตัวในระดับสูงในหลายเส้นทาง อาทิ US West Coast / East Coast และ Europe รวมถึงการเก็บเพิ่มค่า Surcharge ในบางเส้นทาง อาทิ Low Sulphur Surcharge ในเส้นทาง Jebel Ali (ดูไบ) และ Peak Season Surcharge ของตู้ Reefer ในเส้นทางยุโรป เป็นต้น 1.3) ความแออัดในท่าเรือแหลมฉบังที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข ทำให้สภาพการจราจรภายในท่าติดขัดยาวนานส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงต้นทุนการขนส่ง ค่าใช้จ่ายยกขนตู้สินค้า เสียค่าล่วงเวลาการเช่ารถหัวลากมารับสินค้า การบริหารจัดการสินค้านำเข้าเพื่อป้อนสู่โรงงาน และสินค้าขาดออกเรือ ทำให้ไม่สามารถส่งสินค้ากับลูกค้าปลายทางได้ตามกำหนด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวม เนื่องจากการส่งออกเป็นรายได้หลักของประเทศ 2) การระบาดโควิด-19 ที่ยังไม่คลี่คลาย เนื่องด้วยมีการกลับมาเกิดระบาดและการกลายพันธุ์ของไวรัสในประเทศคู่ค้าสำคัญหลายประเทศ อาทิ อินเดีย สหภาพยุโรป ที่ยังมีความรุนแรงซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของประชาชน รวมถึงแนวโน้มการฟื้นตัวและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงเศรษฐกิจยูโรโซน Q1/64 อยู่ที่ขยายตัว 0.6% ซึ่งต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ 3) สถานการณ์วิกฤติขาดแคลน 3.1) สถานการณ์การขาดแคลนชิป ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรม

ยานยนต์และเครื่องใช้ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะในส่วนชิปควบคุมและประมวลผลขั้นสูง (Microcontroller) ซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญในส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ควบคุมการทำงานในส่วนต่างๆ ของรถยนต์ ส่งผลให้ค่ายรถบางแห่งเริ่มประกาศชะลอการผลิตและส่งมอบรถในบางรุ่นออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระดับ Stock สินค้าของแต่ละผู้ผลิต 3.2) ราคาเหล็กในตลาดโลกที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องด้วยการลดกำลังการผลิตราว 50% ของจีนซึ่งเป็นผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่ของโลกจากมาตรการควบคุมมลภาวะทางอากาศ ทำให้เกิดภาวะ Short Supply ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง อาทิ การก่อสร้าง ยานยนต์ เครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้า และบรรจุภัณฑ์โลหะ เป็นต้น และ 4) สถานการณ์ขาดแคลนแรงงาน โดยเฉพาะแรงงานต่างด้าวในกลุ่ม Unskilled labor จากผลกระทบของโควิด-19 เป็นอุปสรรคต่อการเข้าออกของแรงงานต่างด้าว ซึ่งการขาดแคลนดังกล่าวเริ่มมีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องด้วยกิจกรรมการผลิตและการส่งออกหลายๆ อุตสาหกรรม อาทิ ผลิตภัณฑ์พลาสติก อาหาร โภชภัณฑ์แช่เย็นแช่แข็ง สิ่งทอเครื่องนุ่งห่ม เริ่มฟื้นตัวจากแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้า ทำให้บางอุตสาหกรรมจำเป็นต้องปรับลดกำลังการผลิตลง

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญ ดังนี้ 1) เร่งแก้ไขปัญหาค่าขาดแคลน ภาครัฐจะต้องเร่งแก้ไขปัญหาค่าขาดแคลน โดยส่งเสริมสนับสนุนให้มีการนำเข้าตู้เปล่าเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ในปี 2021 สรท. คาดว่าประเทศไทย ต้องนำเข้าตู้เปล่าเข้ามาจำนวนทั้งสิ้น 1,865,248 TEUs ให้เพียงพอรองรับการส่งออกที่จะพลิกฟื้นกลับมา 2) เร่งแก้ไขปัญหาคอขวดในท่าเรือแหลมฉบัง 2.1) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือขนถ่ายสินค้าในท่าเทียบเรือให้เพียงพอต่อความต้องการ และให้การท่าเรือฯ 2.1.1) กำหนดตัวชี้วัดการให้บริการของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในด้าน Inland Transport อาทิ Truck/Train Turnaround Time, Number of gate moves per hour 2.1.2) ส่งเสริมการลงทุนอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าในแต่ละท่าเทียบเรือให้เพียงพอต่อปริมาณสินค้าผ่านท่า 2.2) จัดลานกองตู้กลาง (Container Yard: CY) ในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่วางตู้ในท่าเทียบเรือไม่เพียงพอ โดยให้รถบรรทุกนำตู้มารับส่งใน CY และให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือมารับ-ส่งตู้สินค้า จากลาน CY ดังกล่าวไปยังแต่ละท่าเทียบเรือ จะทำให้รถบรรทุกสามารถวิ่งไปรับงานต่อได้โดยไม่ต้องจอดติดการจราจรในพื้นที่ท่าเรือ 2.3) เพิ่มสัดส่วนการทำ Truck Queuing เป็นอย่างน้อย 90% จากปริมาณรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการท่าเรือแหลมฉบังทั้งหมด กำหนดแนวทางการให้ส่วนลดแก่รถบรรทุกที่เข้าใช้บริการในช่วงเวลาไม่เร่งด่วน เพื่อกระจายการจราจร 2.4) พัฒนาระบบการขนส่งทางราง โดยเฉพาะเร่งรัดโครงการ SRTQ ให้สามารถดำเนินการได้เต็มประสิทธิภาพ 2.4.1) เร่งรัดการลงทุนอุปกรณ์ขนถ่าย 2.4.2) บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่าง ท่าเรือแหลมฉบัง SRTQ ICD ลาดกระบัง ผู้ประกอบการท่าเรือ 2.5) เร่งรัดการพัฒนา ระบบ Port Community System (PCS) เพื่อให้มีการแจ้งข้อมูลสถานะเรือไปยังผู้นำเข้า/ส่งออกแบบ Real Time ซึ่งจะช่วยให้ระบบโซ่อุปทาน (Supply chain) ภาคการผลิต โรงงานคลังสินค้า ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออก และภาคการขนส่ง สามารถบริหารจัดการการผลิตและการขนส่งล่วงหน้าได้ 2.6) ลดกระบวนการขออนุญาตภาครัฐในการนำเข้า/ส่งออก ตรวจสอบสินค้า ณ ด้านศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังให้รวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้ หากข้อเสนอแนะได้รับการเร่งรัดดำเนินการจะช่วยแก้ไขปัญหาคอขวดในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง และเป็นการสนับสนุนนโยบายการเป็น Transshipment Hub ของท่าเรือแหลมฉบัง 3) เร่งจัดหาแรงงานป้อนเข้าสู่ระบบรองรับการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรม ซึ่งต้องการแรงงานต่างด้าวไม่ต่ำกว่า 2-3 แสนคน ขอรัฐบาลพิจารณาแนวทางการนำเข้าแรงงานต่างด้าวเพิ่มเติม โดยอาจใช้รูปแบบ 3.1) ขยายเวลาให้แรงงานต่างด้าว 3 สัญชาติ (กัมพูชา พม่า ลาว) ในประเทศมากขึ้นทะเบียนให้ถูกต้องผ่านระบบออนไลน์ มีการเก็บข้อมูลอัตลักษณ์บุคคล ตรวจสอบเพื่อโควิด-19 ได้รับตรวจพบหรือใบอนุญาตทำงาน (ซึ่งกระทรวงแรงงานได้ดำเนินการมาแล้วเมื่อช่วงต้นปี 2564) ที่ผ่านมามีแรงงานต่างด้าวเข้าสู่ระบบกว่า 1.6 แสนคน 3.2) เพิ่มรูปแบบการจ้างงานในลักษณะ Part Time Job ระยะเวลากิจการจ้างต้องไม่ต่ำกว่า 4 ชั่วโมง เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงการจ้างงานของสถานประกอบการจากเดิมเวลาเป็นจ้างแบบ Part-time ลดค่าใช้จ่ายโดยนายจ้างสามารถกำหนดเวลาทำงานได้เป็นบางช่วงเวลาที่มีคำสั่งซื้อที่มากขึ้นและเป็นการช่วยนายจ้างไม่ต้องจ่ายค่าจ้างขั้นต่ำเต็มตามกฎหมายการจ้างงานชั่วคราว อีกทั้งเป็นการส่งเสริมให้คนไทยมีงานทำในทุกพื้นที่ สอดคล้องกับรูปแบบการทำงานของคนรุ่นใหม่ที่เปลี่ยนไปเน้นการรับงานอิสระมากขึ้น ซึ่งกรมการจัดหางานเคยได้ดำเนินการตั้งศูนย์บริหารจัดการงาน Part Time เมื่อกลางปี 2563 ที่ผ่านมา และ 4) รักษาเสถียรภาพของค่าเงินให้อยู่ระหว่าง 31-32 บาทต่อเหรียญสหรัฐ

รายชื่อคณะกรรมการ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย วาระปี 2564-2565



ลำดับที่	วาระปี 2564-2565	ตำแหน่ง	บริษัท
1	ดร.ชัยชาญ เจริญสุข	ประธาน	บริษัท ศรีไทย ซุปเปอร์แวร์ จำกัด (มหาชน)
2	นายสุชาติ จันทรานาคราช	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ และ กรรมการ	บริษัท โกลด์ไมน์ การ์เมนท์ จำกัด
3	นายเตชะ บุญยะชัย	รองประธาน	บริษัท ที ที เทคโนโลยี จำกัด
4	นายมานะผล ภู่มบุญ	รองประธาน	บริษัท อาร์อีเอที จำกัด
5	นายสมบัติ เปรมประภา	รองประธาน	บริษัท พีวเจอร์ การ์เมนท์ จำกัด
6	นายโสมนัส โพธิ์สัตย์	รองประธาน	บริษัท ราชาเซรามิค จำกัด
7	นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล	รองประธาน	บริษัท เอส.เค. โพลีเมอร์ จำกัด
8	ดร. ศรีสลา ภามัยกุล	รองประธาน	บริษัท สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร จำกัด (มหาชน)
9	ม.ล. สมรมาศ โพธิ์ศิริสุข	เลขาธิการ	บริษัท สามมิตรมอเตอร์ส แมนูแฟคเจอร์ จำกัด (มหาชน)
10	ดร.เนาวรัตน์ ทรงสวัสดิ์ชัย	เหรัญญิก	บริษัท โอเรียนตอล การ์เมนท์ จำกัด
11	นางวาริ สดประเสริฐ	นายทะเบียน	บริษัท เจริญพาณิชย์ไทย จำกัด
12	นางจินตนา ศิริสันธนะ	กรรมการ	บริษัท ยูนิแอร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
13	นายเทอดพงษ์ คณารักษ์	กรรมการ	บริษัท มาสิกรูป จำกัด (มหาชน)
14	นายธรรต ทั้งสมบัติ	กรรมการ	บริษัท พูนสิน ทั้ง่วนฮะ จำกัด
15	นายปิยวงศ์ ศรีแสงนาม	กรรมการ	บริษัท เจริญอุตสาหกรรม จำกัด
16	นายทวี ตั้งจันสิริ	กรรมการ	บริษัท ไทยรวมสินพัฒนาอุตสาหกรรม จำกัด
17	นายวรารุณี พิมานมาศ	กรรมการ	บริษัท เฟอร์นิเจอร์ จำกัด
18	นายสุพัฒน์ ศรีวรรณวิทย์	กรรมการ	บริษัท สแตนดาร์ด ยูนิเวอร์แซล อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
19	ดร.หลักชัย กิตติพล	กรรมการ	บริษัท ไทยฮั้วยางพารา จำกัด (มหาชน)
20	นายปัดต์ สมชัยกุลทรัพย์	กรรมการ	บริษัท สุรพลฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)
21	นายนิกร ลิขิตหวังพาณิชย์	กรรมการ	บริษัท ชูศักดิ์แอนด์พรณิผลิตเตอร์ จำกัด
22	นายกำพล แจ่งสุทธีวัฒน์	กรรมการ	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
23	นายวิรัตน์ ยุทธรงค์	กรรมการ	บริษัท อีซูมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
24	นายชยุต ตูลยนิติกุล	กรรมการ	บริษัท กนก โปรดักส์ จำกัด
25	นายวสันต์ วิตนากร	กรรมการ	บริษัท ไฮ-เทค แอปพาราเรล จำกัด
26	นายเมธี พันธุ์อุทัยวัฒน์	กรรมการ	บริษัท อาร์.เจ.ลอนดอนเคมีคอลอินดัสทรีส์ จำกัด
27	นายเสกสรรค์ ไตรอุโฆษ	กรรมการ	บริษัท สยามมิชลิน จำกัด
28	นายเสริมศักดิ์ ควรงทรงธรรม	กรรมการ	บริษัท ไชยพร อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
29	นายสมพล ธนาดำรงศักดิ์	กรรมการ	บริษัท ฟอรั่มพาร์ท อินดัสตรี จำกัด (มหาชน)
30	นายอภิชาติ สิมะกุลธร	กรรมการ	บริษัท กุลธร เคอร์บี้ จำกัด (มหาชน)
31	นายวันชัย อานันทนสกุล	กรรมการ	บริษัท ลีอกซ์เลย์ จำกัด จำกัด (มหาชน)
32	ดร.องอาจ กิตติคุณชัย	กรรมการ	บริษัท ชันสวีท จำกัด (มหาชน)
33	นายอรุณ หัตถะรัชต์	กรรมการ	บริษัท แปซิฟิก ซูการ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด
34	นางสาวธารินี ประเสริฐภักดิ์	กรรมการ	บริษัท บี.ฟู้ดส์ โปรดักส์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
35	คุณทศพล มณีศรี	กรรมการ	บริษัท สหพัฒน์พิบูล จำกัด (มหาชน)

สรุปปาฐกถาพิเศษหัวข้อ “ก้าวต่อไปของการส่งออกไทยในบริบทใหม่ที่ไม่เหมือนเดิม”

โดย ดร.สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย



เมื่อวันพุธที่ 31 มีนาคม 2564 ที่ผ่านมา ดร.สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ ประธานสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย ได้ให้เกียรติปาฐกถาพิเศษหัวข้อ “ก้าวต่อไปของการส่งออกไทยในบริบทใหม่ที่ไม่เหมือนเดิม” ในงานประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 26 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โดยมีประเด็นที่น่าสนใจดังนี้

1. ประเด็นด้านเศรษฐกิจ

1.1. ปัจจัยสนับสนุน

- เศรษฐกิจโลกอาจฟื้นตัวได้จากหลายปัจจัย อาทิ 1. ฐานการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ค่อนข้างต่ำมากในปี 2563 2. บรรยากาศทางเศรษฐกิจและการค้าที่เริ่มฟื้นตัว 3. การฉีดวัคซีนโควิด-19 4. ประธานาธิบดีคนใหม่ของสหรัฐ ทำให้เศรษฐกิจโลกอาจเติบโตร้อยละ 5 ในภาพรวม
- วัคซีนป้องกันโควิด-19 มีประสิทธิภาพค่อนข้างมาก และมีความเสี่ยงต่ำที่จะเห็นได้จากผลข้างเคียงของวัคซีนมีค่อนข้างน้อยและไม่ได้มีอาการที่รุนแรง โดยเฉพาะของไทยที่มีความร่วมมือกับ AstraZeneca ซึ่งมีประสิทธิภาพในการป้องกันโรคมากถึงร้อยละ 80 ทั้งนี้ประเทศที่มีอัตราการฉีดวัคซีนได้มาก จะมีผลในการลดการติดเชื้อโควิด-19 ลงอย่างมีนัยยะสำคัญ

1.2. อุปสรรคและความเสี่ยง

- การฉีดวัคซีนอย่างทั่วถึงในประเทศไทยอาจเกิดขึ้นในช่วงกลางปี - ปลายปี 2565 เช่นเดียวกับประเทศในกลุ่มอาเซียน อาทิ เวียดนาม ลาว เมียนมา กัมพูชา ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสี่ยงการระบาดในคลื่นต่อใหม่ได้ อาทิ กรณีสมุทรสาครผ่านพรมแดนธรรมชาติ
- เชื้อโควิด-19 มีการกลายพันธุ์เป็นหลายสายพันธุ์ทั่วโลก อาทิ อังกฤษ บราซิล แอฟริกาใต้ ซึ่งทำให้การติดเชื้อง่ายขึ้น และ

สามารถหลบภูมิคุ้มกันเดิมได้ ทำให้ประเทศไทยต้องมีการฉีดวัคซีนจากร้อยละ 84 เป็น 98 ถึงจะเข้าข่าย (Herd Immunity) ที่สามารถควบคุมโรคได้ ดังนั้นไทยต้องเร่งจัดหาวัคซีนเพื่อเตรียมการไว้โดยเร็ว อย่างไรก็ตามประชากรในประเทศไทยที่ยอมรับการฉีดวัคซีนที่ลดลงจากร้อยละ 80 เหลือเพียง 60 เท่านั้น ดังนั้นรัฐบาลจึงควรสร้างความมั่นใจให้ประชาชน และมีสื่อสารที่ดีให้กับประชาชน เพื่อเร่งป้องกันการระบาดโควิด-19 ในวงกว้างอย่างรวดเร็ว

2. ประเด็น VUCA :

2.1. จากตัวชี้วัดความไม่แน่นอนในโลก โดย Stamford University ทำให้เห็นว่าตลอดระยะ 10 ปีที่ผ่านมาเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึงมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หรือที่เรียกว่าโลกในรูปแบบ VUCA ที่ “เปลี่ยนไว ไม่แน่นอน ซับซ้อน คลุมเครือ” เปรียบเสมือนเหรียญหรือลูกเต๋าที่มีหลายด้าน จึงไม่สามารถบอกได้ว่าแต่ละด้านจะออกอะไร อาทิ ด้าน unknown - unknown หรือ Uncertainty (ความไม่แน่นอน) มีค่อนข้างมาก ดังนั้นจึงผู้ประกอบการจึงควรที่จะเปลี่ยนด้านที่ไม่รู้ให้สามารถรู้ให้ได้เป็น known - unknown หรือ risk (ความเสี่ยง) เพื่อให้สามารถรับทราบและบริหารจัดการความเสี่ยงให้กลายเป็น known known หรือ normal world ที่เราใช้ชีวิตตามปกติได้

3. การเปลี่ยนแปลง Supply chain

3.1. โลกหลังโควิด-19 จะเป็นลักษณะ new normal ที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมในลักษณะ “ประสิทธิภาพ + การบริหารความเสี่ยง” เนื่องจากภาคการผลิตแบบเดิมในลักษณะ just in time or lean ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงสุดอาจไม่ตอบโจทย์กรณีที่เหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนมีมากขึ้น ทำให้ภาคการผลิตต้องเพิ่มการบริหารจัดการความเสี่ยง ประกอบกับข้อจำกัดใหม่ในประเด็นทรัพยากรที่จำกัดลง ทั้งนี้ New normal จึงอาจประกอบไปด้วย 3 ลักษณะ ดังนี้

- Accelerate (การเร่งให้เกิดกิจกรรมเร็วขึ้น) อาทิ การใช้เทคโนโลยีและกระบวนการดิจิทัลในส่วน การทำงานที่บ้าน การติดต่อออนไลน์ เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น
- Delay (การล่าช้าขึ้น) อาทิ แผนการลงทุนการใช้หุ่นยนต์ พลังงานทดแทน และเมกะโปรเจกต์ เนื่องด้วยเงินทุนสะสมในการลงทุนหดตัวลงในช่วงการระบาดโควิด-19 ที่ผ่านมา
- Reverse (การเปลี่ยนทิศทางการเปลี่ยนแปลง) อาทิ การค้าระหว่างประเทศและการลงทุนต่างประเทศที่เติบโตช้าลง การเดินทางระหว่างประเทศที่ลดลง

4. ประเด็น Trade war ระหว่างจีนและสหรัฐ

4.1. ยังคงมีแนวโน้มดำเนินต่อไปแม้จะมีการเปลี่ยนผ่านยุคสมัยของประธานาธิบดีของสหรัฐ ทั้งนี้ผลจากสงครามการค้าทำให้ประเทศในกลุ่ม SEA ได้ประโยชน์จากการค้าขายที่เพิ่มขึ้นกับสหรัฐและจีน โดยเฉพาะเวียดนามที่ได้รับได้ประโยชน์มากที่สุด

4.2. ปัจจุบันเริ่มมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่ยุค 4.0 จากยุค 3.0 ที่เน้นต้นทุนการผลิตถูกที่สุดและกระจายการผลิตหลายประเทศ ซึ่งแยกออกเป็น 3 กรณี คือ 1. การผลิตและขายในจีน 2. Reshoring ย้ายฐานการผลิตกลับไปประเทศตนเองเพื่อลดความเสี่ยงและการเสียภาษีที่เพิ่มสูงขึ้นหากยังคงอยู่ในประเทศจีน ซึ่งเป็นกรณีที่อาจเกิดขึ้นได้น้อยเพราะไม่สอดคล้องกับหลักการ comparative advantage 3. การกระจายการซื้อวัตถุดิบและการกระจายฐานการผลิตจากหลายแหล่งเพื่อกระจายความเสี่ยง

5. เวียดนาม VS ไทย และแนวทางการปรับตัวของประเทศไทย

5.1. เวียดนามเป็นประเทศดาวรุ่งใหม่ทั้งการส่งออกและการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตามขนาดทางเศรษฐกิจและอันดับความสามารถในการแข่งขันของไทยยังอยู่สูงกว่าเวียดนามในปัจจุบัน แต่หากไทยยังไม่มีการพัฒนาที่ชัดเจน เวียดนามแซงไทยอีก 20 ปีข้างหน้า (**บนสมมติฐาน GDP เวียดนามและไทยเติบโตที่ร้อยละ 6.7% และ 3.6 ต่อปี**)

5.2. แนวทางการปรับตัวของประเทศไทยในอนาคต

- การแก้ไขเรื่องกฎหมาย ภาษี ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจของคนต่างชาติ อาทิ กฎหมายการประกอบธุรกิจคนต่างด้าว และประเด็น VISA / WORK PERMIT
- สร้างความแตกต่างให้ภาคเอกชนไทย ด้วยการเน้นการสร้างคุณภาพและจุดเด่นของสินค้าไทย เพื่อแก้ปัญหาค่าแรงที่ค่อนข้างสูงและขาดแคลน Human skill ผ่านการใช้ระบบอัตโนมัติ การพัฒนาคุณภาพแรงงาน การวิจัยและพัฒนา และโดยเฉพาะทำการตลาด ซึ่งในส่วนนี้ไทยยังคงเหนือกว่าเวียดนามในด้านนี้และควรรักษาไว้



- การใช้จุดแข็งของไทยในการเติบโตไปพร้อมกับภูมิภาคอาเซียนและเวียดนาม ผ่านการส่งออกและเน้นการลงทุนในอาเซียน
- โดยสรุปแล้วจากการส่งออกที่เปลี่ยนไป อาทิ ตลาดโลกหดลง การกีดกันการค้ามากขึ้น ห่วงโซ่การผลิตลดลง ต้นทุนแพงขึ้น ไทยควรจะต้องปรับตัวตามการเปลี่ยนแปลงผ่านการเร่งปรับประสิทธิภาพ ปรับซัพพลายเชนใหม่ และใช้เทคโนโลยีดิจิทัล อาทิ automation เพื่อพัฒนาไปสู่อุตสาหกรรม 4.0 มากขึ้นให้สอดคล้องกับบริบทโลกของการส่งออกที่เปลี่ยนแปลงไป และไม่เหมือนเดิม

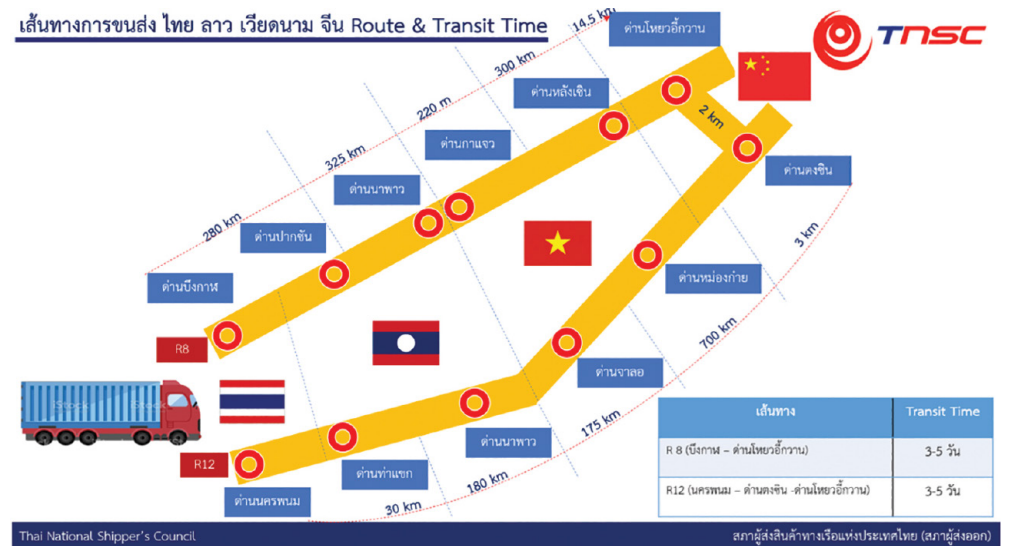
Opportunity and Threat for Intra ASEAN Logistics (Thai – Vietnam) ตอนที่ 1

เส้นทางสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศและด่านชายแดนสำหรับการขนส่งสินค้า ไทย เวียดนาม



เวียดนามอยู่ในทิศตะวันออกเฉียงใต้ของคาบสมุทรอินโดจีน (Indochinese Peninsula) มีชายฝั่งทะเลยาว 3,200 กิโลเมตร เวียดนามจึงใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลักในการทำการค้าระหว่างประเทศ ภาคใต้ เป็นศูนย์กลางทางการค้าและอุตสาหกรรมผลิตสินค้าที่พัฒนามาก่อนภาคเหนือ นครโฮจิมินห์ จึงเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าและธุรกิจโลจิสติกส์ของเวียดนาม ภาคเหนือของเวียดนามเติบโตมากขึ้น เนื่องจากมีการค้าขายกับประเทศจีนเพิ่มมากขึ้นอีกทั้งมีการลงทุนของผู้ผลิตสินค้าอิเล็กทรอนิกส์จากต่างประเทศ เช่น บริษัท Samsung บริษัท Microsoft บริษัท Panasonic และบริษัท Bridgestone ธุรกิจโลจิสติกส์ของภาคเหนือจึงพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็วเพื่อตอบสนองภาคการผลิตและการค้า ภาคกลางของเวียดนามมีศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเล เช่น การต่อเรือ การประมงบริการโลจิสติกส์ เขตเศรษฐกิจชายฝั่งทะเล และการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ภาคกลางยังมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างภาคเหนือและภาคใต้ของเวียดนาม และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งจะช่วยให้ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศของเวียดนามกับลาว และยิ่งรวมไปถึง

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย เมียนมา และประเทศอื่นๆ ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงระหว่างทางหลวง ทางหลวงฝั่งทะเล เส้นทางโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh Trail) และทางรถไฟสายเหนือ – ใต้ที่ไม่ดี เป็นอุปสรรคทำให้ภาคกลางยังพัฒนาได้ไม่เต็มศักยภาพ โดยภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการโลจิสติกส์ในเวียดนามยังไม่ได้รับการพัฒนามากนัก ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศเวียดนามที่มีลักษณะยาวและแคบ สำหรับความเชื่อมโยงการขนส่งจากประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศเวียดนาม ประกอบด้วย สปป.ลาว กัมพูชา และจีน จะมีเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนและทางรถไฟ โดยเส้นทางสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศและด่านชายแดนสำหรับการขนส่งสินค้ามีรายละเอียด เพิ่มเติมตามบทความฉบับเต็ม สามารถอ่านได้ที่ <https://www.tnsc.com/index.php/2021/05/11/logistic-64-13/> หรือ Scan QR Code



ระบบการแจ้งข้อมูลล่วงหน้าของสินค้า (Advance Cargo Information System : ACID) สำหรับสินค้าที่นำเข้ามายังสาธารณรัฐอาหรับอียิปต์

“อียิปต์กำหนดให้ผู้นำเข้าสินค้าทุกรายการแจ้งข้อมูลก่อนการนำเข้า ผ่านระบบการแจ้งข้อมูลล่วงหน้าของสินค้าที่จะนำเข้า (Advance Cargo Information System : ACI) เพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร โดยจะเริ่มทดลองใช้ระบบดังกล่าว ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2564 และบังคับใช้อย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป”

กระทรวงการคลังของอียิปต์ได้ออกประกาศ ฉบับที่ 38/2021 กำหนดให้ผู้นำเข้าต้องแจ้งข้อมูลสินค้าทุกรายการล่วงหน้าก่อนการนำเข้าภายใต้ระบบ ACI ผ่าน Nafeza Platform ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มที่อำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ เพื่อรองรับการดำเนินการด้านการค้า การทำธุรกรรม และการรับ-ส่งเอกสารให้กับผู้นำเข้า โดยในส่วนของผู้นำเข้ามีขั้นตอนการดำเนินการก่อนนำเข้าสินค้า ดังนี้

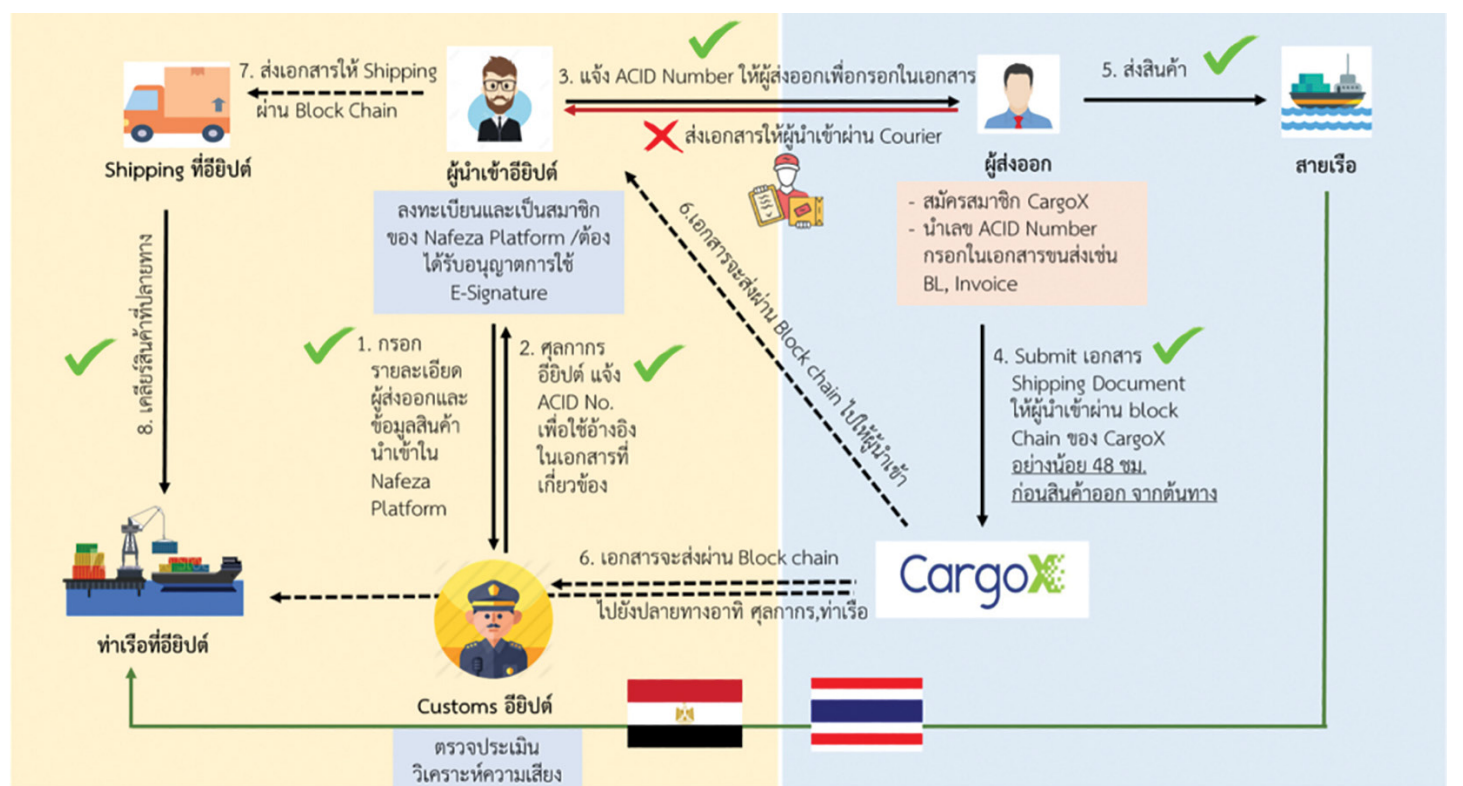
- 1) ผู้นำเข้าต้องลงทะเบียนเพื่อเข้าใช้งานผ่าน Nafeza Platform ภายใต้ระบบ ACI โดยสามารถเข้าไปลงทะเบียนเพื่อเป็นสมาชิกของ Nafeza ได้ที่ <https://www.nafeza.gov.eg/en> และจะต้องเป็นผู้มีสิทธิในการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature)
- 2) ผู้นำเข้าต้องกรอกรายละเอียดข้อมูลของผู้ส่งออกและสินค้าที่นำเข้าผ่าน Nafeza Platform ประกอบด้วย ประเทศที่ส่งออก ชื่อผู้ส่งออก หมายเลขทะเบียนผู้ส่งออก ประเภทผู้ส่งออก ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ อีเมล รายละเอียดสินค้า พิกัดอัตราศุลกากร รหัสประเทศผู้ส่งออก รหัสท่าเรือที่ส่งออก และข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 3) สินค้าจะถูกตรวจประเมินความเสี่ยงโดยกรมศุลกากรของอียิปต์ หากผ่านการประเมินความเสี่ยง จะออกหมายเลข ACID number (Advance Cargo Information Declaration number) และจะแจ้งหมายเลขดังกล่าวให้กับผู้นำเข้า เจ้าของคลังสินค้า หรือตัวแทนออกของ และผู้ส่งออกทราบ แต่หากไม่ผ่านการประเมินความเสี่ยงจะแจ้งเหตุผลในการปฏิเสธให้ทราบ
- 4) เมื่อสินค้ามาถึงอียิปต์ ผู้นำเข้าจะต้องยื่นใบราคาสินค้าและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย หมายเลขภาษีของผู้นำเข้า หมายเลขทะเบียน

ผู้ส่งออก ACID number และพิกัดอัตราศุลกากร พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ผ่าน Nafeza Platform เพื่อประกอบการดำเนินพิธีการศุลกากร โดยไม่ต้องรอเอกสาร Paper BL จากผู้ส่งออก เนื่องจากผู้ส่งออกได้มีการ Submit เอกสารผ่าน Block Chain ของระบบ CargoX แล้ว

สำหรับกระบวนการฝั่งของผู้ส่งออก หรือผู้ส่งสินค้าจะต้องดำเนินการดังนี้

- 1) ผู้ส่งออกจะต้องสมัครสมาชิกของ CargoX ซึ่งเป็นเสมือน Services Provider ที่จะทำหน้าที่ในการรับส่งข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยสามารถเข้าไปสมัครฟรีได้ที่ <https://cargox.io/>
- 2) เมื่อได้รับ ACID Number แล้ว ให้ใช้ หมายเลข ACID นั้นระบุในเอกสารการขนส่ง และเอกสารการค้าที่เกี่ยวข้อง อาทิ Commercial Invoice, Bill of Lading และเอกสารอื่นๆ จากนั้นจะทำการจัดส่งเอกสารทั้งหมดให้ผู้นำเข้าปลายทางผ่าน Block Chain ของระบบ CargoX โดยจะต้องส่งข้อมูลเข้าระบบล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชม. ก่อนที่สินค้าจะออกจากต้นทาง

ทั้งนี้ สำหรับผู้ส่งออกนั้นสิ่งสำคัญจะต้องศึกษาขั้นตอนการจัดส่งและการถ่ายโอน Ownership ของเอกสารผ่าน Platform CargoX โดยผู้ส่งออกสามารถเข้าศึกษาขั้นตอนการส่งเอกสารผ่านระบบ CargoX ได้ที่ <https://help.cargox.digital/en/user-manual/logging-in/login/> ซึ่งจะมีค่าธรรมเนียมของการส่งเอกสารผ่าน CargoX เป็นรายเอกสารที่จัดส่ง



ประเด็น ถาม-ตอบ เกี่ยวกับระบบ Advance Cargo Information System ของประเทศอียิปต์

- 1 Q: ในขั้นตอนการ Submit เอกสารโดยเฉพาะ B/L ซึ่งจะต้องดำเนินการส่งล่วงหน้า 48 ชม. ก่อนเรือออกจากต้นทาง ซึ่งในทางปฏิบัติทำได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากสายเรือจะปล่อยเอกสาร Final B/L ต่อเมื่อเรือออกแล้ว (On board) เท่านั้น
A: สามารถใช้เอกสาร Draft B/L ที่ได้รับจากสายเรือ ส่งเข้าระบบ Block Chain ของ CargoX ได้ โดยไม่จำเป็นต้องรอ Final B/L
- 2 Q: การขอเอกสารบางอย่าง อาทิ เอกสารรับรองถิ่นกำเนิด (เอกสาร CO) จากสภาหอการค้าไทยนั้น จำเป็นต้องใช้ Final B/L ในการขอเอกสารดังกล่าว ซึ่งแนวทางที่จะให้ผู้ส่งออกส่งเอกสารส่งล่วงหน้า 48 ชม. อาจเป็นไปได้ยากในทางปฏิบัติ
A: ประเด็นนี้เป็นเรื่องการบริหารจัดการภายในของไทย ซึ่งจะต้องหารือแนวทางการแก้ไขร่วมกัน แต่อย่างไรก็ตาม ในเบื้องต้น เมื่อได้รับเอกสาร CO แล้วผู้ส่งออกสามารถส่งเป็นเอกสารเพิ่มเติมเข้าไปในระบบภายหลังได้
- 3 Q: เมื่อมีการ Submit เอกสารผ่านเข้าสู่ระบบ CargoX แล้ว หากมีการแก้ไขจะสามารถดำเนินการได้อย่างไร
A: หากต้องการแก้ไขข้อมูล สามารถส่งเป็นเอกสารเพิ่มเติม (Additional Document) เข้าสู่ระบบได้ โดยอ้างอิงเลข ACID Number เดิม
- 4 Q: ตามข้อกำหนดให้มีการส่งเอกสารส่งล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชม. ก่อนสินค้าออกจากต้นทาง กรณีที่เกิดความผิดพลาดและไม่สามารถส่งเอกสารล่วงหน้าได้ทันภายใน 48 ชม.ได้ จะมีบทลงโทษ หรือไม่อย่างไร
A: หากไม่ส่งข้อมูลตามข้อกำหนด สายเรือจะไม่โหลดตู้สินค้าขึ้นเรือ
- 5 Q: ค่าใช้จ่ายในการส่งเอกสารผ่านระบบ CargoX มีอัตราการเรียกเก็บอย่างไร
A: ในเบื้องต้นจะคิดค่าใช้จ่าย Service Charge เป็นรายเอกสาร โดยเรียกเก็บในอัตรา 3\$/Document ไม่ว่าในเอกสารจะประกอบด้วยจำนวนกี่หน้าก็ตาม โดยจะคิดเป็นรายเอกสารเท่านั้น ในขณะที่อาจมีการเรียกเก็บค่า Filing Charge ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมภาครัฐ โดยกระทรวงการคลังของอียิปต์ ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีข้อกำหนดอัตราแจ้งออกมา โดยจะแจ้งให้ทราบภายหลัง ทั้งนี้ การใช้งานผ่านระบบ จะต้องทำการลงทะเบียนเข้าใช้งานในอันดับแรก ซึ่งจะไม่มีการเรียกเก็บค่า Registration Fee ในกรณีดังกล่าว
- 6 Q: หมายเลข ACID Number ที่ได้รับจากผู้นำเข้าอียิปต์มี กำหนดระยะเวลาหรือไม่ (Expiry Date)
A: ตัวเลข ACID Number จะประกอบด้วยตัวเลข 19 หลัก ซึ่งเมื่อได้รับ ACID Number แล้วจะมีอายุกี่เดือนนั้น ในเบื้องต้นยังไม่มีข้อกำหนดในเรื่องนี้ แต่ประเด็นสำคัญของ ACID Number คือ หนึ่ง ACID Number ใช้กับหนึ่ง Shipment เท่านั้น โดยข้อมูลจากผู้นำเข้าอียิปต์แจ้ง จะต้องสอดคล้อง และตรงกับเอกสาร รวมถึงข้อมูลของผู้ส่งออก Submit เข้าไปในระบบ เพื่อให้สะดวกในการเคลียร์สินค้าและการตรวจปล่อยที่ปลายทาง ทั้งนี้ ขั้นตอนการขอ ACID Number ของผู้นำเข้าในอียิปต์ จะใช้เวลาไม่นาน เพียงกรอกข้อมูลลงระบบของศุลกากรในประเทศอียิปต์ ก็จะได้รับยืนยัน ACID Number กลับมา เพื่อแจ้งมายังผู้ส่งออกสำหรับระบบในเอกสาร
- 7 Q: กรณีที่ผู้ส่งออกได้รับ ACID Number จากผู้นำเข้า 2 เลข สามารถรวมสินค้าทั้ง 2 Shipments ใน B/L เดียวกันได้หรือไม่
A: เพื่อให้เกิดความไม่สับสนในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ปลายทาง ขอให้แยก ACID number เป็นราย Shipment และในการจัดส่งสินค้าก็ควรจะแยก B/L ออกจากกันสำหรับแต่ละ ACID Number เพื่อมิให้เกิดความผิดพลาด
- 8 Q: กรณีขายสินค้าแบบ L/C ธนาคารระบุให้ใช้ Original B/L เท่านั้น โดยธนาคารจะไม่ยอมรับในกรณีที่เป็นการส่ง Draft B/L วิธีการนี้ต้องดำเนินการอย่างไร
A: เนื่องจากธนาคารที่เข้าร่วมการใช้งานผ่านระบบของ CargoX ในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมทุกธนาคาร ดังนั้น จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของธนาคารเป็นสำคัญ โดยจำเป็นต้องส่งเอกสารที่เป็น Original B/L ให้ธนาคาร ในรูปแบบ Paper แบบเดิมไปก่อน ควบคู่กับการส่งข้อมูลผ่านระบบ
- 9 Q: ในประเทศไทย ธนาคารทุกแห่งสามารถรับเอกสารด้วยระบบ Digital ผ่านระบบนี้ได้หรือไม่
A: สำหรับในประเทศไทย ธนาคารส่วนใหญ่ยังคงต้องให้ส่งเอกสารในลักษณะ Paper ซึ่งขณะนี้ก็มีเพียงธนาคารกรุงเทพ และ ธนาคารกรุงศรีฯ เท่านั้นที่สามารถจัดส่งเอกสารเข้าสู่ระบบ CargoX ในรูปแบบ Digital แต่ในอนาคตคาดว่าจะมีธนาคารอื่นๆ เข้ามาร่วมด้วยเพิ่มขึ้น
- 10 Q: วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ที่ข้อกำหนดของอียิปต์จะเริ่มมีผลบังคับใช้ กรณีนี้ให้นับวันที่สินค้าออกจากต้นทาง หรือสินค้าถึงปลายทาง
A: ในกรณีนี้ ทางอียิปต์จะยึดวันที่สินค้าออกจากท่าเรือต้นทางเป็นหลัก ดังนั้น ผู้ส่งออกจะต้องมีเลข ACID Number ระบุลงไปบนเอกสารส่งออกที่จะ Submit เข้าสู่ระบบ CargoX สำหรับเรือที่ออกตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม เป็นต้นไป ซึ่งในระหว่างนี้ อยู่ในช่วงของการทดลองระบบ เพื่อสร้างความคุ้นชินกับระบบการส่งเอกสารล่วงหน้า ทาง CargoX เปิดให้สามารถลงทะเบียนได้ฟรี โดยผู้ส่งออกสามารถเข้าไปศึกษาขั้นตอน และทดลองส่งข้อมูลผ่านระบบได้ ซึ่งหากพบปัญหาจะได้มีการหารือ เพื่อปรับปรุงให้สามารถส่งข้อมูลเข้าระบบได้สอดคล้องตามข้อกำหนดของทางอียิปต์
- 11 Q: กรณีที่มีการออก B/L จากประเทศที่ 3 โดยผู้ส่งออกไทยทำหน้าที่ในฐานะตัวกลาง Trader ดังนั้น ผู้ที่จะทำหน้าที่ในการ Submit เอกสารเข้าสู่ระบบ CargoX คือใคร
A: การส่งเอกสารนั้นจะยึดหลักว่าเอกสารส่งออกดังกล่าวใครเป็นผู้ออก จึงจะให้ผู้นั้นเป็นผู้ Submit ข้อมูลในระบบ ดังนั้น ในกรณีที่ประเทศที่ 3 เป็นคนออกเอกสาร B/L จะต้องเป็นผู้ส่งเอกสารเข้าสู่ระบบ CargoX

กิจกรรมอบรมออนไลน์ฟรีสำหรับสมาชิก สรท. ภายใต้โครงการ GoTogether

MAY 2021

พ. 20 09.00-12.00 น.
วิธีการศุลกากรว่าด้วยการถ่ายลำและผ่านแดน
 โดย สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย

พ. 27 13.30-16.30 น.
LEAN Concept and Business Process Improvement
 โดย อ.สุวัฒน์ จรรยาพูน
 ผู้อำนวยการหลักสูตรปริญญาคุณวุฒิบัณฑิต
 วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม



JUNE 2021

พ. 9 09.00-12.00 น.
Logistics Standardization: Pallet Standard in Thailand
 โดย คุณสมศักดิ์ บัชรานต์บุวัฒน์
 General Manager, Loscam (Thailand) Limited

พ. 17 09.00-12.00 น.
บริการและสิทธิประโยชน์จาก Free Zone สำหรับผู้ส่งออก
 โดย คุณวัลภา สติธวาล
 ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

พ. 23 09.00-12.00 น.
เรียนรู้ ปรับใช้เทคโนโลยีเพื่อลดต้นทุนสำหรับผู้ส่งออก (e-Service and Blockchain)
 โดย Mr. Piset Rittapirom
 Country Manager – Thailand Cluster,
 Sealand – A Maersk Company

อ. 29 09.00-12.00 น.
เทคนิคการบริหารจัดการคลังสินค้าสมัยใหม่
 โดย คุณภาสกร ตันติพงษ์
 Managing Director
 บริษัท ดีดีซี สปอเอกิต จำกัด



โครงการ GoTogether

“ร่วมแรง ร่วมใจ ก้าวผ่านความยากลำบากไปพร้อมกัน”

เข้าร่วม
 อบรมฟรี!
 ตลอดปี
 2564



วัตถุประสงค์หลัก

1. เพื่อช่วยเหลือและลดค่าใช้จ่ายของสมาชิกจากสถานการณ์ COVID-19
2. เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการค้าระหว่างประเทศ และการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับสมาชิก



การดำเนินการ

จัดอบรมออนไลน์ในหัวข้อ/ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศและการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับสมาชิก ในปี 2564 จำนวน 50 ครั้ง



การเข้าร่วมโครงการ

	หลักสูตรอบรม เดือน ม.ค. – มี.ค. 64	หลักสูตรอบรม เดือน เม.ย. – ธ.ค. 64
สมาชิก สรท. ที่ไม่มียอดค้างชำระ	Free	Free
บุคคลทั่วไป	1,070 บาท	1,070 บาท
สมาชิก สรท. ที่มียอดค้างชำระ	Free	535



รายละเอียดเพิ่มเติม
 และหัวข้อการอบรม

LQSPX #BATCH 14

LOGISTICS QUALIFICATION SYSTEM PROGRAM

หลักสูตรประกาศนียบัตรโลจิสติกส์สำหรับผู้บริหารระดับกลาง

เป็นหลักสูตรที่ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
เน้นการปฏิบัติจริง โดยการถ่ายทอดประสบการณ์จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทชั้นนำ ส่งผู้เข้าร่วมอบรมอย่างต่อเนื่อง อาทิ



วิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิในหลักสูตร



คุณพวงมา ภาขวรินทร์
อดีตผู้อำนวยการบริการด้าน
Supply Chain Management
บริษัท เนสท์เล่ (ประเทศไทย) จำกัด



คุณนพพร อินพลีตรา
คณบดีกิตติคุณ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยศรีปทุม



คุณราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส
ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน



ดร. ชัยชาญ เจริญสุข
ประธาน
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สมัครด่วน!!! รับจำนวนจำกัด
ตั้งแต่วันที่ - 31 กรกฎาคม 2564



ดูรายละเอียดเพิ่มเติม
และลงทะเบียนเข้าร่วมอบรมได้ที่
<https://bit.ly/tnsclqsp14>

ปรับลดราคาฟ้าวิกฤต COVID-19

TNSC Member

จากราคาปกติ 45,900 บาท **เหลือเพียง 29,900 บาท**

Non - Member

จากราคาปกติ 51,900 บาท **เหลือเพียง 36,900 บาท**

(ราคานี้รวมค่าอบรม, ค่าอาหาร, ค่า Site Visit และ ค่าเอกสาร ไม่รวม VAT)

Organized by



Supported by

