

E-BOOK VERSION



TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 09/2021 | กันยายน 2564

www.tnsc.com



ASEAN SINGLE WINDOW Symposium



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 : July 2021






01

Export Value

 22,651 MUSD (↑ +20.27%)
  154,985 MUSD (↑ +16.20%)
 June 708,652 M.Bht (↑ +22.16%)
 Jan - June 4,726,197 M.Bht (↑ +13.93%)



02

Partner Country (July 2021)

					
	China	US	Japan	Viet	India
Growth	41.0	22.2	23.3	19.8	36.6
MUSD	3,471	3,569	2,087	1,050	655





03

Oil price (USD/Barrel) & Gold

	OPEC	Brent	WTI	
	66 - 74	65 - 75	62 - 74	
Price	1,818.10 USD/Ounce		Export value	
			545 MUSD (↓ -66.8%)	


04



Thai Additional Statistic

GDP Q2/2021	Inflation rate (July)
 +7.5% (YoY)	 -0.02% (YoY)
Current balance (July 2021)	Interest rate policy
 -22,172.35 M.THb	 0.50%









05

Positive & Negative + Risk

Positive 

-  การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโลก
-  ราคาน้ำมันที่ยังคงทรงตัวสูงกว่าปีที่แล้วอย่างต่อเนื่อง

Negative & risk


-  สถานการณ์การระบาดโควิด-19 ที่มีความรุนแรงในประเทศ
-  ปัญหาตู้สินค้าขาดแคลน
-  อัตราค่าระวางที่ทรงตัวในระดับสูง
-  การปิดท่าเรือของจีน
-  การขาดแคลนแรงงาน
-  การยกระดับมาตรการเข้มในการตรวจหาเชื้อโควิดในต่างประเทศ
-  ปริมาณปัจจัยการผลิตที่ไม่เพียงพอและมีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น
-  ค่าเงินบาทเคลื่อนไหวในทิศทางอ่อนค่า

Suggestion by TNSC

- สนับสนุน One Time Cost อย่างน้อย 10,000 บาท/เตียง
- สนับสนุนเครื่องมืออุปกรณ์ทางสาธารณสุข อาทิ ชุดตรวจ ATK
- เร่งฉีดวัคซีนให้กับภาคอุตสาหกรรม

06

Baht / USD (June 2021)

 32.45 THB/USD → Depreciate -8.16% YTD
 Depreciate -4.33% YoY

07

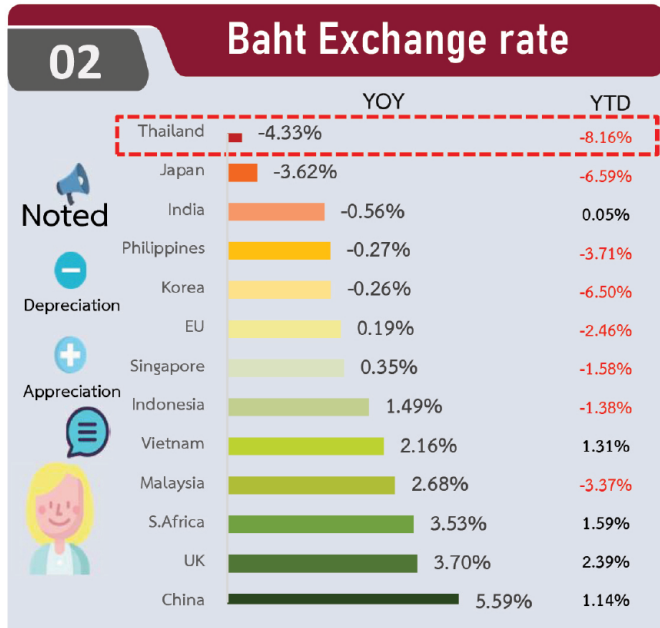
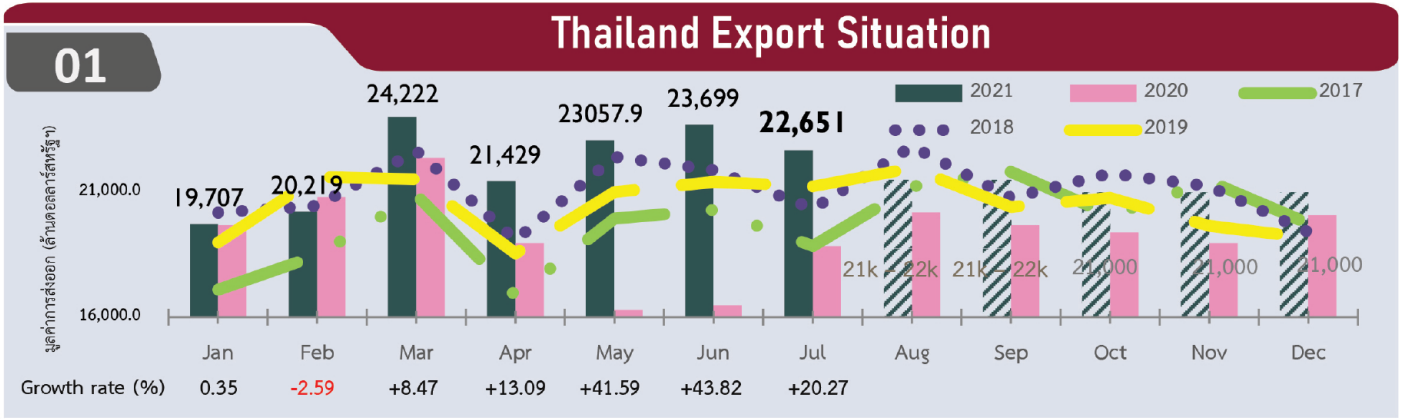
Marine Statistics (July 2021)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU)

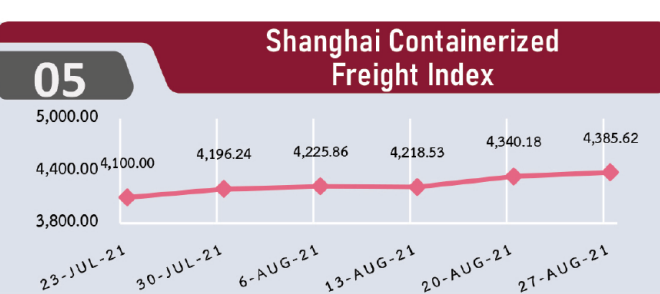
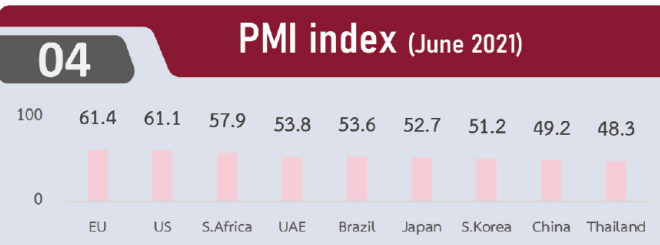
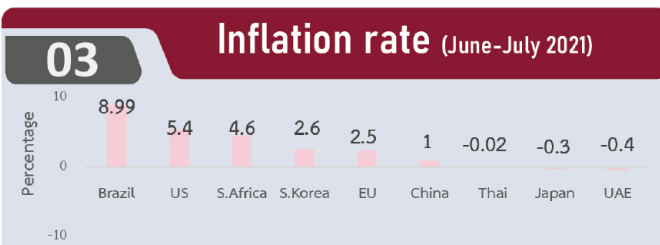
Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
433	557	2,756	7,613	9,160

Bunker Prices

VLSFO	513.5 - 558.5
IFO380	420.0 - 449.5



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านบาทสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	239	-8	0
ยางพารา	421	121.2	20
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	321	62	30
น้ำตาลทราย	111	-27.6	-10
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"			
ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	1,009	80.2	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	427	-10	
กุ้งสดแช่แข็ง และกุ้งแปรรูป	105	7	3 - 5
ไก่สดแช่แข็ง และแปรรูป	267	2.1	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	1,622	27.46	10 - 15
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,357	47.05	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			
คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ ส่วนประกอบ	1,806	19.3	
Hard Disk Drive	1,104	31.1	
แผงวงจรไฟฟ้า	704	25.9	10+
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,256	21.9	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	445	16.3	
สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,193	16	23
เคมีภัณฑ์	850	54	15
เม็ดพลาสติก	967	57.78	25 - 30
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	383	16.5	
สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"			
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	1,051	-47.2	8 - 10
น้ำมันสำเร็จรูป	721	70.9	25
สิ่งทอ	356	44	10 - 15



สรท. เร่งรัฐจัดหาวัคซีนคุณภาพสูง สนับสนุนค่าใช้จ่ายคลังศรศส่งออก พยุงเศรษฐกิจไทยเดินหน้า

วันที่ 7 กันยายน 2564 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นางสาวกัญญกัตต์ ตันติพิพัฒน์พงศ์ ที่ปรึกษา สรท. นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน สรท. และ นายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ระบุว่า การค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนกรกฎาคม 2564 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า 22,650.83 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 20.27% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 708,651.66 ล้านบาท ขยายตัว 22.16% (โดยเมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในเดือนกรกฎาคมขยายตัว 25.38%) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 22,467.37 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 45.94% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 712,613.16 ล้านบาท ขยายตัว 48.22% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนกรกฎาคม 2564 เกินดุลเท่ากับ 183.46 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ขาดดุล 3,961.50 ล้านบาท

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม-กรกฎาคม ของปี 2564 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออก รวมมูลค่า 154,985.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 16.20% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 4,726,197.35 ล้านบาท ขยายตัว 13.93% (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในเดือน ม.ค.-ก.ค. ขยายตัว 21.47%) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 152,362.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 28.73% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 4,711,274.91 ล้านบาท ขยายตัว 26.34% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือน มกราคม-กรกฎาคมของปี 2564 เกินดุล 2,622.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือ คิดเป็น 14,922.44 ล้านบาท

ทั้งนี้ สรท. ปรับคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2564 เติบโต 10-12% (ณ เดือนกันยายน 2564) โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโลก 1.1) การขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ สหรัฐ จีน สหภาพยุโรป และ ญี่ปุ่น สืบเนื่องจากการดำเนินมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ รวมถึงความคืบหน้าในการฉีดวัคซีน ซึ่งสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในการกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ตามปกติ 1.2) ดัชนีผู้จัดการฝ่ายการผลิตโลก (world PMI index) ที่คงตัวเหนือระดับ 50 อย่างต่อเนื่อง สะท้อนถึงการฟื้นตัวของกิจกรรมการผลิตสอดคล้องกับทิศทางฟื้นตัวของเศรษฐกิจทั่วโลกอย่างแข็งแกร่ง และ 2) ราคาน้ำมันที่ยังทรงตัวสูงกว่าปีที่แล้วอย่างต่อเนื่อง จากแรงหนุนจากความต้องการใช้น้ำมันที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทั่วโลกโดยเฉพาะยุโรปและสหรัฐฯ ที่เริ่มมีการผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ในหลายพื้นที่ รวมถึงค่าเงินเหรียญสหรัฐที่เริ่มส่งสัญญาณอ่อนตัว

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) สถานการณ์การระบาดโควิด-19 ที่มีความรุนแรงในประเทศ 1.1) มาตรการล็อกดาวน์เพื่อลดการแพร่ระบาดในประเทศ รวมถึงจำนวนผู้ติดเชื้อโควิด-19 ภายในประเทศยังคงอยู่ในระดับที่สูงอย่างต่อเนื่อง ภาครัฐจำเป็นต้องใช้มาตรการล็อกดาวน์ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวม 1.2) การติดเชื้อในกลุ่มโรงงานอุตสาหกรรมกระทบต่อกำลังการผลิต และค่าใช้จ่ายตามมาตรการป้องกันทางสาธารณสุขภายในโรงงาน (Bubble & Seal) และเครื่องมือชุดตรวจโรค (ATK) ค่อนข้างสูงและยังไม่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากรัฐไม่สามารถดำเนินการแก้ไขหรือสนับสนุนงบประมาณเร่งด่วนได้ จะส่งผลกระทบต่อภาคการผลิตหยุดชะงักหรือไม่สามารถทำการผลิตได้อย่างเต็มที่ ส่งผลต่อการส่งมอบ

สินค้าและการส่งออกไม่สามารถขยายตัวได้ 10-12% ตามที่คาดการณ์ไว้ 2) ปัญหาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 2.1) ค่าระวางเรือยังคงปรับตัวอยู่ในทิศทางขาขึ้น โดยมีการปรับขึ้นในเกือบทุกเส้นทางโดยเฉพาะเส้นทางยุโรปและสหรัฐฯ เนื่องด้วยปริมาณการขนส่งทั่วโลกที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องสอดคล้องกับทิศทางเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง รวมถึงค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม อาทิ Peak Season Surcharge (PSS) และอื่นๆ ซึ่งผู้นำเข้า/ส่งออกต้องชำระเพิ่มเนื่องจากสถานการณ์การขาดแคลนระวางและตู้คอนเทนเนอร์ 2.2) ปัญหาการบริหารจัดการตู้สินค้าภายในท่าเทียบเรือ และปัญหาการล่าช้าของเรือทำให้ตู้สินค้าค้างตัว 2.3) การปิด Meishan Island Container Terminal ของท่าเรือ Ningbo เนื่องจากพบผู้ติดเชื้อโควิด - 19 ส่งผลกระทบต่อสายเรือทำ Blank Sailing และการเปลี่ยนแปลงตารางเรือไปทำถ้ำล่าช้าที่ท่าเรืออื่นแทน ก่อให้เกิดความหนาแน่นที่ท่าเรือใกล้เคียงเพิ่มขึ้นตามมา 3) การยกระดับมาตรการคุมเข้มในการตรวจหาเชื้อโควิดในต่างประเทศ อาทิ ประเทศจีน ที่เพิ่มระดับความเข้มงวดในการตรวจโควิดกับสินค้าที่นำเข้าเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงการหมุนเวียนตู้สินค้า และการส่งออกในบางรายสินค้า 4) การขาดแคลนแรงงาน ความต้องการแรงงานในกระบวนการผลิตเพิ่มขึ้น แรงงานต่างด้าวที่เดินทางกลับประเทศและยังไม่ได้เดินทางกลับเข้ามา เนื่องจากมาตรการปิดประเทศ ประกอบกับปัจจุบันจำนวนวัคซีนโควิด-19 ในประเทศไทย ยังไม่สามารถจัดสรรให้เพียงพอกับจำนวนแรงงานในภาคการผลิตเท่าที่ควร ยิ่งซ้ำเติมปัญหาการขาดแคลนแรงงานให้ทวีความรุนแรงมากขึ้นและกระทบต่อการผลิตเพื่อการส่งออก 5) ค่าเงินบาทเคลื่อนไหวในทิศทางแข็งค่า จากปัจจัยความกังวลต่อสถานการณ์ระบาดของโควิดในประเทศ ส่งผลด้านลบต่อทางเศรษฐกิจไทยปี 2564 และการอ่อนค่าโดยเปรียบเทียบของเหรียญสหรัฐ จากการที่เฟดจะเริ่มปรับลดวงเงินในโครงการซื้อพันธบัตรตามมาตรการ (QE Tapering) ภายในปีนี้ หากเศรษฐกิจสหรัฐขยายตัวขึ้นในวงกว้างตามคาดการณ์ ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะแรงกดดันเงินเฟ้อสหรัฐฯ เพิ่มขึ้นสูงขึ้น ส่งผลให้ปริมาณไหลเงินเข้ายังกลุ่มประเทศ Emerging market มากขึ้น ซึ่งอาจส่งผลการส่งออกของไทยในระยะต่อไป 6) ปริมาณปัจจัยการผลิตไม่เพียงพอและต้นทุนวัตถุดิบสูงขึ้น อาทิ ปัญหาการขาดแคลนชิป สินค้าเหล็ก ผลผลิตทางการเกษตร และอาจมีแนวโน้มยังคงขาดแคลนต่อเนื่องถึงไตรมาส 4/2564

ข้อเสนอแนะของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย 1) ขอให้รัฐช่วยสนับสนุนค่าใช้จ่ายอย่างน้อย 1,000 บาท/คน สำหรับโรงงานอุตสาหกรรมและภาคการผลิตที่เริ่มเข้ามาตรวจ Factory Quarantine (FQ) หรือ Factory Accommodation Isolation (FAI) ในช่วงตั้งต้นของการดำเนินการ (One Time Cost) 2) สนับสนุนเครื่องมืออุปกรณ์ทางสาธารณสุข อาทิ ชุดตรวจหาเชื้อโควิด-19 หรือ Antigen Test Kit (ATK) ให้กับโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในกลุ่มเสี่ยงหรือมีพนักงานบางส่วนติดเชื้อ และต้องมีการตรวจติดตามพนักงานอื่นที่อยู่ในกลุ่มเสี่ยงเป็นระยะอย่างน้อย 7-14 วันต่อครั้ง ซึ่งเป็นต้นทุนที่ค่อนข้างสูงโดยเฉพาะ SME รวมถึงขอให้มีการควบคุมราคาชุดตรวจ ATK ให้อยู่ในราคาที่เหมาะสม 3) เร่งฉีดวัคซีนให้แรงงานในภาคอุตสาหกรรมผลิตและภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกให้ครอบคลุมโดยเร็ว เพื่อช่วยให้แรงงานลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อและมีรายได้ต่อเนื่อง ซึ่งจะช่วยรักษากำลังซื้อของครัวเรือนทั่วประเทศและพยุงเศรษฐกิจในประเทศให้สามารถเดินหน้าต่อไป

ASEAN SINGLE WINDOW Symposium ครั้งที่ 5 และความคืบหน้าการพัฒนาระบบ NSW ของไทย

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 คุณสมบัติ เปรมประภา รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ดร.ศรีสลา ภวามย์กุล รองประธานฯ และคุณคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ได้เข้าร่วมประชุม ASEAN SINGLE WINDOW Symposium ครั้งที่ 5 ผ่านระบบ Zoom online meeting ซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานทั้งในอาเซียนและประเทศอื่น ได้แก่ ASEAN USAID / ASEAN Steering Committee / EU-ASEAN Business Council / US-ASEAN Business Council (US-ABC) และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนจากที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม เพื่อรับทราบความคืบหน้าของงานดำเนินการดำเนินงานของ ASW ในปี 2564 และร่วมเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นการให้ข้อมูลที่แลกเปลี่ยนผ่านระบบ ASW โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ความคืบหน้าการพัฒนาระบบ ASEAN SINGLE WINDOW

- การเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียน (ACDD :- ASEAN Customs Declaration Document) เริ่มเชื่อมโยงกับประเทศ กัมพูชา เมียนมาร์ และสิงคโปร์ ตั้งแต่ 31 ธ.ค. 63 / มาเลเซีย และไทย เริ่มเชื่อมโยง 31 มี.ค.64
- การเชื่อมโยงเอกสาร ATIGA e-Form D จะดำเนินการทดสอบระบบแบบ end-to-end ภายใน ส.ค.64
- การพัฒนาระบบ ASW มีแผนการขยายการดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อแลกเปลี่ยนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการค้า (trade-related documents) ไปยังคู่ค้า
- ไทยกับอินโดนีเซียจะเริ่มทดสอบระบบการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phytosanitary Certificate) แบบ end-to-end ภายใน ธ.ค.64
- ปี 64 เริ่มหารือการดำเนินการแลกเปลี่ยน e-documents กับประเทศอื่นๆ นอกอาเซียน เช่น เกาหลีใต้ / USA / ญี่ปุ่น

Member States	2020	
	Issued	Received
Brunei Darussalam	2,100	114
Cambodia	20,879	31,099
Indonesia	137,876	192,446
Lao PDR	11,997	58
Malaysia	151,536	151,411
Myanmar	27,853	11,965
Philippines	103,258	20
Singapore	31,885	16,749
Thailand	163,769	283,650
Vietnam	159,549	123,190
Totals:	810,702	810,702

Source: ASEAN Single Window (ASW) Trader Survey Report, September 2020

2. การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศอื่นๆ

2.1 เกาหลีใต้

- กรมศุลกากรเกาหลีใต้ได้นำระบบ EODES (Electronic Origin Data Exchange System) มาใช้เป็นระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล e-CO (ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าอิเล็กทรอนิกส์) โดยใช้มาตรฐาน XML เช่น การยกเว้นการส่งเอกสารใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าตัวจริงเมื่อมีการนำเข้าสินค้า / ละเว้นลายเซ็นและตราประทับบางส่วนเพื่อการปรับลดขั้นตอน
- ในปี 2020 กรมศุลกากรเกาหลีใต้ได้ทำการเชื่อมโยงข้อมูล e-CO กับประเทศจีน และอินโดนีเซียได้สำเร็จ

2.2 สหรัฐอเมริกา

- กรมศุลกากรสหรัฐฯ ใช้ระบบ Automated Commercial Environment (ACE) ที่เป็นระบบที่เชื่อมโยงข้อมูลทางการค้าทั้งการนำเข้าและส่งออก ด้วยฟังก์ชันการทศกรมและปริมาณการค้าที่แท้จริงทำให้ ACE เป็นแบบจำลองที่ได้รับการยอมรับทั่วโลก
- ปัจจุบัน ACE รองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลเอกสารได้ถึง 299 พอร์มทั้งเอกสารนำเข้า/ส่งออก
- ในปี 2022 กรมศุลกากรสหรัฐฯ ได้มีแผนการดำเนินการร่วมกับอาเซียนเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าของอาเซียน (ACDD :- ASEAN Customs

Declaration Document) ทั้งนี้ จำต้องมีทหารหรือในสำนวนรายละเอียดเพิ่มเติม เช่น เทคนิคในการเชื่อมโยง ข้อตกลงทางด้านกฎหมาย และเงื่อนไขทางการค้าอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

3. ข้อคิดเห็น สรท.

- การพัฒนาระบบ NSW ของไทยที่จะสามารถเชื่อมโยงเอกสาร G2G ได้ครบทั้ง 24 หน่วยงาน ภายใน ธันวาคม 2564 ทั้งนี้ ในลำดับถัดไป ไทยจะต้องมีการพัฒนาระบบ NSW ให้เป็น ระบบ single submission ให้สำเร็จ
- การพัฒนาระบบ NSW ของแต่ละประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- ความสำคัญของการกำหนด Data harmonization ที่จะต้องเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW และระบบ ASW ซึ่งในปัจจุบันไทยยังคงพบกับปัญหาที่หน่วยงานภาครัฐบางหน่วยงานระบุ HS Code ที่ต่างกัน ถึงแม้ว่าจะเป็นสินค้าเดียวกัน

4. ข้อคิดเห็นที่ประชุม

- จากสถานการณ์โควิด ประเทศในอาเซียนเริ่มมีการปรับใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น บางประเทศในอาเซียนธนาคารเริ่มรองรับ e-B/L เช่น สิงคโปร์
- ปัญหาการเชื่อมโยงข้อมูลแลกเปลี่ยนเอกสาร e-CO ระหว่างไทยกับเวียดนาม ซึ่งเวียดนามสามารถรองรับเอกสาร e-Co ได้แล้ว แต่ในส่วนของการเชื่อมโยงกับไทยยังคงต้องใช้เอกสารกระดาษอยู่ เนื่องจากมีปัญหาในการ submit เข้าระบบ
- ขั้นตอนการทำพิธีการศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศยังคงใช้เอกสารตัวจริงควบคู่ไปกับการใช้เอกสารกระดาษ
- ขอให้กรมศุลกากร มีการพิจารณาแก้ไขเงื่อนไขในการตรวจปล่อยสินค้าให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น เพื่อให้ภาคเอกชนได้รับสินค้าที่เร็วขึ้น
- การพัฒนาระบบ ASW จะสำเร็จได้ต้องได้รับความร่วมมือจากการปรับเปลี่ยนโครงสร้างระบบ NSW ของแต่ละประเทศควรเป็นไปตามมาตรฐานสากล UN/CEFACT
- ความท้าทายเรื่องการพัฒนา ASW อาจไม่ได้อยู่ที่ปัญหาทางเทคโนโลยี แต่ยังคงติดปัญหาเรื่องการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายของแต่ละประเทศให้สามารถรองรับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ได้

ความคืบหน้าสถานะการพัฒนาระบบ NSW ของไทย (ที่มา: กรมศุลกากร)

ปัจจุบันสามารถขอใบรับรอง/ใบอนุญาต แบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวผ่านระบบ NSW สำหรับสินค้าวัตถุดิบราย ด้วยเอกสาร Single form จำนวน 3,649 รายการ ซึ่งเป็นไปตามพิกัดศุลกากร โดยผู้ส่งออกทำฟอร์มครั้งเดียว แต่สามารถขอใบรับรอง/ใบอนุญาต ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทั้ง 7 หน่วยงาน ได้แก่ 1) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา 2) กรมวิชาการเกษตร 3) กรมโรงงานอุตสาหกรรม 4) กรมการอุตสาหกรรมทหาร 5) กรมปศุสัตว์ 6) กรมประมง และ 7) สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ ซึ่งแผนต่อไปจะเป็นในกลุ่มสินค้ายุทธศาสตร์ น้ำตาลข้าว ยางพารา และสินค้าแช่แข็ง

ทั้งนี้ สำนักนายกรัฐมนตรีและกรมศุลกากรได้ดำเนินการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีและประกาศกรมศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ NSW เพื่อผลักดันการพัฒนาระบบ NSW ให้เป็นระบบ Single Submission ดังนี้







- ประกาศกรมศุลกากรที่ 113/2564 เรื่อง การจัดทำข้อมูลค่าขอใบอนุญาตใบรับรอง ใบรับแจ้งข้อเท็จจริง หรือเอกสารอื่นใดในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ ด้วยระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (ณ วันที่ 30 ก.ค.64) โดยกระบวนการขอใบรับรอง/ใบอนุญาตผ่านระบบ NSW และการจัดทำ Single form เป็น Single Submission และเป็นไปตาม Recommendation No.33 ของ UN/CEFACT โดยทำฟอร์มครั้งเดียว สามารถขอใบรับรอง/ใบอนุญาตได้ทุกหน่วยงาน
- ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔ (ณ วันที่ 25 ส.ค. 64) และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และโลจิสติกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔ (ณ วันที่ 25 ส.ค. 64)

การขนส่งทางรถไฟจีน – ตุรกี เส้นทางขนส่งที่สำคัญเอเชีย-ยุโรป ในอนาคต

รถไฟเส้นทางสายไหม (Silk Route) ระหว่างเมือง Xi'an จีน - ตุรกี (Istanbul) เป็นเส้นทางการขนส่งที่เชื่อมต่อระหว่างเอเชียและยุโรปมีการขนส่งสินค้าโดยระบบรางระยะเวลาที่สั้นลง เป็นเส้นทางการขนส่งที่สำคัญในอนาคตเชื่อมต่อกับเอเชียกับยุโรป ซึ่งจะลดระยะเวลาและลดต้นทุนการขนส่งได้เป็นอย่างมาก เป็นทางเลือกรูปแบบการขนส่งของสินค้าจากไทยไปยังยุโรปโดยผ่านประเทศจีนอีกรูปแบบหนึ่ง

เงินอุดหนุนลงเหลือ 2,500 เหรียญสหรัฐต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ใช้เงินอุดหนุนสูงถึง 927 ล้านเหรียญสหรัฐ เป็นการให้ความสำคัญที่จีนใช้กับเส้นทางเพื่อการสนับสนุนจูงใจให้มีการใช้เส้นทาง BRI เป็นหลัก

ความสามารถในการรองรับจำนวนตู้สินค้าสำหรับการขนส่งทางราง จีน-ยุโรป

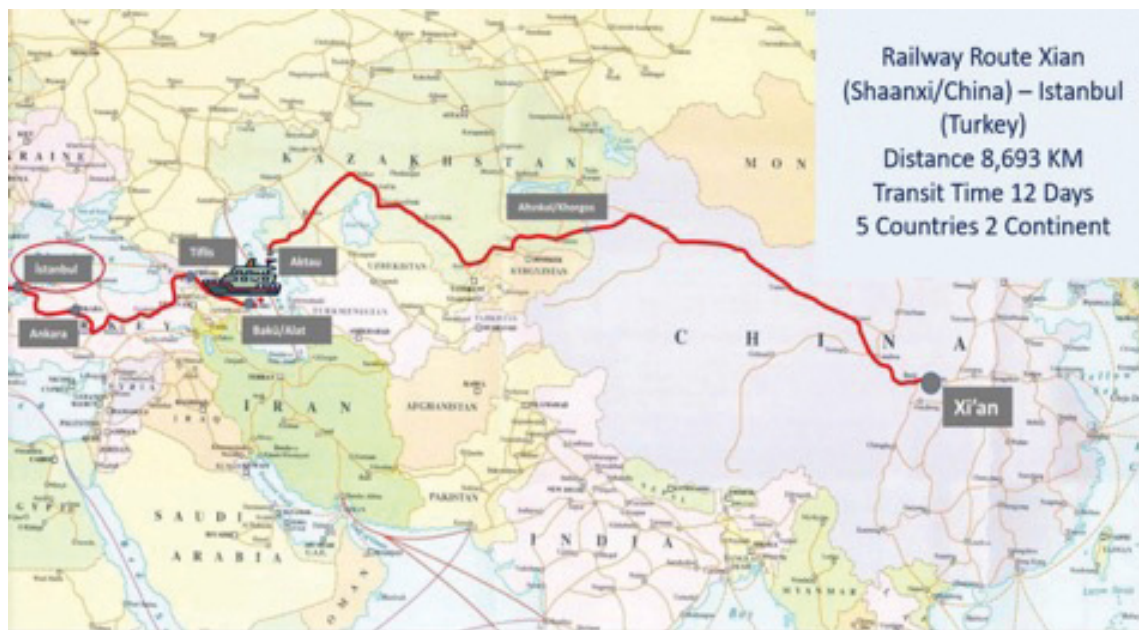
Vehicle	Capacity
	Semi-trailer truck 2.65 TEU
	747-400F 4-5 - 6.625 TEU
	41 car intermodal train 82 TEU
	Panamax 3,000 - 3,400 TEU
	Post Panamax/Panamax Plus 4,000 - 8,000 TEU
	New Panamax - Triple E 12,500 - 18,000 TEU

CSIS | RECONNECTING ASIA

1) การขนส่งทางรถไฟจีนไปตุรกี

เส้นทางการขนส่ง

การขนส่งทางรถไฟ จีน - ตุรกี (Middle Corridor) ครอบคลุมระยะทาง 8,693 กิโลเมตร (5,402 ไมล์) ผ่านสองทวีป 2 และ 5 ประเทศ ระยะทางเส้นทางทาง ประกอบด้วย 2,100 กิโลเมตรในจีน 3,200 กิโลเมตร ในคาซัคสถาน 420 กิโลเมตร ในทะเลแคสเปียน 430 กิโลเมตร ในอาเซอร์ไบจาน 220 กิโลเมตร ในจอร์เจีย 2,323 กิโลเมตร ในตุรกี การขนส่งโดยรถไฟสินค้าออกจากซีอาน เมืองหลวงของมณฑลชานซี ในภาคกลางของจีนไปยังตุรกี ภายในระยะเวลา 12 วัน



รูปแบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ Xian (Shaanxi/China) – Istanbul (Turkey)



โดยข้อมูลในปี 2018 - 2019 ปริมาณการขนส่ง 20 ขบวน 41 แคร่ รวมขบวนละ 82 TEUs ประมาณการแนวโน้มการขนส่งทางรถไฟโดยในปี 2020 มีการเพิ่มปริมาณเที่ยวขนส่งสินค้าและจำนวนตู้สินค้าทางรถไฟ อัตราการเติบโตการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ จีน - ยุโรป

เส้นทางการขนส่ง Middle Corridor (Xian - Turkey) สินค้าจะขนถ่ายลงเรือข้ามทะเลและขึ้นรถไฟ โดยตู้สินค้าขึ้นเรือ Ferry จาก Aktau / Kazakhstan ผ่าน Caspian Sea เพื่อต่อรถไฟที่ Baku / Azerbaijan (ผู้ให้บริการร่วมในเส้นทางผ่าน Caspian Sea: Kazakhstan (Kazakhstan Railways and Aktau Sea Port) Azerbaijan (Azerbaijan Railways, Baku Sea Port and Azerbaijan Caspian Shipping) Georgia (Georgian Railway and Batumi Sea Port)

ปี	จำนวนเที่ยวขนส่งต่อปี	จำนวนเที่ยวการขนส่งต่อวัน	จำนวนตู้สินค้า (TEUs) ต่อเที่ยวขนส่ง	จำนวนตู้สินค้า (TEUs) ต่อปี
2020	12,400	34	92	1,140,000
2019	8,910	24	82	730,800
2018	3,960	11	82	324,700

2) แนวโน้มการขนส่งทางรถไฟจากจีนไปยุโรป

ในปี 2020 การค้าทั้งหมดระหว่างจีนและยุโรป มีมูลค่า 703 พันล้านเหรียญสหรัฐ มูลค่าของสินค้าที่ขนส่งโดยรถไฟมีเพียง 50,000 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 7 ของมูลค่าทั้งหมด สถานการณ์การแพร่ระบาด Covid-19 ทำให้การขนส่งทางรถไฟมีความต้องการเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางอากาศและทางทะเลจำนวนมากถูกจำกัดและล่าช้า ในปี 2020 ตัวเลขการขนส่งตู้สินค้าในเส้นทางรถไฟ จีน-ยุโรป ในปี 2020 ประมาณ 1.14 ล้าน TEUs ปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 56 ปัจจุบันจีนให้การสนับสนุนอุดหนุนค่าขนส่งให้กับตู้สินค้าในเส้นทางอยู่ระหว่าง 1,000-5,000 เหรียญสหรัฐ ต่อตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตหากปริมาณรถไฟเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าระหว่างปี 2560 ถึง 2570 และจีนลด

ตาราง เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าทางรถไฟจีน-ยุโรป กับรูปแบบอื่น

รูปแบบการขนส่ง	ค่าขนส่ง USD : Kilogram	ระยะเวลา (วัน)
ขนส่งทางเครื่องบิน	1.8	1-2
ขนส่งทางเรือ	0.2*	25
ขนส่งทางรถไฟ	0.6	12-15

แหล่งข้อมูล : Sino-Europe Cargo *อ้างอิงอัตราในช่วงสถานการณ์ปกติ

โดยเส้นทางการขนส่งตู้สินค้ารถไฟจากประเทศจีนมีการขนส่งใน 15 เมืองหลัก ประกอบด้วย Zhengzhou, Chongqing, Chengdu, Wuhan, Hefei, Changsha, Yiwu, Xiamen, Shenzhen, Suzhou, Xian, Shenyang, Harbin เป็นต้น โดยประมาณค่าขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางจะถูกกว่า การขนส่งทางอากาศถึง 50% และระยะเวลาการขนส่งน้อยกว่าทางเรือถึง 50% เช่นกัน (ที่มา : https://www.joc.com/rail-intermodal/international-rail/new-china-europe-rail-routes-opening-volumes-rise_20190912.html)

ทั้งนี้ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางรถไฟเส้นทาง จีน - ยุโรป จะอยู่ที่เมือง Wuhan เป็นศูนย์กลางในประเทศจีน และ เมือง Duisburg เป็น logistics hub ใน Europe มีผู้ให้บริการสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟในจีนจะประกอบด้วย China Railway Corporation, Deutsche Post DHL Group, Joint-stock company United Transport and Logistics Company Eurasian Rail Alliance, Far East Land Bridge Ltd., DSV, Maersk, Cosco เป็นต้น

สินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟ

เส้นทาง China - Europe

- อิเล็กทรอนิกส์ - บริษัทต่างๆ เช่น Apple iPhone ใช้ผู้ผลิตจากจีนในการผลิตสินค้า
- เครื่องใช้ไฟฟ้า - เช่น เครื่องซักผ้า และเครื่องจักรทั้งในประเทศ และ ในโรงงานอุตสาหกรรม
- เสื้อผ้าและรองเท้า

เส้นทาง Europe - China

- สินค้าอาหาร เนื้อวัวเป็นสินค้านำเข้าที่สำคัญ เช่นเดียวกับเนื้อสัตว์แช่แข็งอื่นๆ รวมถึงเบียร์ ไวน์ และสุรา ในการส่งออกไปยังประเทศจีน สินค้ามีความเสี่ยงในการขนส่งเนื่องจากต้องรักษาอุณหภูมิ

ปัญหาที่พบในการขนส่งทางรถไฟ จีน - ยุโรป

- ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดในปัจจุบันส่งผลต่อการขนส่งเนื่องจากจำนวนสินค้าที่มีเพิ่มมากขึ้น และมาตรการด้านสุขอนามัยที่มีความเข้มงวด ส่งผลต่อระยะเวลาการรอคอยในกระบวนการขนส่งในแต่ละจุดที่มีการผ่านพิธีการศุลกากร
- การผ่านพรมแดนหลายจุดมีความล่าช้าทำให้เสียโอกาสในการนำสินค้าเข้าสู่ตลาด
- ผลกระทบจาก Backhaul สำหรับสินค้าที่มาจากยุโรปเพื่อส่งไปจีน
- เนื่องจากการขนส่งไม่ใช่ลักษณะ door to door เหมือนการขนส่งทางถนน ทำให้ผู้บริโภคได้รับสินค้าล่าช้า
- เดือนกรกฎาคม 2020 มีความต้องการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น การขนส่งทางรถไฟยังไม่สามารถรองรับความต้องการได้ รวมถึง ปัญหาความพร้อมของผู้คอนเทนเนอร์ และอัตราค่าระวางทางรถไฟเพิ่มขึ้น เนื่องจากการขาดแคลนระวางทั้งทางเรือและทางเครื่องบินยังคงมีไม่เพียงพอ อีกทั้งการขนส่งยังประสบปัญหาการขาดแคลนอุปกรณ์ขนถ่าย และความแออัดบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างพรมแดน เป็นปัจจัยที่ทำให้ค่าระวางขนส่งทางรถไฟสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

โอกาสของสินค้าไทยในเส้นทาง

สินค้าในหมวดวัตถุดิบที่อยู่ในห่วงโซ่การผลิตของธุรกิจ ซึ่งเป็นสินค้าในอันดับต้นที่ไทยส่งออกมายังตุรกี เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์ ยางพาราและผลิตภัณฑ์ยางเส้นใยสังเคราะห์ เครื่องจักรและชิ้นส่วน เป็นต้น รวมทั้งจะสามารถเพิ่มมูลค่าการค้ากับประเทศที่เส้นทางรถไฟดังกล่าววิ่งผ่านได้ในอนาคต

Efficient centralization and standardization of your entire export control management – globally

The management of export control is burdensome.

Exporters have to stick to a lot of complex and regularly changing export control regulations covering denied party list screening, license determination, export control classification and many more. Traders struggle to effectively fulfill all those requirements without having the right tools in place.

MIC's Export Control Management Software ECM covers all of this.

MIC ECM helps the compliance professional to automate and monitor the complicated export compliance functions and processes, which is also supported through the use of artificial intelligence and machine learning (AI&ML).

www.mic-cust.com



It provides a broad spectrum of functionalities, e.g.

the screening of numerous sanction lists, integration into various ERP systems, continuous updates of the lists, identification of licensable goods and corresponding audit trails. MIC ECM simply reduces risks and costs associated with global trade and it supports tracking of the entire process to ensure maximum efficiency.

You want to know more about MIC ECM? Please contact us:

MIC

Tel.: +43(0)732-778496

sales@mic-cust.com

mic managing
international
customs & trade compliance

กิจกรรมอบรม Online “ฟรี” สำหรับสมาชิก สรท. ภายใต้โครงการ GoTogether

SEPTEMBER

ศ. 17	09.00-12.00 น. โดย	Sales and Operation planning: วางแผนและประยุกต์ใช้อย่างไรให้ตอบโจทย์ธุรกิจ คุณเอกรัตน์ รุจิรเศรษฐกุล กรรมการผู้จัดการบริษัท Inno Insight Co., Ltd คุณสุรศักดิ์ จินาพันธ์ กรรมการบริหารบริษัท โกลด์ซี้ดฟู้ดเทคโนโลยี จำกัด	Link ลงทะเบียน: https://bit.ly/tnscgoto38
พ. 29	09.00-12.00 น. โดย	Next Normal: IT for Smart Exporter Data Driven Marketing: Mandala Analytics Online Freight Management Service: Zupports Customs Data: EXIM Radars	Link ลงทะเบียน: https://bit.ly/tnscgoto42

OCTOBER

จ. 12	09.00-12.00 น. โดย	Land Transport Management คุณวรทัศน์ ตันติมงคลสุข Managing Director- Logistics One Express Co., Ltd.	Link ลงทะเบียน: https://bit.ly/tnscgoto39
ส. 16	13.30-16.30 น. โดย	Importance of Demand Forecasting in Supply Chain คุณสุรัตน์ ประลองศิลป์ กรรมการ บริษัท เซ็ปปี้ จำกัด (มหาชน)	Link ลงทะเบียน: https://bit.ly/tnscgoto40

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละหลักสูตร และค่าลงทะเบียนการเข้าร่วมอบรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501 ติดต่อ คุณสิริพรรณ หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com หมายเหตุ : รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม



หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom) 1 วัน (มีใบประกาศนียบัตร) เดือน กันยายน 2564

SEPTEMBER

พ. 16 09.00-16.00 น.
การเลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS 2020 ที่เหมาะสม เพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก
โดย อ.บุญเลิศ สุภาพ
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ
Link ลงทะเบียน: <https://bit.ly/oneday267>
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท
บุคคลทั่วไป 2,675 บาท

พ. 30 09.00-12.00 น.
Advance FTA: เจาะลึกการใช้สิทธิประโยชน์จากถิ่นกำเนิดสินค้า ภายใต้ FTA
โดย ดร.ศรีสลา ทวณิกกุล
รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
Link ลงทะเบียน: <https://bit.ly/oneday268>
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 856 บาท
บุคคลทั่วไป 1,284 บาท

LQSPX 2021

Logistics Qualification System Program

หลักสูตรโลจิสติกส์การดำเนินงานนำเข้าส่งออก สำหรับนักบริหารระดับกลาง

หลักสูตรนี้ เด่นเรื่องอะไร?

- ✓ ครอบคลุมทุกเนื้อหาโลจิสติกส์แบบครบวงจร และตอบโจทย์การบริหารจัดการโลจิสติกส์ขององค์กรใน Next Normal
- ✓ ได้รับการยอมรับจากสถาบันการศึกษา บริษัทชั้นนำ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
- ✓ เป็นหลักสูตรที่รวบรวมวิทยากรชั้นนำของประเทศไทย ซึ่งครบเครื่องในด้าน Logistics & Supply Chain มากที่สุด ณ ตอนนี้
- ✓ พัฒนาขีดความสามารถในการวางแผนและการบริหารจัดการระบบปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
- ✓ สามารถยืนยันความพร้อมของผู้ที่ผ่านการอบรมในเรื่องการปฏิบัติและบริหารงาน
- ✓ เทียบเคียงได้ 9 หน่วยกิต กรณีศึกษาต่อในระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยศรีปทุม

หลักสูตรนี้ เหมาะกับใคร?

- ✓ ผู้บริหารระดับกลาง (หัวหน้างาน/หัวหน้าฝ่ายหรือแผนก /ผู้ช่วยผู้จัดการ หรือผู้จัดการขึ้นไป)
- ✓ มีประสบการณ์ในการทำงานด้านโลจิสติกส์หรือด้านที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 1 - 3 ปี
- ✓ มีประสบการณ์ในการทำงานด้านโลจิสติกส์อย่างน้อย 2 ปี สำหรับผู้ที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท ทางด้านโลจิสติกส์หรือการจัดการซัพพลายเชน บริหารธุรกิจ หรือสาขาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

เน้นการปฏิบัติจริงโดยการถ่ายทอดประสบการณ์

จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย



คุณพจมาน ภาชวีร์น

อดีตผู้อำนวยการบริหาร
Supply Chain Management
บริษัท เนสท์เล่ (Us-เทคไทย) จำกัด



คุณนพพร เทพสิทธา

คณบดีกิตติมคุณ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยศรีปทุม



ดร.ชัยชาญ เจริญสุข

ประธาน
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย



คุณราชนันท์ ชัยวัฒน์นานนท์

ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส
ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน



เหลือเพียง 10 ที่ สุดท้าย!

สมัครในราคาพิเศษ (ปิดรับสมัคร 20 กันยายน 2564)
จากราคาปกติ 45,900 บาท เหลือเพียง 29,900 บาท สำหรับสมาชิก
จากราคาปกติ 51,900 บาท เหลือเพียง 36,900 บาท สำหรับบุคคลทั่วไป
ดูรายละเอียดได้ที่ <https://bit.ly/tnsclqsp14>

อบรมทุกวันศุกร์ - เสาร์ เดือนตุลาคม - ธันวาคม 2564

Organized by



LOGISTICS &
SUPPLY CHAIN

SPU

Supported by



สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ 02-679-7555 ต่อ 502 (คุณวีชวีร์น)
อีเมล watcharin@tnsc.com