



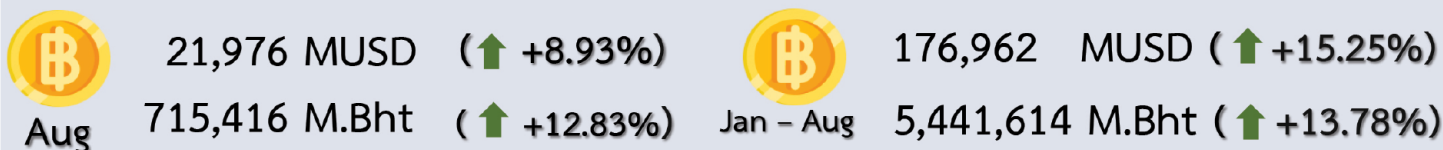
มาตรการปรับคาร์บอนก่อนเข้าพรมแดน (CBAM) ของสหภาพยุโรป



Economic Indicators : Aug. 2021

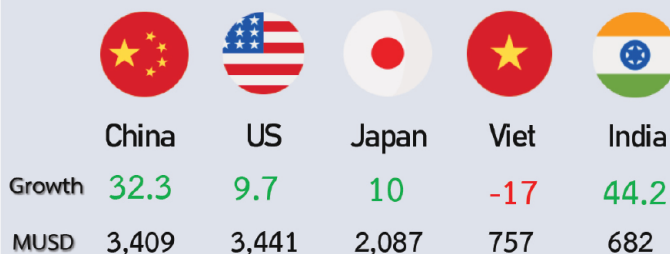
Export Value

01



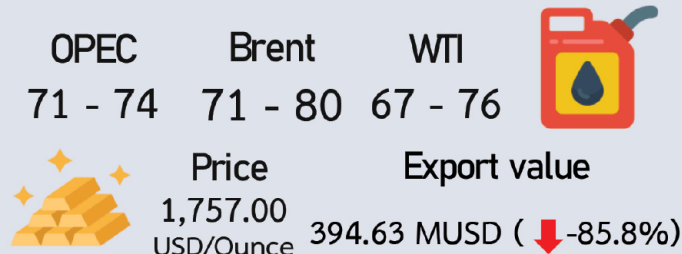
02

Partner Country (Aug 2021)



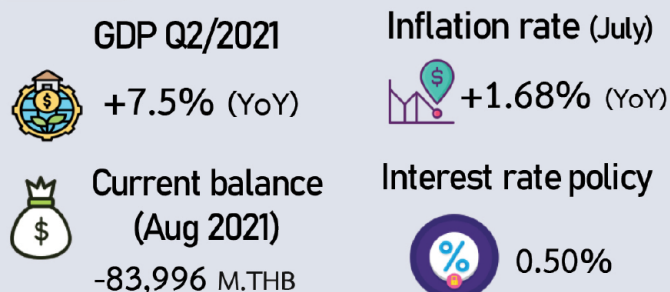
03

Oil price (USD/Barrel) & Gold










04

Thai Additional Statistic



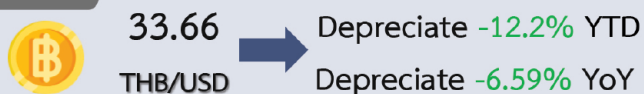
05

Positive & Negative + Risk

- Positive** 
-  การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโลก
 -  เงินบาทที่อ่อนค่าลงมากสุดในรอบ 4 ปี
- Negative & risk** 
-  สถานการณ์การระบาดโควิด-19 ในประเทศ และการกระจายวัคซีนให้ทั่วถึง
 -  อัตราค่าระวางที่ทรงตัวในระดับสูงถึงช่วงปีหน้า
 -  ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน

06

Baht / USD (Sept 2021)



07

Marine Statistics (Aug 2021)



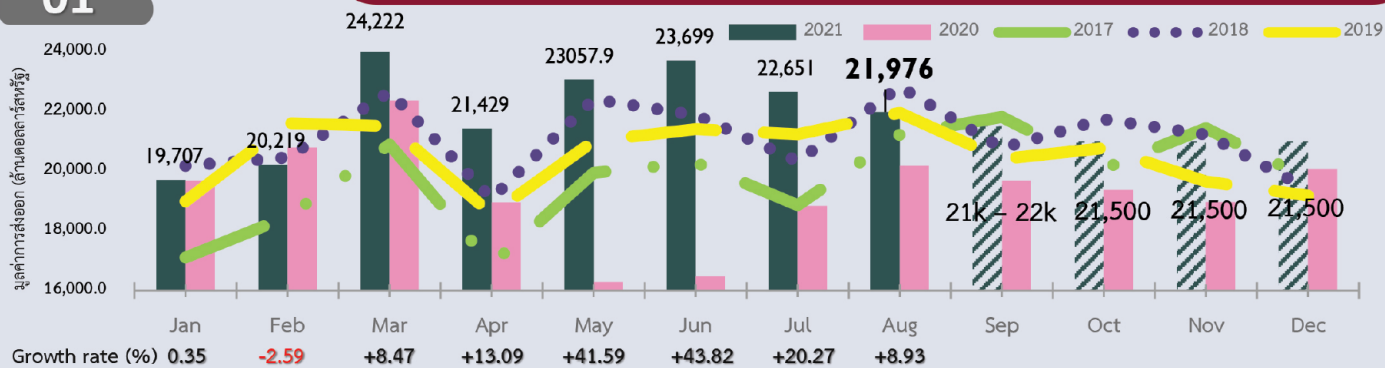
Suggestion by TNSC

- เฝ้าระวังวัคซีนให้ครอบคลุม และสนับสนุนค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการควบคุมโควิดในโรงงาน
- เฝ้าแก้ไขปัญหาค่าระวางเรือในเส้นทางหลักให้อยู่ในอัตราที่เหมาะสมและไม่กระทบต่อต้นทุน โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
- เฝ้าจัดหาแรงงานป้อนเข้าสู่ระบบรองรับการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรม
- เฝ้าปรับลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าวัตถุดิบ



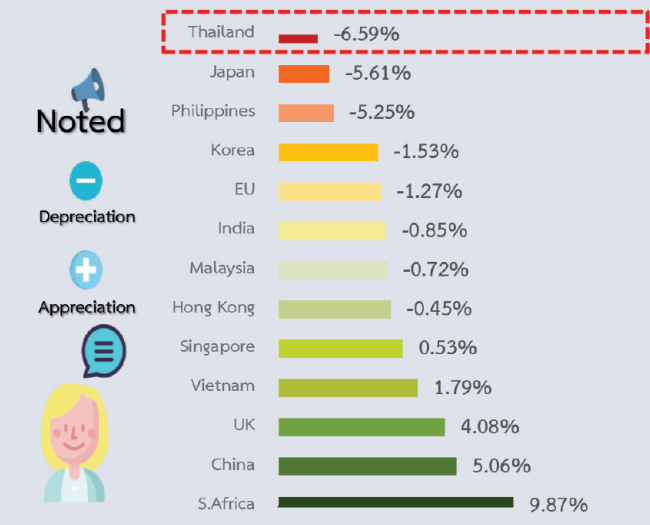
01

Thailand Export Situation



02

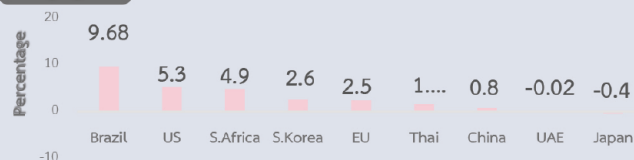
Baht Exchange Rate (YOY)



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	298.32	25.4	0
ยางพารา	462.68	98.8	10
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	320.95	48.4	30
น้ำตาลทราย	119.93	5.5	-10
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"			
ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	1,034.33	84.8	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	414.14	-10.4	
กุ้งสดแช่แข็ง และกุ้งแปรรูป	93.82	7.3	3 - 5
ไก่สดแช่แข็ง และแปรรูป	179.78	-31.9	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	1,433	17.25	
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,214	29.65	10 - 15
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			
คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ ส่วนประกอบ	1,454.50	11.4	
Hard Disk Drive	1,046.20	25.7	
แผงวงจรไฟฟ้า	649.19	16.5	10+
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,092.96	6.3	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	342.37	-2.0	
สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,164.23	6.5	23
เคมีภัณฑ์	815	45.1	15
เม็ดพลาสติก	1,026.6	55.69	25-30%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	358.8	9.66	
สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"			
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	880.81	-71.9	12 - 14
น้ำมันสำเร็จรูป	893.49	127.8	25
สิ่งทอ	516.58	9.2	5 - 10

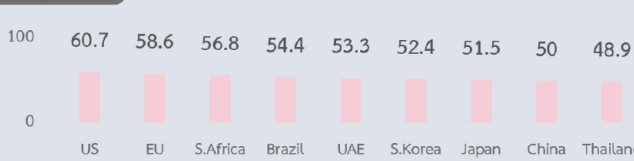
03

Inflation rate (July - Aug 2021)



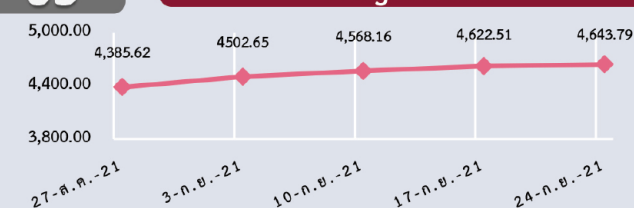
04

PMI index (Aug 2021)



05

Shanghai Containerized Freight Index



สรท. วิเคราะห์ภาวะการว่างเรือ

จัดส่งออกไตรมาส 4/2564 ลากยาวปี 2565

วันอังคารที่ 5 ตุลาคม 2564 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับนางสาวกัญญกัตต์ ตันติพิพัฒน์พงศ์ ที่ปรึกษา สรท. นายสุภาพ สุวรรณพิมพ์ รองประธาน สรท. และนายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ระบุ ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนสิงหาคม 2564 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า 21,976.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **ขยายตัว 8.93%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 715,416.40 ล้านบาท **ขยายตัว 12.83%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกในเดือนสิงหาคม **ขยายตัว 19.43%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 23,191.89 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **ขยายตัว 47.92%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 765,248.80 ล้านบาท **ขยายตัว 53.20%** ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนสิงหาคม 2564 ขาดดุลเท่ากับ 1,215.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 49,832.40 ล้านบาท

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - สิงหาคม ของปี 2564 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออก **รวมมูลค่า 176,961.71 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 15.25%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 5,441,613.75 ล้านบาท **ขยายตัว 13.78%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทธปัจจัย พบว่าการส่งออกใน 8 เดือน **ขยายตัว 21.22%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 175,554.75 ล้านดอลลาร์สหรัฐ **ขยายตัว 30.97%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 5,476,523.71 ล้านบาท **ขยายตัว 29.52%** ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมกราคม - สิงหาคมของปี 2564 เกินดุล 1,406.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ขาดดุล 34,909.96 ล้านบาท

ทั้งนี้ **สรท. คาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2564 เติบโต 12%** (ณ เดือนตุลาคม 2564) โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญ ได้แก่ 1) เศรษฐกิจประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ สหรัฐ จีน สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น เป็นต้นต่อเนื่องและอุปสงค์ยังคงทรงตัวในระดับสูง จากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ และความคืบหน้าในการฉีดวัคซีนก่อให้เกิดความเชื่อมั่นของประชาชนในการกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามปกติ รวมถึงดัชนีผู้จัดการฝ่ายการผลิตโลก (World PMI Index) ของประเทศคู่ค้าสำคัญที่ยังคงทรงตัวอยู่ ณ ระดับ 50 ถึง 60 สะท้อนการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของกิจกรรมการผลิตและเศรษฐกิจโลก 2) ค่าเงินบาทอ่อนค่าลงมากที่สุดในระยะ 4 ปี เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเงินเหรียญสหรัฐ จากการที่ Fed เข้าซื้อพันธบัตรตามมาตรการผ่อนคลายเชิงปริมาณ QE เร็วขึ้น และการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายเร็วกว่าคาดการณ์ รวมถึงความกังวลต่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในประเทศไทยที่ยังไม่คลี่คลาย และมีความเป็นไปได้ในการกลับมาระบาดของรุนแรงอีกครั้ง

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) สถานการณ์การระบาดโควิด-19 ที่มีความรุนแรงในประเทศ และการกระจายวัคซีนยังไม่ทั่วถึง แม้จำนวนผู้ติดเชื้อโดยรวมภายในประเทศจะลดลง แต่จำนวนผู้ติดเชื้อในพื้นที่ต่างจังหวัดเริ่มเพิ่มขึ้น ขณะที่อัตราการกระจายวัคซีนยังไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะในพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งหากภาครัฐไม่สามารถควบคุมการระบาดและไม่สามารถเร่งกระจายวัคซีนให้ได้ตามเป้าหมายวัคซีนสองเข็ม 50 ล้านคนภายในสิ้นปี และหากต้องเข้ามามาตรการล็อกดาวน์อีกครั้งจะส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจหยุดชะงัก และการส่งออกจะไม่สามารถขยายตัวได้ตามที่คาดการณ์ไว้ 2) ค่าระวางเรือมีทิศทางทรงตัวในระดับสูงจนถึงปลายปี 65 โดยเฉพาะ สหภาพยุโรป และสหรัฐฯ รวมถึงค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม อาทิ Peak Season Surcharge (PSS) ส่งผลต่อภาระต้นทุนการขนส่งสินค้าที่ผู้ส่งออกต้องจ่ายเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว จนอาจเทียบเท่าราคาสินค้า และปัญหา Container Circulation และ Space allocation ส่งผลให้ปริมาณตู้สินค้ายังไม่เพียงพอกับความต้องการส่งออก 3) ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน อาทิ ชิปอิเล็กทรอนิกส์ เหล็ก ส่งผลให้ภาคการผลิตเพื่อส่งออก ยังคงประสบปัญหาอย่างต่อเนื่อง และอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในไตรมาสที่ 4 โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งจะให้การส่งออกไม่สามารถเติบโตได้ตามที่คาดการณ์

ข้อเสนอแนะของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย 1) เร่งฉีดวัคซีนให้พนักงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิตให้ครอบคลุมโดยเร็วและขอให้รัฐช่วยสนับสนุนค่าใช้จ่ายสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมและภาคการผลิตที่เริ่มเข้ามาตรึง Factory Quarantine (FQ) หรือ Factory Accommodation Isolation (FAI) ชุดตรวจหาเชื้อโควิด-19 Antigen Test Kit (ATK) ให้กับโรงงานอุตสาหกรรมในช่วงตั้งต้นของการดำเนินมาตรการ 2) เร่งแก้ไขปัญหาค่าระวางเรือในเส้นทางหลักให้อยู่ในอัตราที่เหมาะสมและไม่กระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ซึ่งสวนทางกับปริมาณคำสั่งซื้อต่างประเทศยังคงฟื้นตัวในระดับสูงต่อเนื่องและคุณภาพการให้บริการของสายเรือ ในระยะสั้นผู้ประกอบการอาจไม่สามารถแบกรับต้นทุนค่าขนส่งไหวและจะกระทบต่อการส่งออกในภาพรวมของประเทศ 3) เร่งจัดหาแรงงานป้อนเข้าสู่ระบบรองรับการฟื้นตัวของภาคอุตสาหกรรม และ 4) เร่งปรับลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าวัตถุดิบ อาทิ ภาษีสินค้าเหล็ก เซมิคอนดักเตอร์ วัตถุดิบสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภค สำหรับนำเข้าผลิตเพื่อส่งออก

สรท. เรียกร้อง FMC เร่งแก้ปัญหาวิกฤตการขนส่งสินค้าทางทะเล

เมื่อวันพุธที่ 8 กันยายน 2564 เวลา 20.00-21.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) และผู้บริหาร สรท. ประชุมผ่านช่องทางออนไลน์ร่วมกับ Mr. Carl W. Bentzel, Commissioner, US Federal Maritime Commission (FMC) และ Mr. John Young, Counsellor เพื่อพิจารณาสาเหตุและแนวทางการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะปัญหาการปรับเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากของค่าระวางเรือ ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ปัญหาการขาดแคลนระวางเรือขนส่งสินค้าในเส้นทางการค้าหลัก อาทิ สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ตามที่ FMC และกระทรวงยุติธรรมสหรัฐ (Department of Justice: DOJ) ได้รับมอบหมายจากประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา นายโจ ไบเดน (US President Executive's Order) ให้ตรวจสอบข้อเท็จจริงและเร่งแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการนำเข้าและผู้บริโภคในสหรัฐอเมริกา

ทั้งนี้ ประธาน และผู้บริหาร สรท. ได้นำเสนอสถานการณ์ทั่วโลกและในประเทศไทยพฤติกรรมของสายเรือ และผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อผู้ส่งออกไทย ผู้นำเข้าและผู้บริโภคสหรัฐอเมริกา จากการปรับขึ้นของค่าระวางเรือประมาณ 5-7 เท่า ในเส้นทางเดินเรือหลัก ซึ่งส่งผลกระทบต่อเป็นวิกฤติระดับโลก

โดยที่ผ่านมา สรท. ได้พยายามผลักดันเพื่อหาทางแก้ไขปัญหาร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศ อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ และองค์กรระหว่างประเทศ อาทิ UNCTAD, Asian Shipper's Alliance (ASA) และ Global Shippers' Alliance (GSA) ทั้งนี้ สรท. ได้ชี้แจงว่า 1) ต้นทุนทางธุรกิจ อาทิ ค่าแรงงาน ค่าใช้จ่ายในการให้บริการของท่าเรือ มีการทรงตัวต่อเนื่องและไม่มีทิศทาง การปรับขึ้น ขณะที่ ราคาน้ำมันที่ปรับตัวตามอุปสงค์ของตลาดโลกนั้น สายเรือมีการชดเชยผ่านค่า Bunker Surcharge และค่า ISOCC ขณะที่การล่าช้าของการรอคอยเข้าเทียบท่ามีเพียงเท่าตัว ดังนั้น การปรับเพิ่มขึ้นของค่าระวางจึงสูงกว่ากับภาระต้นทุนจริง จำเป็นต้องมีการกำกับดูแลด้านราคาค่าระวางให้สมเหตุสมผลมากขึ้น 2) สรท. และผู้ส่งออกไทย พยายามเจรจากับสายเรือเพื่อจัดทำ Service Contract เพื่อยืนยันค่าระวาง ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ และระวางสินค้าที่ต้องการใช้บริการ แต่ไม่ได้รับการตอบสนองจากสายเรือ อีกทั้งยังพบว่า สายเรือไม่ปฏิบัติตาม Service Contract ที่ลงนามไว้เดิม ทั้งการขอเพิ่มค่าระวางจากที่ตกลงไว้ และไม่จัดสรรตู้คอนเทนเนอร์และระวางเรือให้ตามสัญญาที่ได้ลงนามไว้ก่อนหน้า ซึ่ง สรท. เห็นว่าไม่เป็นธรรมกับผู้ให้บริการและจำเป็นต้องมีการใช้กฎหมายเพื่อบังคับให้สายเรือปฏิบัติตามสัญญา รวมถึง



กำหนดบทลงโทษและดำเนินการเมื่อมีการไม่ปฏิบัติตามสัญญาที่ตกลงไว้ 3) แม้ว่าสายเรือจะมีการเรียกเก็บค่าระวางเพิ่มขึ้นอย่างมาก แต่ในทางกลับกัน คุณภาพการให้บริการของสายเรือกลับลดลงอย่างมาก ทั้งด้านความตรงต่อเวลาในการส่งมอบตู้สินค้า ซึ่งพบว่ามีความล่าช้าเพิ่มขึ้นต่อเนื่องทั้งการเข้ารับสินค้า ณ ท่าเรือต้นทาง และการส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง สภาพของตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออกที่ชำรุดและไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ผู้ใช้บริการต้องการ การลดความถี่และจำนวนเที่ยวเดินเรือในการเดินเรือทำให้มีตัวเลือกในการใช้บริการน้อยลง รวมถึงการยกเลิกเที่ยวเรือ (Blank Sailing) เพื่อควบคุมปริมาณเที่ยวเรือให้น้อยลงและเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับเจ้าของสินค้าให้มากขึ้น ทำให้ผู้ใช้บริการไม่สามารถจัดส่งสินค้าได้ถึงปลายทางในวันและเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย เป็นต้น

อนึ่ง Mr. Carl W. Bentzel ระบุว่ารับทราบถึงข้อกังวลและปัญหาที่เกิดขึ้นทั่วโลก และ FMC อยู่ระหว่างพิจารณาแนวทางแก้ปัญหาพร้อมกับหลายประเทศที่ได้รับผลกระทบ ซึ่งต้องตรวจสอบสาเหตุที่แท้จริงของการปรับขึ้นค่าระวางเรือ รวมถึงปัญหาการหมุนเวียนของตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลก ว่าเกิดจากปัจจัยใดบ้าง โดย FMC ตระหนักถึงปัญหาจากการที่สายเรือปฏิเสธการให้บริการตามหลักการการค้าที่เป็นธรรม ปัญหาจากความแออัดของท่าเรือซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการขนส่ง อีกทั้งยังมีประเด็นที่ต้องเร่งเก็บรวบรวมข้อมูลและตรวจสอบข้อเท็จจริง อาทิ 1) สาเหตุของการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และแนวทางการนำตู้คอนเทนเนอร์กลับเข้าสู่ระบบ 2) การกำหนดบทลงโทษต่อการปฏิบัติทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม อาทิ การที่สายเรือปฏิเสธที่จะรับขนส่งสารเคมีอันตรายที่เกี่ยวข้องต่อภาคการผลิตสินค้าและมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสาธารณสุข กระทั่งกับการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคที่ใช้ในชีวิตประจำวัน 3) กรณีการรวมกลุ่มของสายเรือขนาดใหญ่ที่ครองสัดส่วนทางการตลาดในการให้บริการและสามารถกำหนดราคาได้เต็มที่และไม่เป็นธรรม ซึ่ง FMC จะหารือกับประเทศที่มีศักยภาพทางการขนส่งทางเรือเพื่อขอให้มีการพิจารณาตรวจสอบการกำหนดค่าระวางและค่าบริการการให้บริการ ปัญหาความแออัดของท่าเทียบเรือที่สำคัญและเป็นเหตุให้สายเรือเกิดความล่าช้าและกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศทั่วโลก ทั้งนี้ FMC เห็นถึงความสำคัญของข้อเท็จจริงในประเทศไทย และขอให้ สรท. ทำหนังสืออย่างเป็นทางการถึง FMC เพื่อให้ข้อมูลและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ตามคำสั่งของประธานาธิบดีสหรัฐฯ ได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

Efficient management of supplier declarations and correct use of free trade agreements – globally

There are already more than 400 ratified free trade agreements (FTAs) around the world to ease trade among the involved countries and offering savings potentials to companies with respect to customs duties, which results in competitive advantages.

However, companies can leverage such savings potentials and competitive advantages only by mandatory fulfilment of several complex rules of origin of goods as well as their detailed documentation.

This requires to establish a process for the calculation of the origin of goods which conforms to the law and auditing requirements to avoid possible fines and unplanned costs in advance.

www.mic-cust.com



This is where MIC OCS supports you!

It provides the necessary tools for the entire process of managing the origin of goods for a multitude of FTAs: From automated obtaining of supplier's declarations using an innovative supplier web portal, to optimized calculation of the origin of goods based on multi-level bill of materials to the preparation of outbound supplier's declarations. MIC OCS ensures that you will actually benefit from the savings potentials offered by FTAs.

You want to know more about MIC OCS? Please contact us: **MIC**, Tel.: +43(0)732-778496, sales@mic-cust.com



มาตรการปรับคาร์บอนก่อนเข้าพรมแดน (Carbon Border Adjustment Mechanism: CBAM) ของสหภาพยุโรป กับการกำหนดค่าที่และแนวทางดำเนินการของไทย

มาตรการปรับคาร์บอนก่อนเข้าพรมแดน (CBAM) ของสหภาพยุโรป เริ่มต้นมาจากนโยบายหลักคือ European Green Deal เริ่มออกมาตั้งแต่ 2019 โดยกำหนดให้มีการลดปริมาณการปล่อยคาร์บอนจากฐานปี 1990 ให้ถึงร้อยละ 55 (Fit to 55%) โดยเป้าหมายของ EU คือปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับ 0 ภายในปี 2050 โดย CBAM เป็นมาตรการที่ใช้กับประเทศนอกภาคีสหภาพยุโรป ด้วยคณะกรรมการยุโรป (European Commission) ได้เผยแพร่ร่างระเบียบมาตรการปรับคาร์บอนก่อนเข้าพรมแดน (Carbon Border Adjustment Mechanism: CBAM) เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2564 ซึ่งจะกำหนดให้ผู้นำเข้าสินค้าบางรายการไปยังสหภาพยุโรปต้องซื้อใบรับรอง CBAM ตามปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสินค้านำเข้า

หลักการของมาตรการ CBAM คือ เพื่อป้องกัน Carbon Leakage และต้องการให้มีการแข่งขันที่มีความเท่าเทียม และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยเฉพาะรายละเอียดที่ถูกระบุไว้ใน CBAM Annex 1 ว่า **ผู้นำเข้าต้องซื้อใบอนุญาตรับรองเรื่องการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสินค้านำเข้าตามที่กำหนด ซึ่งราคาของใบอนุญาตจะสัมพันธ์กับราคาของค่าปรับและราคาเครดิตที่ซื้อขายในระบบของ Emission Trading Scheme (ETS) และในขั้นแรกจะเริ่มใช้กับกลุ่มอุตสาหกรรมที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูง ประกอบไปด้วย ผู้ประกอบการธุรกิจเหล็ก อลูมิเนียม ซีเมนต์ ปูน และกิจการผลิตไฟฟ้า** (ประเทศที่ได้รับการยกเว้น ในกลุ่ม EFTA 3 ประเทศ ได้แก่ ไชล์แลนด์ นอร์เวย์ ลิกเตนสไตน์ ซึ่งเป็น 3 ประเทศในระบบ ETS EU อยู่แล้ว) โดยการบังคับใช้มาตรการดังกล่าวจะมีระยะเวลาเปลี่ยนผ่าน (Transitional period) **ในช่วงปี 2566-2568 (2023-2025) ยังไม่ต้องมีการซื้อ CBAM certificate จนกระทั่งเมื่อถึงช่วงเวลาการบังคับใช้ และจะเริ่มบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบในปี 2569 (2026)**

CBAM certificate อ้างอิงตามราคาซื้อขายใบอนุญาตปล่อยก๊าซฯ ในระบบ EU-ETS มีวิธีการคำนวณ คือ ใช้วิธีการคำนวณการโดยตรง (Direct Emission) และในอนาคตอาจครอบคลุม Indirect Emission ที่เกี่ยวข้องกับการผลิต ข้อมูลการปล่อยก๊าซฯ ใน CBAM declaration ต้องผ่านการรับรองโดยผู้รับรอง (accredited verifier) กรณีผู้นำเข้าอยู่ที่ฝ่าฝืนหรือหลีกเลี่ยงไม่ขอใบอนุญาตอาจมีบทกำหนดโทษซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างพิจารณาบทกำหนดโทษ ขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการในสหภาพยุโรปยังคงเรียกร้องมาตรการช่วยเหลือจากผลกระทบของมาตรการ CBAM เช่น มาตรการคืนเงินภาษี หรืองบประมาณสนับสนุนอุตสาหกรรมที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการผลิตให้สอดคล้องกับมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเช่นกัน ซึ่งส่วนหนึ่งแสดงให้เห็นถึงความไม่พร้อมภายในประเทศสหภาพยุโรป

มาตรการดังกล่าวอยู่ระหว่างเปิดรับฟังความคิดเห็นจนถึง 28 กันยายน 2564 ก่อนจะนำเสนอคณะกรรมการ รัฐสภาสหภาพยุโรป ต่อไป

ประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าไทยที่ส่งไปอียู

1. ในปี 2563 ไทยส่งออกสินค้าตามรายการที่ระบุใน Annex I ของร่างระเบียบ CBAM ไปยัง EU คิดเป็นมูลค่า \$145.08 mUS (4,781.42 ล้านบาท) หรือคิดเป็น 4.25% ของการส่งออกสินค้าตามรายการดังกล่าวของไทยไปทั่วโลก ประกอบด้วย เหล็กและอลูมิเนียม ซึ่งไทยส่งออกไปสหภาพยุโรปในปริมาณที่ค่อนข้างน้อยมาก รวมถึงรายการอื่นๆ ก็ถือว่าปริมาณการส่งออกน้อยมากเช่นกัน อาทิ ซีเมนต์ ปูน และไฟฟ้า
2. ในอนาคต European Commission เตรียมจัดทำ “carbon leakage list” เพิ่มเติมซึ่งระบุสาขา เช่น การขุดเหมืองถ่านหินและแร่เหล็ก

การสกัดน้ำมันดิบ การผลิตเยื่อและกระดาษ เครื่องหนัง แก้วและเครื่องแก้ว อลูมิเนียม ตะกั่ว สังกะสี ดีบุก และทองแดง เป็นต้น

3. ผู้ที่ได้ประโยชน์จาก CBAM คือ ผู้ประกอบการในยุโรปที่สามารถแข่งขันได้มากขึ้นจากราคาสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศปรับตัวสอดคล้องกับต้นทุนที่ผู้ประกอบการในประเทศต้องจ่ายไปในระบบ ETS
4. ในทางกลับกัน ผู้ที่เสียประโยชน์ คือ ผู้นำเข้าสินค้าจากประเทศที่ไม่มีการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแล้วนำมาขายในยุโรป โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจเหล็ก อย่างเช่น ประเทศรัสเซียและตุรกี แล้วถ้ากลับมาดูสินค้าส่งออกของไทยที่ส่งไป EU จะพบว่า เหล็ก อลูมิเนียม ปูน และซีเมนต์ มีสัดส่วนไม่ถึง 5% ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด แต่หาเป้าหมายของ EU คือปล่อยก๊าซเรือนกระจกเท่ากับ 0 ภายในปี 2050 และวิธีเก็บภาษีจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กำลังเป็นที่พูดถึงมากขึ้นในหลายประเทศ
5. ภายใน 31 พ.ค. ของทุกปี ผู้นำเข้าต้องจัดทำคำสำแดง (CBAM declaration) ยื่นให้แก่ competent authority ซึ่งประกอบด้วย ข้อมูล 1) ปริมาณสินค้านำเข้าในรอบหนึ่งปีก่อนหน้า 2) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสินค้านำเข้านั้น และต้องส่งมอบ (surrender) CBAM certificate ตามปริมาณการปล่อยก๊าซฯ ดังกล่าว

มุมมองของเวที WTO และประเทศอื่นๆ

1. มาตรการดังกล่าวอาจขัดกับหลักการ WTO เช่น หลักการห้ามเลือกปฏิบัติทั้งในรูปของ NT/MFN ของอียูด้วยกันหรือต่างประเทศอื่นๆ ที่มีการค้ากับอียู และอาจขัดกับหลักการเลือกปฏิบัติ และอาจขัดกับหลักการ TBT – WTO ที่อียูอ้างว่าหากมาตรการดังกล่าวไม่สามารถวัดปริมาณในกลุ่มสินค้าต่างๆ ได้ อาจหันกลับไปใช้หลักการคำนวณของ EU ETS แทน
2. มาตรการดังกล่าวอยู่ระหว่างพิจารณาว่า เป็นมาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมจริงๆ หรือมีนัยอื่นๆแฝงอยู่หรือไม่
3. UNCTAD มีการศึกษาวิจัยมาตรการดังกล่าวจะไม่ช่วยการลดการปล่อยก๊าซมากเท่าไรนัก เพียงจะช่วยลดได้แค่ 0.1% เท่านั้น แต่จะกระทบกับการค้าจำนวนมาก
4. มีการเสนอให้ใช้มาตรการ UNFCCC เป็นฐานในการกำหนดมาตรการ
5. ออสเตรเลีย มองว่ามาตรการนี้เป็นมาตรการกีดกันทางการค้าอย่างชัดเจน
6. US CBA – Carbon Incentive Goods มีมาตรการเช่นเดียวกัน แต่ก็จะมีกรยกเว้นสำหรับกลุ่มประเทศที่เป็น LCD แต่อยู่ระหว่างการยกร่างในรัฐสภา
7. รัสเซีย จีน ตุรกี อินเดีย ไทย เป็นกลุ่มประเทศที่ไม่เห็นด้วย โดยเฉพาะรัสเซียและจีน ที่คัดค้านเนื่องจากเป็นมาตรการภายในและกระทบต่อประเทศอื่นๆ ในการดำเนินธุรกิจร่วมกับอียู

แนวทางการดำเนินการของไทย

1. ไทยขอให้ยึดหลักการ Common but Differentiated Responsibilities and Respective Capabilities (CBDR-RC) is a principle within the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) และยึดหลักการความเท่าเทียมและความสอดคล้องหลักการของ WTO และในส่วนของ องค์การบริหารจัดการก๊าซ

เรือนกระจก (อบก.) อยู่ระหว่างการศึกษาแนวทางการ Offset สำหรับสินค้าไทยที่มีการควบคุมการปล่อยคาร์บอนและขึ้นทะเบียนอยู่กับ อบก. อยู่แล้วอาจจะสามารถชดเชยหรือปรับให้สอดคล้องกับ CBAM ได้ระดับหนึ่งสำหรับผู้ที่จะส่งออกสินค้าไปอีก

- นอกจากนี้ อบก. เร่งศึกษารูปแบบการประเมินการปล่อยก๊าซของ CBAM และพัฒนาบุคลากรสำหรับผู้ทวนสอบในการรับรองออกไปประเมินให้ครอบคลุมมาตรฐาน CBAM ด้วย

มุมมองของ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

ระยะสั้น

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นต่อร่างระเบียบ CBAM บนเว็บไซต์ของ European Commission ในช่วงตั้งแต่ปัจจุบันจนถึงวันที่ 28 กันยายน 2564
- หน่วยงานภาครัฐจะประชาสัมพันธ์ข้อมูลและความคืบหน้าเกี่ยวกับ CBAM ให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อเป็นประโยชน์ในการเตรียมความพร้อม
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศจะใช้ช่องทางการหารือ การประชุมและความร่วมมือในกรอบและเวทีต่างๆ เพื่อแสดงข้อคิดเห็นและข้อห่วงกังวล แสวงหาพันธมิตร ตลอดจนพยายามโน้มน้าวและผลักดันให้ EU ดำเนินการโดยสอดคล้องกับผลประโยชน์ของไทย โดยจะประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้อย่างใกล้ชิดต่อไป

ระยะกลาง

- ติดตามพัฒนาการที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด ซึ่งรวมถึงกระบวนการนิติบัญญัติของ EU ที่จะพิจารณาและให้ความเห็นชอบต่อร่างระเบียบ CBAM รวมทั้งศึกษาร่างระเบียบดังกล่าวในรายละเอียด ทั้งนี้ หากภาคเอกชนมีประเด็นเกี่ยวกับรายละเอียดของมาตรการฯ ที่มีข้อสงสัย ข้อขัดข้อง หรือต้องการผลักดัน ก็อาจแจ้งให้หน่วยงานภาครัฐทราบเพื่อประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำไปหารือกับ EU และ/หรือ ประเทศสมาชิก EU ต่อไป
- กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศจะประสานศูนย์ปรึกษากฎหมายองค์การการค้าโลก (ACWL) เพื่อศึกษาและประเมินเพิ่มเติมถึงความสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ของ WTO
- หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบในด้านการค้าและด้านสิ่งแวดล้อมควรประสานงานกันอย่างใกล้ชิดโดยมีการแบ่งปันและแลกเปลี่ยนข้อมูล

เกี่ยวกับพัฒนาการเรื่องการค้าและสิ่งแวดล้อมในกรอบและเวทีต่างๆ ให้กันและกันทราบ

ระยะยาว

- ไทยอาจพิจารณาใช้กลไกระบบข้อพิพาทของ WTO อย่างไรก็ดี จะต้องคำนึงถึงข้อจำกัด เช่น ปัจจุบัน กลไกดังกล่าวมีปัญหาเนื่องจากกระบวนการพิจารณาอุทธรณ์ไม่สามารถดำเนินการได้
- การพิจารณาคดีอาจใช้เวลายาวนาน และอาจไม่ช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าและบรรเทาผลกระทบได้อย่างทัน่วงทีในกรณีที่ EU เริ่มบังคับใช้มาตรการฯ แล้ว
- ภาคเอกชนเตรียมศึกษาและปรับตัวให้สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของระเบียบ CBAM เช่น การคำนวณปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในการผลิตสินค้า และการขึ้นทะเบียนผู้ประกอบการและโรงงานกับ European Commission เป็นต้น
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจพิจารณามาตรการและนโยบายส่งเสริมการเปลี่ยนผ่านไปสู่เศรษฐกิจที่มีการปล่อยคาร์บอนต่ำ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับภาคธุรกิจ และให้ไทยมีความพร้อมรับมือกับมาตรการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของประเทศต่างๆ มากขึ้น

มุมมองของ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

- เห็นด้วยให้มีการใช้มาตรฐานกลาง เช่น UNFCCC
- เห็นด้วย ในส่วนของกาให้องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.) เป็นองค์กรกลางที่รับรอง Accredited มาตรการ CBAM ในส่วนของประเทศไทย รวมถึงแนวทางการทำ Offset สำหรับสินค้าไทยที่มีการควบคุมการปล่อยคาร์บอนและขึ้นทะเบียนอยู่กับ อบก. อยู่แล้ว อาจจะสามารถชดเชยหรือปรับให้สอดคล้องกับ CBAM ได้ระดับหนึ่งสำหรับสินค้าส่งออก
- มาตรการนั้น ส่งผลต่อภาคส่งออกโดยเฉพาะตลาดยุโรป และอาจต้องมีการต่อรองเพื่อให้มี Grace period สำหรับผู้ประกอบการไทย ซึ่งระยะเวลาในการปรับตัวของแต่ละสินค้าก็จะไม่เท่ากัน เนื่องจากจะต้องมีความเกี่ยวข้องและพัฒนามาตรการดังกล่าวตลอด Supply chain ของภาคส่งออกหรือการผลิตสินค้านั้นๆ
- ต้องการให้มีการพัฒนา/ช่วยเหลือผู้ประกอบการในประเทศอย่างไร อาทิ กองทุนเพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อมในโรงงาน เป็นต้น



(ร่าง) ประกาศกระทรวงพาณิชย์กำหนดมาตรการควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง ภายใต้พระราชบัญญัติการควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ. 2562 และ (ร่าง) อนุบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

กรมการค้าต่างประเทศได้ออกร่างประกาศกระทรวงพาณิชย์ออกมาสากลฉบับ ภายใต้ พ.ร.บ. DUI ซึ่งมีความยืดหยุ่นมากขึ้น จากก่อนหน้าที่สินค้าภายใต้ พ.ร.บ. ที่เป็น DUI และสินค้าที่มีความเสี่ยงจะต้องมีการขออนุญาตการเพื่อการส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ให้ปัจจุบันผู้ประกอบการในกลุ่มสินค้าดังกล่าวยังคงไม่ต้องขอใบอนุญาตในลักษณะของ Self – Certification หรือ Licensing หากแต่กระทรวงพาณิชย์จะทำการควบคุมและตรวจสอบภายใต้ข้อกำหนด โดยมีร่างประกาศดังนี้

(1) ร่างประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง มาตรการเพื่อประโยชน์ในการควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูงและมาตรการเกี่ยวกับสินค้าที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการใช้สุดท้ายหรือผู้ใช้สุดท้ายที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง หรือมาตรการ Catch All Control

มาตรการ Catch All Control (CAC) คือ ระบบที่ผู้ประกอบการต้องติดตามตรวจสอบลูกค้าและสินค้าปลายทางได้ (End Use / End User) ทั้งหมด เพื่อการันตีว่าสินค้าที่ขายให้ไปนั้นไม่ได้นำเอาใช้ในทางที่ไม่ถูกต้อง โดยต้องผ่านการอบรมจากหน่วยงานกำกับดูแล (กรมการค้าต่างประเทศ) และผ่านขั้นตอนการตรวจสอบทั้ง 6 ขั้นตอนก่อน และผู้เข้าร่วมจำเป็นต้องผ่านการลงทะเบียนเข้าอบรมกับทางกระทรวงพาณิชย์มาก่อน

(2) ร่างประกาศกรมการค้าต่างประเทศ เรื่อง กำหนดแบบแจ้งข้อมูลความเสี่ยงเกี่ยวกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง คือ กรณีที่เอกชนสามารถฟ้องร้องตนเองได้โดยที่ภาครัฐเข้าไปกำกับดูแลควบคุม แต่ปัจจุบันประเทศไทยทำเพียงออกมาตรการควบคุมไว้ก่อนเพียงเท่านั้น ยังไม่อนุญาตให้เอกชนสามารถดำเนินการฟ้องได้เองแบบเต็มรูปแบบ

(3) ร่างประกาศกรมการค้าต่างประเทศ เรื่อง หลักเกณฑ์การรับรองระบบงานควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง คือ กระบวนการรับรอง Internal Compliance Program (ICP) จัดทำขึ้นเพื่อสำหรับผู้ที่อยู่ในโครงการ ICP กับกรมฯ อยู่แล้ว ในกรณีที่ต่างประเทศมีการส่งคำร้องเข้ามา หากมีการรับรอง ICP อยู่แล้วจะทำให้สามารถตรวจสอบได้ง่ายในกรณีที่สินค้าเข้าชาย หรือมีความน่าเชื่อถือและไม่จำเป็นต้องทำการตรวจสอบหากสินค้านั้น ๆ ไม่เข้าชาย

ทั้งนี้ กระทรวงพาณิชย์ได้กำหนดให้ดำเนินขั้นตอนต่าง ๆ ผ่าน ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ “e-TCWMD” ซึ่งเป็นระบบข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมการค้าต่างประเทศที่จัดทำขึ้นเพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง และ พ.ร.บ. นี้จะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นปี 2564

กลไกการแจ้งความเสี่ยงโดยสังเขป

หน่วยงานของรัฐใดมีข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่มีเหตุอันควรสงสัยซึ่งจะมีการส่งออก ส่งกลับ ถ้ายาล่า ผ่านแดน หรือถ่ายโอนเทคโนโลยีและซอฟต์แวร์ที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง หรือมีการใช้สุดท้ายหรือผู้ใช้สุดท้ายที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง หน่วยงานของรัฐนั้นจึงจะสามารถให้อธิบดีดำเนินการเพื่อตรวจสอบข้อมูลความเสี่ยงต่อการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูงได้ ทั้งนี้ ให้อธิบดีรับเรื่องไว้ตรวจสอบเฉพาะการแจ้งที่มีข้อมูลอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1. กรณี DUI รหัสสินค้าที่ใช้ได้สองทางตาม EU List ตามบัญชี DUI ในความรับผิดชอบของกรมการค้าต่างประเทศ (บัญชี 1) และพิกัดอัตราศุลกากรตามบัญชีสินค้าเข้าชายเป็น DUI (บัญชี2) ยกเว้นกรณีเทคโนโลยีและซอฟต์แวร์ไม่ต้องแจ้งข้อมูลพิกัดอัตราศุลกากร
2. กรณีสินค้าเข้าชายเป็น DUI พิกัดอัตราศุลกากรตามบัญชี 2
3. ข้อมูลที่มีความเฉพาะเจาะจงหรือข้อมูลอื่นใดที่ใช้ระบุสินค้า

“สินค้าที่มีเหตุอันควรสงสัย” หมายความว่า สินค้าที่ใช้ได้สองทางในความรับผิดชอบของกรมการค้าต่างประเทศ ตามบัญชี 1 และสินค้าที่เข้าชายเป็นสินค้าที่ใช้ได้สองทาง ตามบัญชี 2 ท้ายประกาศนี้ ซึ่งกรมการค้าต่างประเทศ มีหรือได้

รับแจ้งข้อมูลความเสี่ยงเกี่ยวกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง เป็นหนังสือจากหน่วยงานของรัฐตามแบบที่อธิบดีประกาศกำหนด และ

“ถ่ายโอนเทคโนโลยีและซอฟต์แวร์” หมายความว่า การถ่ายโอนสินค้าที่ใช้ได้ทั้งสองทางที่เป็นองค์ความรู้ ทักษะที่มีความเฉพาะเจาะจง หรือข้อมูลที่เป็นต่อการพัฒนา ผลิต หรือใช้ สินค้าที่ใช้ได้สองทาง โดยบุคคล ซึ่งรวมถึงการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค การจัดฝึกอบรมหรือให้คำปรึกษา การให้ความร่วมมือด้านการวิจัยในสถาบันศึกษาหรือสถาบันวิจัย และการนำเสนอเอกสารการวิจัยในการประชุมหรือสัมมนา และการถ่ายโอนเทคโนโลยีและซอฟต์แวร์ผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ โทรศัพท์ เครื่องโทรสาร ซอฟต์แวร์ อินเทอร์เน็ต สื่อบริการอินเทอร์เน็ต หรือสื่ออื่นที่อยู่ในรูปแบบจับต้องได้

“สินค้าตามบัญชี 1 และบัญชี 2” จำเป็นต้องผ่านความเห็นชอบจากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ก่อน และถึงแม้ว่าสินค้าที่อยู่ใน DUI List ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอุตสาหกรรม พิกัด 24-95 แต่ไม่ได้หมายความว่า สินค้าเกษตรหรือสินค้าและบริการประเภทอื่นจะไม่เข้าชายเป็นสินค้า DUI และล่าสุดสหภาพยุโรปได้ประกาศให้เชื้อ Corona Virus (Covid-19) เป็นรายการสินค้าอาวุธชีวภาพและเป็นสินค้าที่ใช้ได้ทั้งสองทางแล้ว

Catch All Control คือ ระบบที่ผู้ประกอบการต้องติดตามตรวจสอบลูกค้าและสินค้าปลายทางได้ (End Use / End User) ทั้งหมด เพื่อการันตีว่าสินค้าที่ขายให้ไปนั้นไม่ได้นำเอาใช้ในทางที่ไม่ถูกต้อง โดยต้องผ่านการอบรมจากหน่วยงานกำกับดูแล (ศต.) และผ่านขั้นตอนทั้ง 6 ขั้นตอนก่อน

Internal Compliance Program (ICP) บริษัทในประเทศไทยที่มีบริษัทแม่อยู่ที่ต่างประเทศ อาทิ สหรัฐฯ อังกฤษ ญี่ปุ่น ส่วนมากจะมีการใช้ระบบ ICP อยู่แล้ว ให้สามารถตรวจสอบและดำเนินการได้ง่ายขึ้น โดยบริษัทที่ผ่านมาตรการ ICP จะต้องดำเนินการตาม 6 ขั้นตอนที่กำหนดไว้ และสำแดง 5 เอกสารสำคัญ และบริษัทต้องดำเนินการภายในด้วย 51 Question and 13 Document ตามที่กรมการค้าต่างประเทศ กำหนดให้บริษัทที่จะต้องเข้าร่วมมาตรการต้องดำเนินการและผ่านการอบรมกับกระทรวงพาณิชย์เท่านั้น หลังจากนั้นกรมการค้าต่างประเทศจะออกหนังสือรับรอง Certify ICP โดยในเบื้องต้นใบรับรองดังกล่าวคาดว่าจะมีอายุประมาณ 3 - 5 ปี และจะมีการสุ่มตรวจเป็นระยะเพื่อรักษามาตรฐานของมาตรการดังกล่าวไว้

“ระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ e-TCWMD” คือ ระบบข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมการค้าต่างประเทศที่จัดทำขึ้นเพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พรบ.ดังกล่าว จะเริ่มมีผลบังคับใช้อย่างเป็นทางการในปลายปี 2564 โดย NSW ระบบรายการ DUI จะเชื่อมอัตโนมัติ ถ้ารายการอยู่ในบัญชี ระบบ NSW จะบล็อกสินค้าให้เองโดยอัตโนมัติ



ทั้งนี้ ท่านสมาชิกสามารถศึกษารายละเอียดของประกาศ “หลักเกณฑ์การรับรองระบบงานควบคุมสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการแพร่ขยายอาวุธที่มีอานุภาพทำลายล้างสูง พ.ศ. 2564” จากกรมการค้าต่างประเทศ เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2564 เพิ่มเติมได้ที่ <https://bit.ly/3CUeQ1M> หรือ Scan QR Code

ปัจจุบัน กรมการค้าต่างประเทศ ได้มีการเปิดให้ผู้ประกอบการที่สนใจเข้าร่วมลงทะเบียนในทั้ง 2 โครงการข้างต้นแล้ววันนี้ โดยท่านสามารถลงทะเบียนได้ที่ <https://bit.ly/3F1oPEK> หรือ Scan QR Code



กิจกรรมอบรม Online “ฟรี” สำหรับสมาชิก สรท. ภายใต้โครงการ GoTogether

OCTOBER

ส. 16 **13.30-16.30 น.** **Importance of Demand Forecasting in Supply Chain**
 โดย คุณสุรัตน์ ประลองศิลป์
 กรรมการ บริษัท ซีพีแรม จำกัด (มหาชน) **Link ลงทะเบียน:** <https://bit.ly/tnscgoto40>
 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

พ. 21 **15.00 -17.00 น.** **ระบบการแจ้งข้อมูลล่วงหน้าของสินค้า (Advance Cargo Information System : ACID) ของประเทศอียิปต์**
 โดย นายเกลิงศักดิ์ วงศ์สามสร
 ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงไคโร ประเทศอียิปต์
Mr. Vjeran Ortynski
 Chief Business Development Officer, CargoX **Link ลงทะเบียน:** <https://bit.ly/tnscgoto43>
 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

NOVEMBER

อ. 23 **09.00-12.00 น.** **โอกาสของผู้ประกอบการไทยกับการใช้ประโยชน์ โครงข่ายรถไฟจีนเพื่อการขนส่งสินค้าสู่ทวีปยุโรป**
 โดย ดร.คณิษฐ พงษ์พิชารรรถ
 ผู้อำนวยการศูนย์ China Intelligence Center (CIC)
 วิทยาลัยศิลปะ สื่อ และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ **Link ลงทะเบียน:** <https://bit.ly/tnscgoto44>
 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

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 ตุลาคม-พฤศจิกายน 2564

OCTOBER

พ. 28 **09.00-16.00 น.**
รู้จักกลไก จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP600
 โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา
 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ
Link ลงทะเบียน: <https://bit.ly/oneday270>
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท
 บุคคลทั่วไป 2,675 บาท

พ. 24 **09.00-16.00 น.**
การประกันภัยสินค้าส่งออก: หลักการใหม่ที่คงรู้
 โดย อาจารย์ประมวล จันทร์ชิวะ
 ศาสตราจารย์พิเศษ สาขาพาณิชย์นาวี
 สำนักกฎหมายประมวลชัย
Link ลงทะเบียน: <https://bit.ly/oneday269>
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท
 บุคคลทั่วไป 2,675 บาท

NOVEMBER

พ. 4 **09.00-16.00 น.**
พิบัติตราศุลกากรระบบฮาร์โมนีซ์ การจำแนกและหลักเกณฑ์การตีความพิบัติศุลกากร
 โดย อาจารย์สมยศ ไหมหลากสี
 ผู้เชี่ยวชาญด้านพิบัติตราศุลกากร
Link ลงทะเบียน: <https://bit.ly/oneday271>
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท
 บุคคลทั่วไป 2,675 บาท

พ. 25 **09.00-16.00 น.**
การเลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS 2020 ที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 3/2564
 โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา
 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ
Link ลงทะเบียน: <https://bit.ly/oneday273>
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท
 บุคคลทั่วไป 2,675 บาท

พ. 17 **09.00-16.00 น.**
เจาะประเด็นกฎหมายศุลกากร พิบัติตราอาหาร การใช้สิทธิโต้แย้งการประเมินอากร ความผิดและการลงโทษทางศุลกากร
 โดย อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข
 ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร
Link ลงทะเบียน: <https://bit.ly/oneday272>
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท
 บุคคลทั่วไป 2,675 บาท

อ. 30 **09.00-16.00 น.**
การจัดความสูญเปล่าออกจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง (Lean Procurement)
 โดย อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามัทธนะ
 B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS
 ผู้ก่อตั้งและนายกคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย
Link ลงทะเบียน: <https://bit.ly/oneday274>
ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,210 บาท
 บุคคลทั่วไป 4,280 บาท

หลักสูตรอบรมออนไลน์

Smart Logistics Management Program

รู้จัก มองไกล บริหารโลจิสติกส์อย่างมั่นใจใน **Next normal** กับ **Guru** ด้านโลจิสติกส์
เรียนรู้จาก **ประสบการณ์** ปรับเปลี่ยนสู่การ **ประยุกต์ใช้จริง**

พบกับวิทยากร



ดร.ชัยชาญ เจริญสุข
ประธาน
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ
แห่งประเทศไทย



คุณพวงมาน ภาชวรินทร์
ประธานชมรมวิชาชีพ
ซัพพลายเชน
และโลจิสติกส์ไทย
(TSCMP)



คุณนพพร เทพลีธธา
คณบดีกิตติคุณ
วิทยาลัยโลจิสติกส์
และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยศรีปทุม



คุณเชี่ยวชาญ รัตนพัทธนะ
C.P.M., A.P.P., MCIPS /
ผู้ก่อตั้งและนายกสมาคมคนแรก
ของสมาคมบริหารงานจัดซื้อ
และซัพพลายเชน
แห่งประเทศไทย



ดร.ศรายุทธ แสงจันทร์
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท น้ำตาลมิตรผล จำกัด

ทุกวันศุกร์-เสาร์ ตั้งแต่ 5 - 27 พฤศจิกายน 2564 (จำนวน 8 วัน)
เวลา 09.00 - 17.00 น.



อบรมออนไลน์ผ่าน Zoom

รับใบประกาศนียบัตร เมื่อผ่านการอบรม

ลงทะเบียน

<https://bit.ly/RegisterSlmp>

ค่าลงทะเบียน

สมาชิก 12,900 บาท
บุคคลทั่วไป 17,900 บาท

*บุคคลทั่วไปสมัคร 2 ท่านขึ้นไปรับสิทธิ์ราคาสมาชิก

ราคายังไม่รวม VAT

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม
ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
โทรศัพท์ 0 2679 7555 ต่อ 502 (คุณวชิรรินทร์)
หรือ e-mail: watcharin@tnsc.com

