

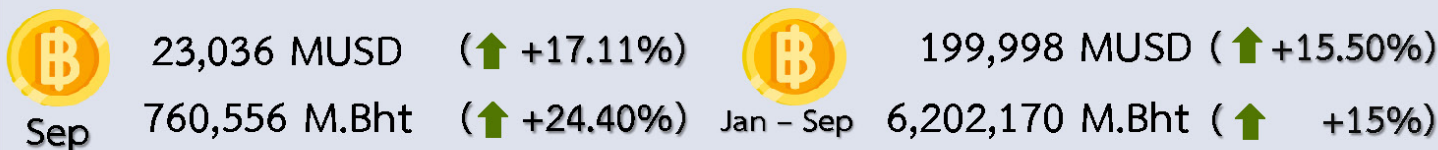


เส้นทาง รถไฟ ไทย ลาว จีน + ยุโรป โอกาสหรือความท้าทาย ?

Economic Indicators : Sep. 2021

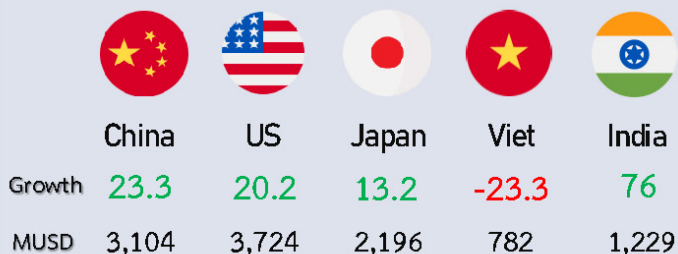
Export Value

01



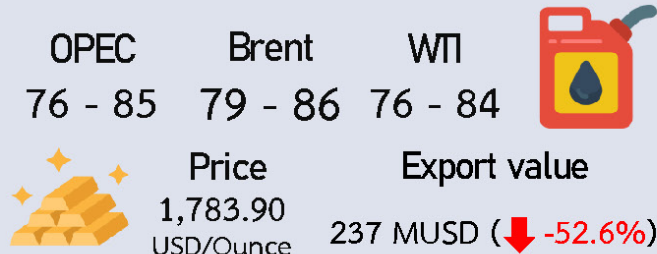
02

Partner Country (Sep 2021)



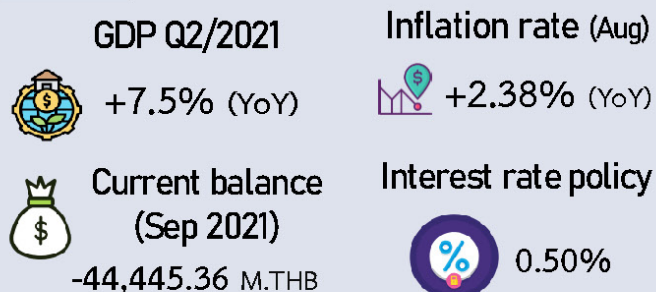
03

Oil price (USD/Barrel) & Gold



04

Thai Additional Statistic



06

Baht / USD (Sep 2021)





07

Marine Statistics (Sep 2021)



05

Positive & Negative + Risk

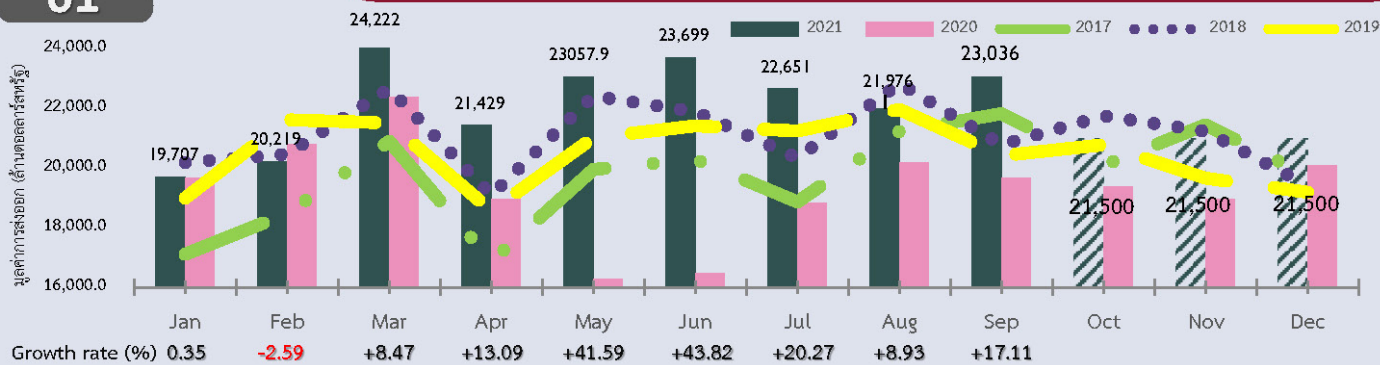
- Positive** 
- การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจคู่ค้าสำคัญ
 - PMI ของประเทศคู่ค้าสำคัญที่ยังคงทรงตัวอยู่เหนือ 50
 - เงินบาทยังคงมีแนวโน้มอ่อนค่าที่ 33 - 34 บาท
- Negative & risk** 
- ค่าระวางเรือยังคงทรงตัวในระดับสูงต่อเนื่อง โดยเฉพาะสหภาพยุโรป และสหรัฐฯ และปัญหา Space and Container allocation
 - ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาค้นผวน
 - สถานการณ์การระบาดโควิด-19 ในประเทศยังคงมีตัวเลขผู้ติดเชื้อในระดับสูง หลายประเทศเริ่มกลับมาล็อกดาวน์ ส่งผลให้แรงงานในภาคการผลิตขาดแคลนต่อเนื่อง ประกอบกับต้นทุนการจ้างงานปรับตัวสูงขึ้น
 - กระบวนการทำงานภาครัฐยังไม่สอดคล้องกับ New Normal อาทิ ความล่าช้าในการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มแก่ผู้ส่งออก (Vat Refund)

Suggestion by TNSC

- จัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้แก่โครงการ SME proactive เพื่อเพิ่มจำนวนครั้งการจัดงานแสดงสินค้าในต่างประเทศ
- ขยายระยะเวลาเงินช่วยเหลือลูกจ้างในระดับ SME, ลดต้นทุนพลังงานในประเทศ, ลดต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ, เร่งปรับปรุงขั้นตอนการทำงานภาครัฐให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์และใช้ได้จริง
- ยกระดับประสิทธิภาพแรงงาน เร่งปรับลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าวัตถุดิบ, เร่งฉีดวัคซีนให้พนักงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิตให้ครอบคลุมโดยเร็ว
- สร้าง Carbon Emission Awareness และเตรียมความพร้อม

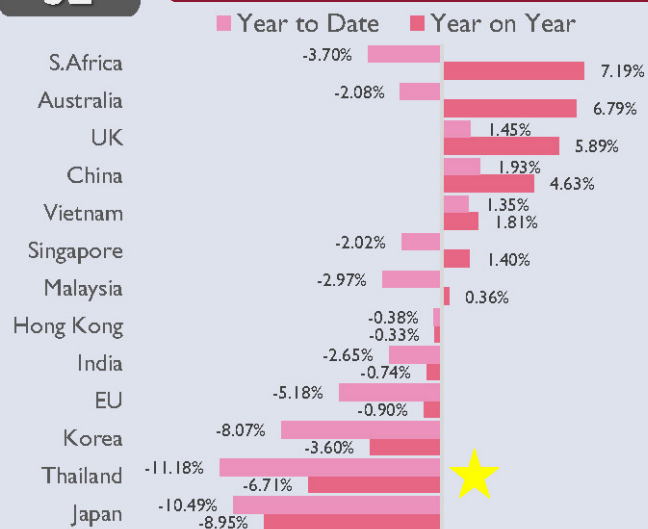
01

Thailand Export Situation



02

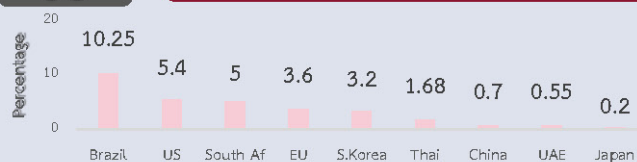
Baht Exchange Rate (YOY)



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า (ล้านเหรียญสหรัฐ)	การเติบโต (%)	Forecast (%)
สินค้าส่งออกสำคัญ			64
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	329	33.8	0
ยางพารา	459	83.6	20
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	316	44.4	46
น้ำตาลทราย	121	4.3	-5
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"			
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	451	-5.7	
กุ้งสดแช่แข็ง และกุ้งแปรรูป	111	17.5	3-5
ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง	545	-9.8	
ไก่สด แช่แข็ง และแปรรูป	220	-22.8	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ	1,593	6.92	10-15
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,327	14.35	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	1,864	22.1	
Hard Disk Drive	1,374	38.1	
แผงวงจรไฟฟ้า	745	16.2	10
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,434	11.2	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	477	18.9	
สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,117	2.6	20.0
เคมีภัณฑ์	909	55.8	15.0
เม็ดพลาสติก	1005.69	40.33	25-30
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	384.87	12.1	
สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"			
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	771	-16.6	17-19
น้ำมันสำเร็จรูป	809	114.4	25.0
สิ่งทอ	360.73	19.2	8-10

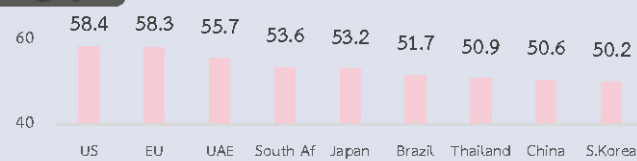
03

Inflation rate (Sep 2021)



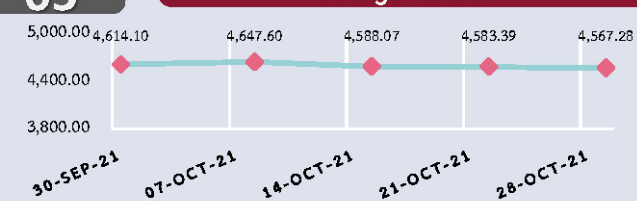
04

PMI index (Sep 2021)



05

Shanghai Containerized Freight Index



สภาผู้ส่งออก มั่นใจโค้งสุดท้ายส่งออกเติบโต 12%

วันอังคารที่ 2 พฤศจิกายน 2564 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธานฯ และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ระบุ ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนกันยายน 2564 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า 23,036 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 17.1% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 760,556 ล้านบาท ขยายตัว 12.83% (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์) พบว่าการส่งออกในเดือนกันยายนขยายตัว 14.8%) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 22,426.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 30.3% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 750,267 ล้านบาท ขยายตัว 38.4% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนกันยายน 2564 เกินดุลเท่ากับ 609.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 10,289.3 ล้านบาท

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - กันยายน ของปี 2564 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออก รวมมูลค่า 199,997.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 15.5% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 6,202,170 ล้านบาท ขยายตัว 15% (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในช่วง 9 เดือนนี้ขยายตัว 20.4%) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 197,980.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 30.9% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 6,226,790.7 ล้านบาท ขยายตัว 30.5% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมกราคม - กันยายน 2564 เกินดุล 2,016.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ขาดดุล 24,620.7 ล้านบาท

สรท. คาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2564 เติบโต 12% และคาดการณ์ปี 2565 เติบโต 5% (ณ เดือนพฤศจิกายน 2564) โดยมีปัจจัยปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) ค้าระวางเรือยังคงทรงตัวในระดับสูงต่อเนื่อง โดยเฉพาะสหภาพยุโรป และสหรัฐฯ รวมถึงค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม อาทิ Peak Season Surcharge (PSS) ส่งผลต่อภาระต้นทุนการขนส่งสินค้าที่ผู้ส่งออกต้องจ่ายเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว และปัญหา Space and Container allocation ไม่เพียงพอส่งผลให้เกิดตู้สินค้าค้างไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามกำหนด 2) ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน อาทิ ชิป เหล็ก น้ำมัน ส่งผลให้ภาคการผลิตเพื่อส่งออก ยังคงประสบปัญหาอย่างต่อเนื่อง และอาจ

ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในไตรมาสที่ 4 โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งจะทำให้การส่งออกไม่สามารถเติบโตได้ตามที่คาดการณ์ 3) สถานการณ์การระบาดโควิด-19 ในประเทศยังคงมีตัวเลขผู้ติดเชื้อในระดับสูง ขณะที่หลายประเทศเริ่มกลับมาลือคความวิตกกังวลจากการกลับมาระบาดของกลุ่มคลัสเตอร์ เช่น จีน สิงคโปร์ อังกฤษ รัสเซีย เป็นต้น ซึ่งแม้จำนวนผู้ติดเชื้อโดยรวมภายในประเทศไทยจะลดลงแต่ยังคงทรงตัวในระดับสูง ภาคโรงงานอุตสาหกรรมต้องปรับเปลี่ยนเวลาในการทำงานเพื่อลดจำนวนพนักงานเข้าทำงานส่งผลกระทบต่อไลน์การผลิตเนื่องจากคำสั่งซื้อเพิ่มขึ้นสวนทางกับจำนวนพนักงานที่เข้าไลน์ผลิตได้บางส่วนภาครัฐต้องเร่งกระจายวัคซีนให้ได้ตามเป้าหมายวัคซีนสองเข็ม 50 ล้านคนภายในสิ้นปี รวมถึงแรงงานในภาคการผลิตขาดแคลนต่อเนื่อง ประกอบกับต้นทุนการจ้างงานปรับตัวสูงขึ้น กระทั่งการผลิตเพื่อส่งออกที่กำลังฟื้นตัวจากโควิด 4) กระบวนการทำงานภาครัฐยังไม่สอดคล้องกับ New Normal อาทิ ความล่าช้าในการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มแก่ผู้ส่งออก (Vat Refund) ซึ่งส่งผลกระทบต่อเงินทุนหมุนเวียนของผู้ประกอบการ

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญประกอบด้วย 1) ด้านการตลาด อาทิ จัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้แก่โครงการ SMEs Pro-active เพื่อเพิ่มจำนวนครั้งการจัดงานแสดงสินค้าในต่างประเทศ (Virtual / Onsite exhibition 2022) ให้มากขึ้น 2) ด้านต้นทุนการประกอบธุรกิจ 2.1) ขยายระยะเวลาเงินช่วยเหลือจูงใจให้กับสถานประกอบการระดับ SMEs เช่น เงินช่วยเหลือ 3,000 บาทต่อคน เพื่อคงสถานะการจ้างงาน 2.2) ลดต้นทุนพลังงานในประเทศ 2.3) ลดต้นทุนโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ 2.4) เร่งปรับปรุงขั้นตอนการทำงานภาครัฐให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์และใช้ได้จริง 3) ด้านแรงงาน 3.1) ยกระดับประสิทธิภาพแรงงาน อาทิ สนับสนุนด้านอาชีพและงบประมาณฝึกอบรมให้กับแรงงานและสถานประกอบการเพื่อ Re-skill และ Up-skill ให้เหมาะสมกับอุตสาหกรรมภายใต้ New Normal 3.2) เร่งฉีดวัคซีนให้พนักงานในภาคอุตสาหกรรมการผลิตให้ครอบคลุมโดยเร็ว 4) ด้านสิ่งแวดล้อม 4.1) สร้างความตระหนักรู้แก่ภาคธุรกิจ (Carbon Emission Awareness) 4.2) เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง อาทิ เพิ่มมาตรการส่งเสริมการลงทุนด้านสิ่งแวดล้อม.

เส้นทาง รถไฟ ไทย ลาว จีน โอกาสและความท้าทายในการใช้ประโยชน์ระบบรางของผู้ส่งออก

การเปิดเดินขบวนรถไฟเส้นทางรถไฟจีน-สปป.ลาว ที่จะเริ่มในเดือนธันวาคม 2564 ถือเป็นภาระกิจระดับระบบการขนส่งโลจิสติกส์ระหว่างประเทศครั้งสำคัญของภูมิภาค ไทยจะใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟจีน เส้นทางรถไฟ ไทย ลาว จีน ก่อสร้างเป็นระยะเวลา 5 ปี และมีกำหนดการเปิดเดินรถในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 (วันชาติ สปป.ลาว) จากการก่อสร้างโดยความร่วมมือ ไทย จีน โดยจีนลงทุน 70% ไทย 30% เพื่อลงทุนใช้เป็นเส้นทางระหว่างบ่อเต็น ถึง เวียงจันทน์ รวมระยะทางประมาณ 420 กม. เชื่อมต่อได้ถึงคุนหมิง และมีการก่อสร้างไปจนถึงท่านาแล้ง ซึ่งเป็นสถานีขนส่งสินค้าในเส้นทาง รถไฟเดินรถด้วยความเร็ว 160 กม./ชม. บนขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gage) ผ่านแขวงหลวงพระบาง (จุดครึ่งทาง 250 กม.) วังเวียง หลวงน้ำทา อุดมไซ ซึ่งเป็นช่วงแนวเส้นทางภูเขา มีจำนวนสถานี 30 สถานี (แบ่งเป็นขนส่งคนจำนวน 5 สถานีขนส่งสินค้าจำนวน 25 สถานีโดยประมาณ) รูปแบบการขนส่งช่วงกลางวันเป็นขนส่งผู้โดยสารกลางคืนขนส่งสินค้า บรรจุที่จุด Dry Port สถานีท่านาแล้ง มีบริษัทเอกชนสัมปทานท่านาแล้งบนพื้นที่ 300 เฮกตาร์ สำหรับ Logistics Park และพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรม พื้นที่ 50 เฮกตาร์ ระยะสัมปทานรวม 30 ปี เส้นทางรถไฟปัจจุบันแล้วเสร็จแล้ว 90% จะแล้วเสร็จ 100% ประมาณตุลาคม 2564 จะพร้อมเริ่มทดลองระบบเดินรถ

ตามนโยบายของรัฐบาล และกระทรวงคมนาคม การเชื่อมโยงการขนส่งรองรับนโยบาย ไทย-ลาว-จีน ด้วยการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยทางรถไฟ ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคายเพื่อให้สามารถรองรับ

การขยายความร่วมมือในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย-ลาว-จีน การปรับเพิ่มปริมาณการขนส่งตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) และขบวนรถขนส่งสินค้าทางรถไฟผ่านเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง สถานีหนองคาย ไปยัง CY ท่านาแล้ง (สปป.ลาว) ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ให้เพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าในอนาคตอันใกล้ ซึ่งในเบื้องต้นจะพิจารณาเพิ่มการเดินขบวนรถ 3 ขบวนต่อวัน (พ่วง 26 แคร่ต่อขบวน) เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2564 และคาดว่าจะมีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นภายในเดือนธันวาคม 2564

สำหรับประเด็นความท้าทายของ เส้นทางรถไฟ ไทย ลาว จีน ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ ยังต้องถึง 1) การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟ ไทย ลาว การตรวจปล่อยสถานีต่อสถานี ตรวจสอบทางปลายทาง การขยายขอบเขต CBTA ความรับผิดชอบสินค้าผ่านแดนพื้นที่รองรับการขนส่งผ่านแดน การขนถ่ายสินค้า มีภาระเพิ่มขึ้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง CIQ การทำ non-tariff barrier ยังทำได้ยาก ทำให้ลักษณะการค้าในเส้นทางจะเป็นกองทัพมดข้ามแดน และการขนส่งทางรถไฟจะใช้รองรับสินค้าในรูปแบบ e-commerce cross border มากขึ้น 2) การขนส่งทางรถไฟมีข้อจำกัดเรื่องปริมาณการขนส่งสินค้าจากจีนโดยรถไฟจะได้เพียงส่วนน้อย เนื่องจากกระบวนตู้ขนส่งทางรถไฟยังไม่เพียงพอกับตู้สินค้าภายในประเทศจีน 3) หากจะมองเส้นทางรถไฟ ไทย - ยุโรป สำหรับสินค้าควบคุมอุณหภูมิ เช่น สินค้าแห้ง อีเล็กทรอนิกส์ ของกินของใช้ มีเส้นทาง 2 เส้นทาง ฉงชิ่ง และปักกิ่ง โดยเส้นทางปักกิ่งอุณหภูมิประมาณแถบเอเชียจะต้องผ่าน Trans-Siberian ตู้สินค้าต้องประสบกับปัญหา อุณหภูมิ ความสดใหม่และความเสียหาย สำหรับตู้



ที่ต้องทำความเข้าใจ การแปรผันของอุณหภูมิ ทำให้คุณภาพเสียหาย กว่าที่จะถึงปลายทางในยุโรป และการขนส่งสินค้าแต่ละจุดไปผ่านในหลายประเทศที่ต้องผ่านพิธีการ ต้องให้มีเฉพาะการตรวจต้นทางปลายทาง 4) สินค้าที่จะเหมาะกับการขนส่งทางรถไฟจะเป็น สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ มีการย้ายฐานไปยังฝั่งจีน ตะวันตก และในส่วนสินค้าอุปโภคบริโภคยังเป็นประเด็นในเรื่องอัตราค่าบริการรถไฟ ลาว จีน 5) โอกาสในเส้นทางรถไฟ เชื่อมโยงตลาดใหม่ จะเป็นเส้นทางที่ต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางเรือหรือทางรถเพื่อเข้า inland จะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่า อาจจะต้องใช้ระยะเวลาเป็น 10 ปี ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง 6) การขนส่งทางรถไฟ จะเข้ามาเป็นทางเลือกในการขนส่งได้ แต่ต้องขอการเจรจากับจีน เรื่อง VAT 13% ที่ให้กับ ลาว และ เวียดนาม ขอให้สิทธิกับไทยจะช่วยให้เกิดประโยชน์กับสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ 7) ด้วยผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดในปัจจุบันส่งผลกระทบต่อขนส่งเนื่องจากจำนวนสินค้าที่มีเพิ่มมากขึ้น และมาตรการด้านสุขอนามัยที่มีความเข้มงวด ส่งผลต่อระยะเวลารอคอยในกระบวนการขนส่งในแต่ละจุดที่มีการผ่านพิธีการศุลกากร 8) การผ่านพรมแดนหลายจุดมีความล่าช้าทำให้เสียโอกาสในการนำสินค้าเข้าสู่ตลาด 9) เนื่องจากการขนส่งไม่ใช่ลักษณะ door to door เหมือนการขนส่งทางถนนทำให้ผู้บริโภครับสินค้าล่าช้า 10) ปัจจุบันค่าระวางขนส่งผู้สินค้าสูงขึ้นต่อเนื่อง และปัญหาการขาดตู้สินค้า หากมีความต้องการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น การขนส่งทางรถไฟยังไม่สามารถรองรับความต้องการได้ รวมถึงปัญหาความพร้อมของตู้คอนเทนเนอร์ และอัตราค่าระวางทางรถไฟเพิ่มขึ้น เนื่องจากการขาดแคลนระวางทั้งทางเรือและทางเครื่องบินยังคงมีไม่เพียงพอ อีกทั้งการขนส่งยังประสบปัญหาการขาดแคลนอุปกรณ์ขนถ่าย และความแออัดบริเวณจุดเปลี่ยนถ่าย ระหว่างพรมแดน เป็นปัจจัยที่ทำให้ค่าระวางขนส่งทางรถไฟสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งหมดนี้เป็นประเด็นที่ต้องติดตามเมื่อเริ่มมีการขนส่งในเส้นทางรถไฟ ไทย ลาว จีน ต่อไป

ขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม

เรื่อง “ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน”

เรียน ท่านสมาชิกสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

เนื่องจาก วันที่ 2 ธันวาคม 2564 จะมีการเปิดสายการเดินรถไฟระหว่างมหานครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน กับนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ซึ่งจะเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟมายังจังหวัดหนองคาย ซึ่งคาดว่าเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีนจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนน ขณะที่ระยะเวลาการขนส่งตลอดเส้นทางจนถึงจังหวัดหนองคายจะใช้เวลาไม่เกิน 15 ชั่วโมง และยังเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังยุโรปซึ่งใช้ระยะเวลาสั้นกว่าการขนส่งทางทะเล

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จึงได้จัดทำแบบสอบถาม เรื่อง “ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน” เพื่อรวบรวมความคิดเห็นความต้องการใช้บริการในการขนส่งผู้สินค้าเส้นทางรถไฟ ไทย ลาว – จีน ของกลุ่มอุตสาหกรรมท่านเพื่อทาง สรท.จะใช้เป็นข้อมูลสำหรับวิเคราะห์โอกาสในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟ ไทย ลาว - จีน ของผู้ส่งออกไทย

ทั้งนี้ ขอความอนุเคราะห์ท่านสมาชิกตอบแบบสอบถามกลับภายในวันศุกร์ที่ 19 พฤศจิกายน 2564 จักขอบคุณยิ่ง โดยท่านสามารถกรอกรายละเอียดได้ตามลิงก์ <https://forms.gle/bNxzsD7NBvJYri7a8> หรือ สแกน QR Code แบบสอบถาม ตามที่แนบมาด้วยนี้

ท่านสามารถสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ คุณปิติคนธ์ , คุณวีริศ โทร 02-679-7555 ต่อ 300 โดยตอบกลับมาทางอีเมล peetikont@tnsc.com , veerich@tnsc.com หรือแฟกซ์ 02-679-7500-1



หมายเหตุ สรท. ตระหนักถึงความปลอดภัยของข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถามและจะรักษาข้อมูลของท่านไว้เป็นความลับ โดยแบบสอบถามฉบับนี้จะถูกนำมารวบรวมเรียบเรียง สำหรับการจัดทำข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ปัญหาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจะไม่มีการระบุชื่อบริษัทและผู้ให้ข้อมูลแต่อย่างใด

ขอแสดงความนับถือ

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)

มุมมองของ สรท. กับแนวทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพเป็น Smart & Green Port

ท่าเรือกรุงเทพ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเป็น Smart & Green Port ซึ่งต้องมีการวางแผน และหารือแนวทางการดำเนินงานจะเป็นของโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นของท่าเรือกรุงเทพ

ความคิดเห็นของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และข้อเสนอแนะในการพัฒนา และจัดทำ Smart & Green Port ประเด็นเรื่อง Smart & Green Port ท่าเรือกรุงเทพมีนโยบายการยกระดับเป็น smart port เพื่ออยู่ร่วมกับชุมชนสามารถกระจายผู้ส่งสินค้าให้กับชุมชนได้ แก้ไขปัญหาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม และการจราจรรวมถึงพัฒนา intermodal transport ที่ต้องวางแผนการจราจร และร่วมมือกับภาคเอกชน โดย สรท. ได้แสดงความคิดเห็นเบื้องต้น ดังนี้ 1.) Business Complex ควรมีการหารือกับ สนข. ดำเนินนโยบาย ปัญหาเรื่อง Congestion ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญ และทำให้เกิดมลภาวะ PM2.5 และคำนึงถึงสิ่งที่จะดำเนินการว่าจะส่งผลกระทบต่อ การจราจรหรือไม่ 2.) การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพต้องไปในทิศทางเดียวกัน กับโลจิสติกส์ของ EEC โดยจะลดปริมาณรถยนต์ลง และมาใช้ระบบรางมากขึ้น 3.) ติดตามการขนส่งทางรถไฟ เพื่อเป็นการขนส่งทางเลือก และส่งเสริมการขนส่งระบบราง 4.) ต้องมีการทำ KPI ชี้วัดด้านระบบนิเวศ และพิจารณาปัจจัยภายนอก การสร้างเส้นทางกำหนดเวลาวิ่ง การจัดพื้นที่ที่จอดรถบรรทุกในแต่ละขนาดในการปล่อยขึ้นทางด่วน ความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการ เช่น Q Mark ที่ครอบคลุมเรื่องสิ่งแวดล้อม และยานพาหนะหาก

ได้รับรองจะได้สิทธิประโยชน์ส่วนลดในการเข้าใช้บริการ ในส่วนของเรือ การปฏิบัติตามมาตรฐาน IMO การใช้ Onshore Power Supply เป็นต้น 5.) Source of fund เป็นการดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจ หรือแยกออกไปเป็นเอกชน เพื่อเป็น Business Unit ท่าเรือกรุงเทพมองว่าธุรกิจ Container Terminal และ Distribution Center อาจต้องพิจารณาให้ภาคเอกชน ลงทุน หรือทำร่วมกัน

BKP Workshop

Development Framework



ประเด็นพิจารณา	การให้บริการแก่ผู้ขนส่งทางบก / เจ้าของสินค้า	กิจกรรมในท่าเรือ	การให้บริการแก่เรือ
ตัวชี้วัดสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> ปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เสีย และของเสียของยานพาหนะ Truck/Train Turn-around Time ระยะเวลาการปฏิบัติงานของรถบรรทุก/รถไฟที่ติดเครื่องยนต์ตลอดกระบวนการทำงานในพื้นที่ท่าเรือ 	<ul style="list-style-type: none"> ความหลากหลายทางชีวภาพในท่าเรือและพื้นที่โดยรอบ ทั้ง บก/น้ำ/อากาศ ค่าการปนเปื้อนของน้ำและอากาศจากมลภาวะ อาทิ ค่า PM 2.5 และการปนเปื้อนของน้ำมัน ระยะเวลาการทำงานที่เสียเปล่าของยานพาหนะ อุปกรณ์ยกขนสินค้า 	<ul style="list-style-type: none"> ปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เสีย และของเสียของเรือ ระยะเวลาการปฏิบัติงานของเรือที่ใช้เครื่องจักรเรือตลอดกระบวนการทำงานในพื้นที่ท่าเรือ
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	<ul style="list-style-type: none"> สร้าง buffer area ภายนอกท่าเรือ และใกล้ทางด่วนสำคัญ เพื่อลดความแออัด การจราจรในท่าเรือ และจัดสรรคิวการเข้าออกท่าเรือให้เหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่วางกองตู้สินค้าต้องเพียงพอ เพื่อลดระยะเวลาในการรอคอยของยานพาหนะที่เข้าบริการในท่าเรือ สภาพพื้นที่ลานกองตู้และเส้นทางการเดินรถในท่าเรือต้องสมบูรณ์ เพื่อลดการรั่วไหลของสารเคมี/สารอันตรายในขณะกองเก็บ/ขนย้ายในท่าเรือ พัฒนาความแข็งแรงของโครงสร้างท่าเรือให้สามารถวางกองตู้สินค้าได้มากเร่งรัดการพัฒนาอาคาร CFS ในท่าเรือ 	<ul style="list-style-type: none"> n/a
ด้านยานพาหนะ อุปกรณ์ยกขนสินค้า และ สิ่งอำนวยความสะดวก	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนงบประมาณแก่ผู้ประกอบการ เพื่อยกระดับยานพาหนะให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือให้ส่วนลดพิเศษกับยานพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> การประยุกต์ใช้ AI / Automation System และ Internet of Thing ในกิจกรรมหลักของท่าเรือ อาทิ pickers and palletizers, autonomous forklifts, wearables, intelligent data analytics, robotics เป็นต้น วางแผนการซ่อมบำรุง เพื่อลด Emergency Break-down 	<ul style="list-style-type: none"> เพิ่มประสิทธิภาพของเครนยกขนสินค้าหน้าท่า เพื่อลดระยะเวลาการเทียบท่าของเรือแต่ละลำ

ประเด็นพิจารณา	การให้บริการแก่ผู้ขนส่งทางบก / เจ้าของสินค้า	กิจกรรมในท่าเรือ	การให้บริการแก่เรือ
ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	<ul style="list-style-type: none"> เชื่อมโยงข้อมูลตู้สินค้าใน Depot / ICD / โรงงาน แบบ Real Time เข้ากับ NSW และ PCS เพื่อให้ทราบปริมาณตู้ที่จะเข้าสู่ท่าเรือในแต่ละวันพัฒนาระบบ Smart Traffic Control ในพื้นที่โดยรอบท่าเรือกรุงเทพ และทางด่วนสำคัญ เพื่อประสานการระบายการจราจรของรถที่เข้า/ออก 	<ul style="list-style-type: none"> เร่งรัดการพัฒนาระบบ Port Community System (PCS) เพื่อลดการใช้เอกสารกระดาษที่มีความผิดพลาดสูงและสูญหายบ่อยทำให้พชร. มักเสียเวลาในการปฏิบัติงานในท่าเรือมากขึ้นเร่งรัดการเชื่อมต่อกับระบบ NSW เพื่อลดเวลาการตรวจสอบสินค้าและการดำเนินการให้รวดเร็วขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> เชื่อมโยงระบบ Vessel Tracking ของสายเรือหรือ เว็บไซต์ อาทิ Vessel Finder หรือ Marine Traffic เพื่อทราบสถานะของเรือขนส่งสินค้าที่แม่นยำขึ้น
ด้านกฎระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงการทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและการทำงานของท่าเรือให้เป็น 24 ชั่วโมงเพื่อกระจายสินค้าให้เข้าออกท่าเรือได้ในช่วงนอกเวลาทำการ และให้สอดคล้องกับการกำหนดเวลาห้ามวิ่งของท่าเรือกรุงเทพ 	<ul style="list-style-type: none"> n/a 	<ul style="list-style-type: none"> เข้มงวดกับการปฏิบัติตาม IMO's Low Sulfur Regulation และ MARPOL Convention
	<ul style="list-style-type: none"> ร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบกพัฒนามาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับการขนส่งด้วยรถบรรทุก และให้สิทธิประโยชน์กับผู้ประกอบการที่ได้รับรอง 		
ด้านอื่น	<ul style="list-style-type: none"> เพิ่มสัดส่วนการขนส่งระบบรางและการขนส่งชายฝั่งเข้า/ออกท่าเรือให้มากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ปรับปรุงภูมิทัศน์ภายในท่าเรือ 	<ul style="list-style-type: none"> จัดหาพลังงานไฟฟ้าให้กับเรือที่เทียบท่าขนถ่ายในท่าเรือ เพื่อลดการใช้เครื่องจักรปั่นไฟฟ้าของเรือ

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

หัวข้อ “ระบบการแจ้งข้อมูลล่วงหน้าของสินค้านำเข้าอียิปต์ (Advance Cargo Information System : ACI)”

เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2564 ที่ผ่านมา สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จัดบรรยายออนไลน์ผ่าน Zoom หัวข้อ “ระบบการแจ้งข้อมูลล่วงหน้าของสินค้าที่นำเข้มายังอียิปต์ (Advance Cargo Information System : ACI)” โดยได้รับเกียรติจาก คุณเกลิงศักดิ์ วงศ์สามศรี ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงไคโร ประเทศอียิปต์ และ Mr.Vjeran Ortynski, Chief Business Development Officer, CargoX ร่วมเป็นวิทยากรบรรยาย โดยสรุปมีเนื้อหาการบรรยายดังนี้

- ระบบการแจ้งข้อมูลล่วงหน้าของสินค้า (Advance Cargo Information System : ACI) ที่นำเข้มายังอียิปต์ กำหนดให้ผู้นำเข้าต้องแจ้งข้อมูลสินค้าทุกรายการล่วงหน้าก่อนการนำเข้าเพื่อให้ศุลกากรอียิปต์ทราบล่วงหน้าผ่าน Nafeza Platform ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มที่อำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศเพื่อรองรับการค้าและการดำเนินการด้านศุลกากร การทำธุรกรรม และการรับส่งเอกสารให้กับผู้นำเข้าเพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการพิธีการศุลกากร
- ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป สินค้าทุกรายการที่นำเข้มายังอียิปต์จะต้องระบุ Advance Cargo Information Declaration (ACID) Number ในเอกสารส่งออกเพื่อใช้ตรวจสอบการนำเข้าสินค้า หากไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดเมื่อสินค้ามาถึงปลายทางอาจจะส่งผลให้ถูกปฏิเสธได้
- ผู้นำเข้าจะต้องลงทะเบียนและเป็นสมาชิกของ Nafeza platform และจะต้องได้รับอนุญาตให้ใช้ e-signature เพื่อกรอกข้อมูลของผู้ส่งออกและข้อมูลของสินค้าที่จะนำเข้ผ่าน Nafeza Platform หลังจากเมื่อศุลกากรอียิปต์ตรวจสอบประเมินความเสี่ยงแล้วไม่ขัดข้องก็จะแจ้งหมายเลขจำนวน 19 หลัก ซึ่งเรียกว่า Advance Cargo Information Declaration (ACID) Number ให้ผู้นำเข้าทราบเพื่อแจ้งให้ผู้ส่งออกกรอกในระบบด้วยเพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิงให้กับศุลกากรอียิปต์ แต่หากกรมศุลกากรประเมินความเสี่ยงแล้วพบว่าสินค้ามีความเสี่ยงสูงก็จะแจ้งผลการประเมินความเสี่ยงและเหตุผลในการปฏิเสธให้ผู้นำเข้าทราบ
- Advance Cargo Information Declaration (ACID) number มีอายุการใช้งาน 6 เดือน ดังนั้นเมื่อผู้ส่งออกได้รับหมายเลขมาแล้วต้องใช้งานตามระยะเวลาที่กำหนด โดยจะต้องส่งออกสินค้ามาถึงอียิปต์ภายใน 6 เดือน หากหมายเลขหมดอายุแล้วจะต้องดำเนินการขอใหม่
- เมื่อสินค้ามาถึงอียิปต์ ผู้นำเข้าจะต้องยื่นใบราคาสินค้าและข้อมูลที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยหมายเลขภาษีของผู้นำเข้า หมายเลขทะเบียนผู้ส่งออก ACID number และพิกัดอัตราศุลกากรพร้อมใช้ e-signature ผ่าน Nafeza Platform เพื่อประกอบการดำเนินการพิธีการศุลกากรในการตรวจสอบปล่อยสินค้า
- ผู้ส่งออกจะสามารถเริ่มส่งเอกสารผ่าน CargoX ได้เมื่อสมัครเป็นสมาชิกของ CargoX (สมัครฟรี) ได้ที่ <https://cargox.io/> จากนั้นจะต้องผ่านการยืนยันตัวตน (verify) ในนามบริษัทของผู้ส่งออกโดยการชำระเงินค่าบริการผ่าน wire transfer ของธนาคาร จึงจะสามารถสร้าง ACI envelope (มีค่าธรรมเนียม 150 USD) เพื่อคีย์ข้อมูลและจัดส่งเอกสารทางการค้าที่เกี่ยวข้องให้กับศุลกากรอียิปต์และคู่ค้าปลายทางซึ่งจะต้องอ้างอิง ACID Number ที่ได้รับสำหรับ shipment นั้น หลังจากนั้นจึงสามารถส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องเข้าระบบได้ ทั้งนี้ หากพบว่ามีข้อผิดพลาดและต้องการแก้ไข ผู้ส่งออกสามารถทำได้โดยการอ้างอิง ACID number เดิมเพื่อแก้ไขข้อมูลของเอกสารใน ACI envelope จากนั้นจึงจัดส่งเอกสารเข้าระบบอีกครั้ง
- เมื่อผู้ส่งออกได้รับแจ้ง ACID number จากผู้นำเข้าแล้วให้ระบุลงในเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ commercial invoice และ B/L จากนั้นจึงส่งเอกสาร shipping documents ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดให้กับผู้นำเข้าผ่านระบบ blockchain ซึ่งมี CargoX เป็น service provider อย่างน้อย 48 ชม. ก่อนสินค้าจะออกจากท่าเรือประเทศต้นทาง กรณีที่เอกสารบางรายการจะได้รับ

หลังจากที่เรือออกไปแล้ว ผู้ส่งออกสามารถส่งข้อมูลผ่าน blockchain ของ CargoX ให้กับศุลกากรได้ก่อนที่เรือจะมาถึงท่าเรือปลายทางที่ประเทศอียิปต์ โดยไม่จำเป็นต้องส่งเอกสารล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชม. ก่อนที่เรือจะออกจากท่าต้นทางตามที่กำหนดไว้

- ผู้ส่งออกจำเป็นต้องศึกษาขั้นตอนการจัดส่งเอกสารผ่าน CargoX Platform ให้เข้าใจ โดยสามารถศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ <https://help.cargox.digital/en/user-manual/logging-in/login/> ซึ่งจะมีค่าธรรมเนียมในการจัดส่งเอกสารผ่าน CargoX ในอัตรา 3 USD ต่อรายเอกสารที่จัดส่ง เช่น เอกสาร Commercial Invoice, B/L หรือ copy B/L, Packing List และ Certificate of origin (CO)
- ผู้ส่งออกสามารถเลือกแพคเกจที่เหมาะสมกับการใช้งานได้ โดย CargoX จะคิดค่าหน่วยการใช้บริการเป็น Credit (1 Credit = 1 USD) ซึ่งราคาต่ำสุดของแพคเกจเริ่มต้นที่ 400 USD เมื่อเลือกแพคเกจที่ต้องการได้แล้วจึงซื้อเครดิตเพื่อใช้บริการโดยชำระเงินผ่าน wire transfer ของธนาคารซึ่งจะต้องจ่ายจากบัญชีของบริษัทที่ผูกไว้กับธนาคารนั้น เนื่องจาก CargoX จะยืนยันตัวตนของบริษัทที่มาใช้บริการ หลังจากชำระเงินแล้ว CargoX จะจัดส่ง Proforma Invoice ไปให้และโอนจำนวนหน่วยเครดิตที่ซื้อเข้าบัญชีของบริษัท และเมื่อบริษัทจัดส่งเอกสารผ่านระบบแล้ว CargoX จะหักค่าบริการจากจำนวนเครดิตที่มีอยู่ของบริษัท สำหรับสกุลเงินหลักที่ใช้ในการคิดค่าบริการ ได้แก่ สกุลเงิน Euro และ USD ส่วนจำนวนเงินขึ้นอยู่กับแพคเกจที่เลือกใช้บริการ และสำหรับการซื้อแพคเกจครั้งต่อไปสามารถชำระเงินผ่านบัตรเครดิตได้
- กรณีที่ผู้ส่งออกไม่ได้จัดส่งเอกสารผ่าน CargoX ด้วยตนเองแต่ให้ซิปป์เป็นผู้ดำเนินการแทน เมื่อได้ ACID number แล้วให้พิจารณาที่ invoice ว่าในเอกสารระบุชื่อใครเป็นผู้ซื้อและผู้ขายโดยให้อ้างอิงตามนั้น นอกจากนี้ บริษัทผู้ส่งออกสามารถเพิ่มผู้ใช้งานเข้าในระบบของ CargoX เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถอัปโหลดเอกสารที่เกี่ยวข้องเข้าในระบบเพื่อส่งให้กับศุลกากรอียิปต์
- ศุลกากรอียิปต์กำหนดให้ผู้ส่งออกทุกรายต้องดาวน์โหลด template สำหรับเอกสาร Commercial Invoice แล้วกรอกข้อมูลให้ถูกต้องก่อนส่งเข้าระบบ CargoX เพื่อเป็นข้อมูลอ้างอิงให้กับศุลกากรอียิปต์ในการตรวจสอบสินค้านำเข้า ส่วนไฟล์เอกสารอื่นๆสามารถส่งเป็นไฟล์ PDF ได้ตามปกติ
- เอกสารส่งออกที่ต้องผ่านกระบวนการ legalized ปัจจุบันเหลือเพียงแค่เอกสาร Health certificate เมื่อเอกสารผ่านการ legalized แล้วให้ส่งผ่านระบบ blockchain ส่วนเอกสาร paper document อื่นๆที่จำเป็นต้องเรียกเก็บเงินผ่านธนาคารให้ส่งตามเดิมซึ่งขณะนี้ยังต้องดำเนินการคู่ขนานกันไปคือการส่งเอกสารผ่านระบบ blockchain และการส่งเอกสารที่เป็นกระดาษผ่านธนาคาร
- ขณะนี้ยังไม่มีการอบระยะเวลาที่ชัดเจนในเรื่องการชำระเงินผ่าน blockchain ดังนั้นยังคงต้องชำระเงินผ่านช่องทางธนาคารตามรูปแบบเดิมซึ่งในระยะแรกของการใช้ระบบ ACI การชำระเงินยังไม่เป็น paperless เนื่องจากธนาคารในไทยและอียิปต์ยังไม่ได้เข้าร่วมระบบเต็มรูปแบบ ในอนาคตหากธนาคารสามารถดำเนินการ ACI ได้เต็มรูปแบบแล้วคาดว่าจะช่วยลดขั้นตอนในการจัดส่งเอกสารในรูปแบบกระดาษได้เป็นอย่างดี

ทั้งนี้หากท่านสมาชิกมีข้อสงสัยหรือมีปัญหาในทางปฏิบัติสามารถสอบถามได้ที่ สำนักงานทูตพาณิชย์ ณ กรุงไคโร ประเทศอียิปต์ DitpCairo@gmail.com หรือหากพบปัญหาในการใช้งานของระบบ CargoX สามารถส่งอีเมลไปสอบถามรายละเอียดหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมได้ที่ support@cargox.io

กิจกรรมอบรม Online “ฟรี” สำหรับสมาชิก สรท. ภายใต้โครงการ GoTogether

NOVEMBER - DECEMBER

อ. 16	10.00-12.00 น.	ขับเคลื่อนธุรกิจให้อยู่รอดด้วยพลังข้อมูล Big Data Analytics ดร.เอกลักษณ์ ยิ้มวีไล CEO & Founder, OCEAN SKYNET Link ลงทะเบียน: https://bit.ly/tnscgoto48 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)
พ. 18	09.00-12.00 น.	สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางทะเลและแนวโน้มอัตราค่าระวางเรือปี 2022 ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. คุณพิเศษ ฤทธาภิรมย์ ประธานสมาคม BSAA คุณวิฑูรย์ สันติบุญญรัตน์ นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ Link ลงทะเบียน: https://bit.ly/tnscgoto49 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)
อ. 23	09.00-12.00 น. โดย	โอกาสของผู้ประกอบการไทยกับการใช้ประโยชน์ โครงข่ายรถไฟจีนเพื่อการขนส่งสินค้าสู่ทวีปยุโรป ดร.คณิษฐ พงษ์พิชารรรถ ผู้อำนวยการศูนย์ China Intelligence Center (CIC) วิทยาลัยศิลปะ สื่อ และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ Link ลงทะเบียน: https://bit.ly/tnscgoto44 (รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)
พ. 2	09.00-12.00 น.	ยกระดับมาตรฐานการขนส่งรถบรรทุก (70,80) ด้วย Q Mark & Q Cold Chain คุณวันพูน สุขใจ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า สำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก ผู้แทนจากกรมการขนส่งทางบก Link ลงทะเบียน: https://bit.ly/tnscgoto51 (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 พฤศจิกายน-ธันวาคม 2564

NOVEMBER

พ. 17 พ.ย. 09.00-16.00 น.	เจาะประเด็นกฎหมายศุลกากร พิศัตต์ตราอากาศ การใช้สิทธิโต้แย้งการประเมินอากร ความผิดและการลงโทษทางศุลกากร โดย อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร ลงทะเบียน : https://bit.ly/oneday272 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท	อ. 30 พ.ย. 09.00-16.00 น.	การจัดความสูญเปล่าออกจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง (Lean Procurement) โดย อาจารย์ชัชวาลย์ รัตนามัทธนะ B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS ผู้ก่อตั้งและนายกคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อ และซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย ลงทะเบียน : https://bit.ly/oneday274 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 3,210 บาท บุคคลทั่วไป 4,280 บาท
พ. 24 พ.ย. 09.00-16.00 น.	การประกันภัยสินค้าส่งออก: หลักการใหม่ที่ต้องรู้ โดย อาจารย์ประมวล จันทร์ชิวะ ศาสตราจารย์พิเศษ สาขาพาณิชยนาวิ สำนักกฎหมายประมวลชัย ลงทะเบียน : https://bit.ly/oneday269 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท	ส. 18 ธ.ค. 09.00-16.00 น.	สัญญารับขนส่งสินค้าและความรับผิดชอบ พ.ร.บ.รับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 โดย ศ.ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ลงทะเบียน : https://bit.ly/oneday275 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท
พ. 25 พ.ย. 09.00-16.00 น.	การเลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS 2020 ที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 3/2564 โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ ลงทะเบียน : https://bit.ly/oneday273 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,605 บาท บุคคลทั่วไป 2,675 บาท		

ประเด็นปัญหาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

2.



การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์

ปริมาณตู้สินค้าถูกดึงไปยังประเทศที่มีการสนับสนุนค่าใช้จ่าย หรือประเทศเจ้าของเรือเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการในประเทศ

3.



คุณภาพการให้บริการน้อยลงจากพฤติกรรมของสายเรือ ส่วนทางกับค่าระวางที่ปรับเพิ่มขึ้น

- ความล่าช้าของเรือและการเปลี่ยนแปลงตารางเรือกะทันหัน
- ความถี่ในการยกเลิก Booking Confirmation
- สภาพตู้คอนเทนเนอร์มีการชำรุดไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ผู้ใช้บริการต้องการ
- การลดความถี่และจำนวนเที่ยวเดินเรือในเส้นทางเรือทำให้มีตัวเลือกในการใช้บริการน้อยลง
- การยกเลิกเที่ยวเรือ (Blank Sailing) เพื่อควบคุมปริมาณเที่ยวเรือให้น้อยลง
- สายเรือเสี่ยงไม่ปฏิบัติตาม Service Contract เดิม ทั้งขอเพิ่มค่าระวางจากที่ตกลงไว้

1.



การปรับขึ้นค่าระวางเรือ

ตั้งแต่ช่วงปลายปี 2563 จนถึงปัจจุบัน ประมาณ 5 - 7 เท่า

อาทิ เส้นทางยุโรปเพิ่มขึ้น 701%

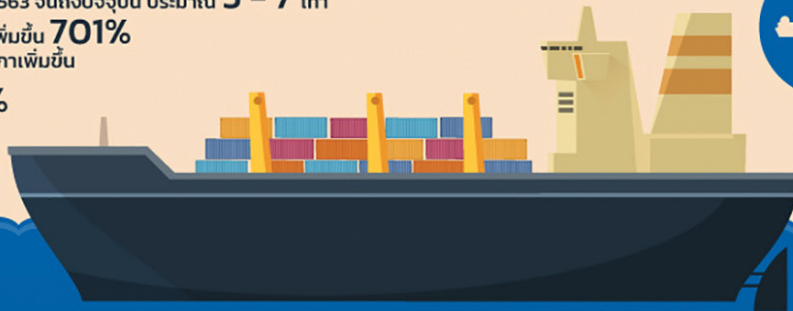
เส้นทางสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้น

438-544%

4.



ความหนาแน่นภายในท่าเรือ และการจราจรแออัดในท่าเรือ



ผลกระทบต่อผู้ประกอบการส่งออก-นำเข้า

1.

ผู้ประกอบการจ่ายค่าระวางเพิ่มขึ้น 5-7 เท่า เป็นต้นทุนที่อาจสูงเทียบเท่ามูลค่าสินค้า

2.

ผู้ประกอบการต้องจ่ายค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มจากสายเรือ delay, Booking cancellation และ surcharge อื่นๆ

3.

ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคปรับตัวสูงขึ้น อัตราเงินเพื่อปรับตัวสูงขึ้น

5.

การส่งออกไทยอาจเติบโตน้อยกว่าที่คาดการณ์ ทั้งในมุมมองเอกชนและภาครัฐ

4.

ความโกลาหลในเชิงเศรษฐกิจ และการขนส่งระหว่างประเทศ



แนวทางการดำเนินการของ สรท. และความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาในประเทศ

1. สนับสนุนให้มีการนำเอาเรือแม่ (Mother Vessel) หรือเรือขนาดใหญ่ที่มีความยาวไม่เกิน 400 เมตร เข้ามายังท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น
2. พลิกดัน กทท. ออกมาตรการจูงใจลดค่าภาระยกขนตู้สินค้าเปล่าขาเข้า อัตรา 1,000 บาทต่อตู้ที่อยู่ ท่าเรือกรุงเทพ-ท่าเรือแหลมฉบัง 3 เดือน ม.ค.-มี.ค. 64
3. พลิกดันแก้ไขเรื่องการอำนวยความสะดวกการทำ Transshipment โดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด หรือใช้ HS code หรือข้อมูลจาก Container list ในกระบวนการการถ่ายลำทุกขั้นตอน
4. ขอเพิ่มการจัดสรรพื้นที่วางตู้คอนเทนเนอร์ส่วนกลาง และขอให้ยกเลิก หรือชะลอการเรียกเก็บค่า Port Storage ค่า Demurrage Charge และ Detention Charge จากกรณีการล่าช้าของเรือ
5. ขอให้ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ขอความร่วมมือสายเรือชะลอการปรับเพิ่มการเรียกเก็บค่า Local Charges
6. ขอให้ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง พิจารณากรณีเรื่องการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นธรรม ที่มีความสัมพันธ์เข้ากับความผิดตามมาตรา 57 ของ พรบ.แข่งขันทางการค้า
7. ขอให้พิจารณานำค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ หักภาษีเงินได้นิติบุคคลได้ 200% ในปีภาษี 2564-65
8. สรท.เร่งดำเนินการช่วยเหลือผู้ส่งออกในการจัดทำ Service Contract ร่วมกับสายเรือ เพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรองของผู้ส่งออก

แนวทางการดำเนินการของ สรท. ในเวทีระหว่างประเทศ



Asian Shippers' Alliance (ASA)

1. การแก้ไขปัญหาค่าระวางที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และปัญหาการขาดแคลนตู้สุ่การหรือในเวทีระดับโลก
2. ตรวจสอบการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมของสายเรือระหว่างประเทศ และพิจารณามาตรการยกเว้นการร่วมด้วยของสายเรือ และบังคับใช้กฎหมายแข่งขันทางการค้าให้เกิดความเป็นธรรม



United Nation Conference of Trade Development (UNCTAD)

1. ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และอัตราค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้น
2. เร่งพัฒนากรอบความร่วมมือแข่งขันและการกำหนดอัตราค่าระวาง และค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลให้ตรวจสอบได้
3. แต่ละประเทศควรยกระดับการจัดการระบบข้อมูลตู้สินค้าเข้าออกรายวันอย่างใกล้ชิด
4. เร่งขับเคลื่อนพัฒนาระบบแพลตฟอร์มการค้าอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งระดับประเทศ และระดับภูมิภาค



Federal Maritime Commission (FMC)

1. พิจารณาแนวทางแก้ปัญหาหารือกับหลายประเทศที่ได้รับผลกระทบ
2. ตระหนักถึงปัญหาจากการที่สายเรือปฏิเสธการให้บริการตามหลักการการค้าที่เป็นธรรม ปัญหาจากความแออัดของท่าเรือ