

E-BOOK VERSION



TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 05/2022 | พฤษภาคม 2565

www.tnsc.com



**การป้องกันความเสี่ยง
จากอัตราแลกเปลี่ยนและ
ทิศทางธนาคารแห่งประเทศไทย
ต่อการใช้สกุลเงินดิจิทัลของไทย**



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

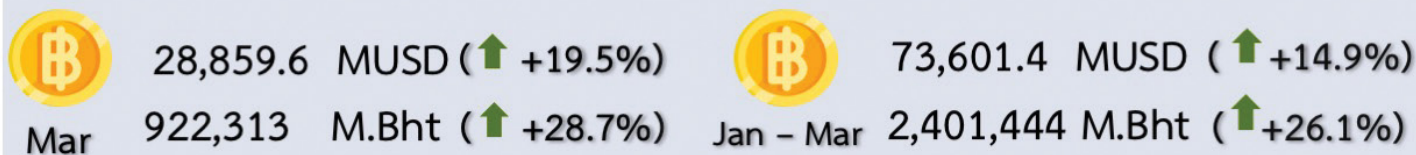
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
E-mail : tnsc@tnsc.com

Economic Indicators : Mar 2022



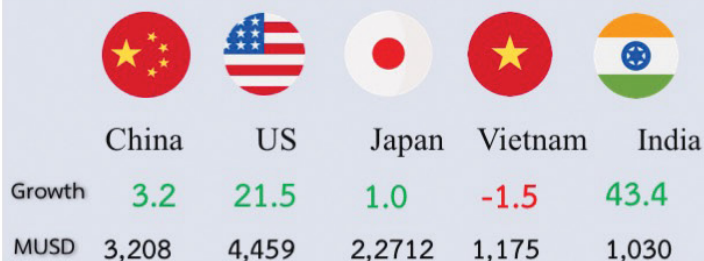
01

Export Value



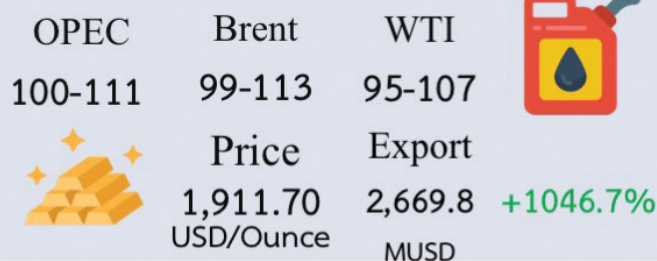
02

Partner Country (Mar 2022)



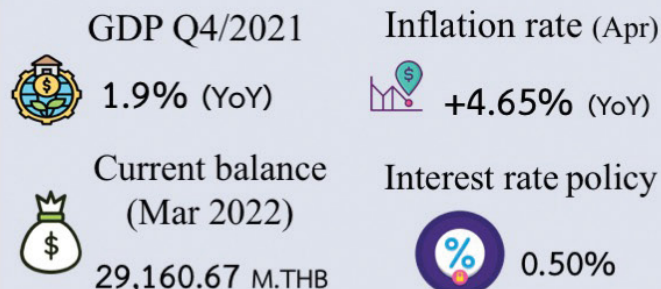
03

Oil price (USD/Barrel) & Gold (Apr 2022)



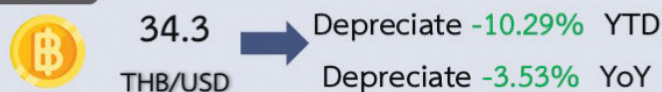
04

Thai Additional Statistic



06

Baht / USD (May 2022)



07

Marine Statistics (Apr 2022)



05

Positive & Negative + Risk

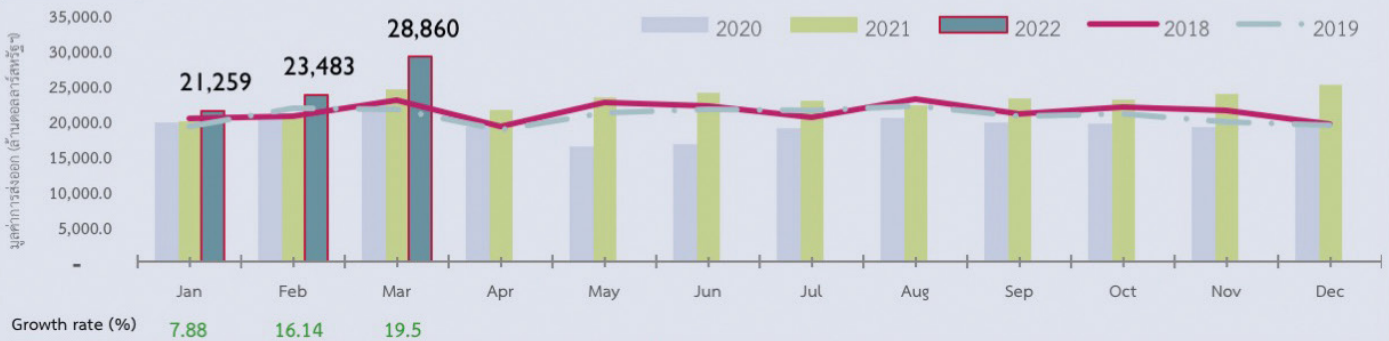
- Positive**
- ค่าเงินยังคงมีทิศทางอ่อนค่า
 - การฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งของเศรษฐกิจคู่ค้าสำคัญ
 - PMI ของประเทศคู่ค้าสำคัญที่ยังคงทรงตัวอยู่เหนือ 50
- Negative & risk**
- สถานการณ์ข้อพิพาทระหว่างยูเครนและรัสเซีย ส่งผลต่อการค้าโลกชะลอตัวโดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่รัสเซียและยูเครนมีศักยภาพในการส่งออกไปทั่วโลก
 - ราคาพลังงานทรงตัวในระดับสูง
 - ค่าระวางปรับลงเล็กน้อยแต่ยังทรงตัวในระดับสูงทั้งในเส้นทางยุโรปและอเมริกาฝั่งตะวันออก รวมถึงการล็อกคานาของจีนส่งผลให้เกิดปัญหาเรือ delay
 - แรงงานในภาคการผลิตขาดแคลนต่อเนื่อง
 - ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาค่อนข้างผันผวน
 - สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 ในหลายประเทศ

Suggestion by TNSC

1. การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ
 - 1) ขอให้ภาครัฐพิจารณาการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำโดยอ้างอิงจากปัจจัยการปรับขึ้นตามอัตราเงินเฟ้อเป็นหลัก (ไม่เกินกว่า 5%) เพื่อให้ผู้ประกอบการไม่แบกรับภาระที่สูงเกินไป
 - 2) ภาครัฐต้องพิจารณาควบคุมหรือปรับลดค่าใช้จ่ายภาคประชาชนในการดำรงชีวิต
2. รักษาเสถียรภาพราคาน้ำมันในประเทศให้อยู่ระดับที่เหมาะสม
3. เร่งมองหาช่องทางขยายตลาดเพิ่มเติมทั้งกลุ่มตลาดศักยภาพระดับรองที่อาจเป็นโอกาสของสินค้าไทยที่สามารถทดแทนกลุ่มสินค้าที่เริ่มได้รับผลกระทบจากการชะลอคำสั่งซื้อจากประเทศรัสเซียและยูเครน
4. เร่งกระชับความสัมพันธ์ทางการค้าเพื่อยกระดับ/กระตุ้นให้เกิด Trade activity ในลักษณะ Exhibition / Business matching

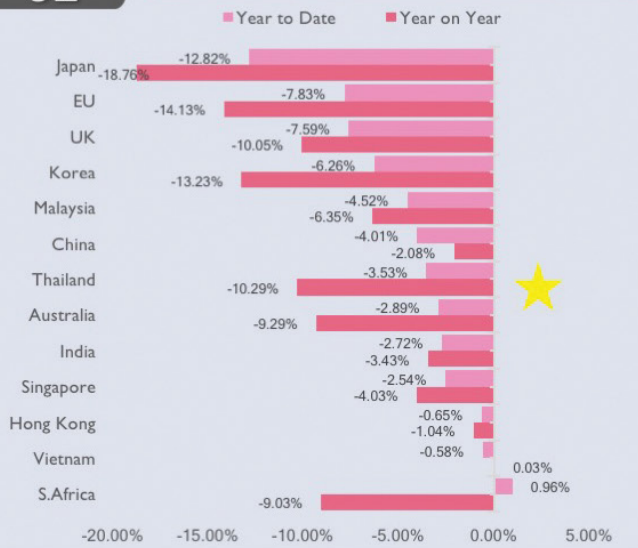
Thailand Export Situation

01



02

Exchange Rate (1 May 2022)



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญฯ)	การเติบโต (YoY%)	Forecast (%)
	65		

สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"

ข้าว	346.9	53.9	15
ยางพารา	551.6	-6.0	10
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	435.1	6.3	5
น้ำตาลทราย	285.9	204.3	90

สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"

อาหารทะเลแช่แข็งกระป๋องและแปรรูป	487.4	5.1	
กุ้งสดแช่แข็ง และกุ้งแปรรูป	90.6	9.1	5-7
ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง	450.7	1.6	
ไก่สด แช่แข็ง และแปรรูป	332.0	-1.9	

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"

ยานพาหนะ	2,050.9	-12.8	
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,584.7	2.8	5

สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"

เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	2,401.3	32.3	
Hard Disk Drive	1,636.8	60.2	5
แผงวงจรไฟฟ้า	820.9	11.0	
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2,803.5	4.1	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	728.2	-6.1	

สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"

ผลิตภัณฑ์ยาง	1,292.7	-13.4	10
เคมีภัณฑ์	938.2	25.5	10
เม็ดพลาสติก	1,060.9	4.65	5
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	434.7	4.56	

สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"

อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	3,409.4	341.4	2-4
น้ำมันสำเร็จรูป	735.6	19.8	10
สิ่งทอ	648.7	10.2	5-10

03

Inflation rate (Jan - Apr 2022)



04

PMI index (Mar - Apr 2022)



05

Shanghai Containerized Freight Index



TNSC Newsletter (E-BOOK VERSION), Issue 05/2022 : พฤษภาคม 2565

Copyright © 2021 by สำนักส่งเสริมการค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C ถนนพหลโยธิน เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ : +66 (0) 2679 7555 โทรสาร : +66 (0) 2679 7500-2

E-mail : tnsct@tnsc.com

สนใจลงโฆษณา กรุณาติดต่อ : สำนักส่งเสริมการค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สำนักส่งออก)

For advertising, please contact : Thai National Shippers' Council

Tel. : +66 (0) 2679 7555 ext. 503 E-mail : tnsct@tnsc.com

ผลิตและจัดทำโดย บริษัท บิซ แอ็บโซลูท จำกัด
All right reserved reproduction of the Directory, in whole or some part, is prohibited without the prior written consent, not unreasonably withheld, of the publisher.

“ส่งออกหวังเงินบาทอ่อนค่าต่อเนื่อง ช่วยฝ่าวิกฤติเศรษฐกิจโลกและต้นทุนในประเทศ”

วันอังคารที่ 3 พฤษภาคม 2565 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน สรท. และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ระบุ ภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนมีนาคม 2565 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า 28,859.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 19.5% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 922,313 ล้านบาท ขยายตัว 28.7% (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในเดือนมีนาคมขยายตัว 8.9%) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 27,400.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 18% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 887,353 ล้านบาท ขยายตัว 26.8% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมีนาคม 2565 เกินดุลเท่ากับ 1,459.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเท่ากับ 34,960 ล้านบาท

ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - มีนาคม ของปี 2565 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออกรวมมูลค่า 73,601.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 14.9% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 2,401,444 ล้านบาท ขยายตัว 26.1% (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในช่วงมกราคม - มีนาคมขยายตัว 8.7%) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 74,545.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัว 18.4% และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 2,466,654 ล้านบาท ขยายตัว 29.9% ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนมกราคม - มีนาคมของปี 2565 ขาดดุลเท่ากับ 944 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็น 65,210 ล้านบาท

สรท. คาดการณ์การส่งออกไทยในไตรมาสที่สองของปี 2565 เติบโต 3.5 - 5% โดยยังคงคาดการณ์รวมปี 2565 ทั้งปีที่ 5% (ณ เดือน พฤษภาคม 2565) โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2564 ได้แก่ 1) สถานการณ์ข้อพิพาทระหว่างยูเครนและรัสเซีย ส่งผลต่อการค้าโลกชะลอตัวโดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่รัสเซียและยูเครนมีศักยภาพในการส่งออกไปทั่วโลก เช่น น้ำมัน แร่ธรรมชาติ และสินค้าอุปโภคบริโภค โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป ปู๋ย ปรับตัวสูงขึ้นและขาดแคลนล่าสุดรัสเซียเริ่มดักขีพหลายพลังงานให้กับโปแลนด์และบัลแกเรียแล้ว 2) ราคาพลังงานทรงตัวในระดับสูง ส่งผลให้สินค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันมีมูลค่าสูงขึ้น ในทางกลับกันส่งผลต่อต้นทุนการผลิตสินค้าเกือบทุกประเภท รวมถึงต้นทุนการขนส่งที่ต้องปรับตัวสูงขึ้นตามกลไกราคาพลังงานในตลาดโลก ทำให้ราคาสินค้าโภคภัณฑ์ปรับตัวสูงขึ้นหลายเท่าตัวทั่วโลก 3) ค่าระวางปรับลงเล็กน้อยแต่ยังทรงตัวในระดับสูง ในเส้นทางยุโรปจากภาพรวมความขัดแย้งของรัสเซีย ยูเครน ส่วนเส้นทางสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออกค่าระวางยังปรับเพิ่มขึ้นจากภาพรวมความต้องการในการขนส่งยังคงอยู่ในระดับสูง ขณะที่จีนอยู่ในช่วงประกาศ Lockdown เชียงไฮ้ ที่เป็นท่าเรือหลักส่งผลให้ปัญหาเรือ Delay รอเทียบท่ามากกว่า 1 สัปดาห์ สายเรือมีการทำ Blank Sailing ผู้ประกอบการบางส่วนเริ่มเลี่ยงการขนส่งเข้าไปที่ท่าเรือหลัก 4) แรงงานในภาคการผลิตขาดแคลนต่อเนื่อง ประกอบกับอาจมีแนวโน้มต้นทุนการจ้างงานที่ปรับตัวสูงขึ้น กระทั่งภาคการผลิตที่กำลังเผชิญเรื่องต้นทุนการผลิตที่สูงอยู่ก่อนแล้ว 5) ปัญหาวัตถุดิบขาดแคลนและราคาผันผวน อาทิ เซมิคอนดักเตอร์, เหล็ก, แร่ธรรมชาติ, สินค้าอุปโภคบริโภคขั้นต้นและขั้นกลาง เป็นต้น 6) สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 หลายประเทศเริ่มมีการผ่อนคลายมาตรการ สำหรับการเดินทางเข้า

ประเทศอย่างต่อเนื่อง รวมถึงไทยที่เปิดประเทศเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม ที่ผ่านมา ทำให้การเดินทางทั้งท่องเที่ยวและทำธุรกิจมีความคล่องตัวมากขึ้น ขณะที่บางประเทศยังคงเข้มงวดในเรื่องของมาตรการตรวจสอบโควิดก่อนเข้าประเทศ อาทิ ประเทศจีน ที่ล่าสุดมีจำนวนผู้ผู้ป่วยโควิด-19 ที่เพิ่มขึ้นอย่างมากท่ามกลางการแพร่กระจายของโควิดโอไมครอนที่สามารถติดต่อได้ง่าย อย่างไรก็ตามยังคงต้องเฝ้าติดตามและประเมินสถานการณ์การแพร่ระบาดอย่างใกล้ชิด

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะที่สำคัญประกอบด้วย

1. การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ 1.1) ขอให้ภาครัฐพิจารณาการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำโดยอ้างอิงจากปัจจัยการปรับขึ้นตามอัตราเงินเฟ้อเป็นหลัก พร้อมทั้งบริหารจัดการอัตราเงินเฟ้อไม่ให้ปรับตัวสูงเกินกว่า 5% เพื่อให้ผู้ประกอบการไม่แบกรับภาระที่สูงจนเกินไป และขอให้พิจารณาปรับขึ้นแบบค่อยเป็นค่อยไป เนื่องจากปัจจุบันผู้ประกอบการมีต้นทุนแรงงานที่ค่อนข้างสูง โดยเฉพาะการนำเข้าแรงงานต่างด้าวเฉลี่ยต่อคนประมาณ 12,000 บาท ดังนั้นหากปรับขึ้นมากเกินไปอาจกระทบกับธุรกิจในระดับ SME ที่กำลังฟื้นตัวจากผลกระทบโควิด-19 และยังมีศักยภาพเพียงพอที่จะปรับขึ้นค่าจ้างขั้นต่ำได้ในเวลานี้ 1.2) ภาครัฐต้องพิจารณาควบคุมหรือปรับลดค่าใช้จ่ายภาคประชาชนในการดำรงชีวิต เช่น ค่าเดินทาง โดยระบบขนส่งสาธารณะ (Mass transportation) ค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า และค่าพลังงาน (น้ำมันและก๊าซหุงต้ม) และต้นทุนสินค้าโภคภัณฑ์ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน เพื่อช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันของประชาชน รวมถึงลดต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบการทั้งด้านแรงงานและเครื่องจักร แทนที่การควบคุมราคาสินค้าของผู้ประกอบการท่ามกลางการปรับตัวเพิ่มขึ้นของต้นทุนการผลิต อาทิ ราคาน้ำมัน ค่าขนส่งวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต ซึ่งหากต้นทุนของผู้ประกอบการต่ำ จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารจัดการต้นทุนในระบบและไม่จำเป็นต้องผลักภาระต้นทุนไปให้แก่ผู้บริโภค
2. รักษาเสถียรภาพราคาน้ำมันในประเทศให้อยู่ระดับที่เหมาะสม ผ่านเครื่องมือหรือกลไกในการควบคุมไม่ให้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการและผู้บริโภคมากเกินไป
3. เร่งมองหาช่องทางขยายตลาดเพิ่มเติมทั้งกลุ่มตลาดศักยภาพระดับรองที่อาจเป็นโอกาสของสินค้าไทยที่สามารถทดแทนกลุ่มสินค้าที่เริ่มได้รับผลกระทบจากการชะลอคำสั่งซื้อจากประเทศรัสเซียและยูเครน
4. เร่งกระชับความสัมพันธ์ทางการค้าเพื่อยกระดับ/กระตุ้นให้เกิด Trade activity ในลักษณะ Exhibition / Business matching ระหว่างกันให้มากขึ้น รวมถึงเร่งผลักดันการค้าเข้าสู่ตลาด RCEP ให้มากที่สุด เพื่อใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงดังกล่าว

เปิดมุมมองพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ผ่านเวที UNCTAD eCommerce Week 2022:

โอกาสในตลาดอเมริกาและแอฟริกา และความท้าทายสำคัญในการยกระดับ eCommerce สู่รูปแบบการค้าหลัก

The United Nations Conference on Trade and Development หรือ UNCTAD เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม E-Commerce Week 2022 ระหว่างวันที่ 25-29 เมษายน 2565 แบบ Hybrid ภายใต้อาติบัตรหลัก "Data and Digitalization for Development" เพื่อสะท้อนความท้าทายสำคัญของการใช้ประโยชน์จาก eCommerce ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนาและการเข้าสู่ตลาดโลกของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมในตลาดใหม่ โดยเฉพาะตลาด eCommerce ในแอฟริกา และลาตินอเมริกา ซึ่งมีการพัฒนา marketplace ตามตาราง Marketplace Web Traffic of Africa and Latin America in 2020

ตาราง Marketplace Web Traffic of Africa and Latin America in 2020

Region	Latin America	Africa
Total marketplace web traffic	29.2 billion	1.8 billion
Total no. of marketplace	3,700	1,900
Marketplace per country	112	35
Annual Traffic per Marketplace	8.2 million	1.0 million

ในรายละเอียดของการทำธุรกรรมผ่าน marketplace รายประเทศพบว่า ในภูมิภาคลาตินอเมริกานั้น บราซิล มีการทำธุรกรรมสูงสุดที่ 15,965 ล้านครั้ง ถือเป็นตลาด eCommerce ที่สำคัญที่สุดในภูมิภาค รองลงมาได้แก่ เม็กซิโก 5,308 ล้านครั้ง อาร์เจนตินา 2,786 ล้านครั้ง ชิลี 1,823 ล้านครั้ง โคลอมเบีย 1,523 ล้านครั้ง เปรู 876 ล้านครั้ง เวเนซุเอลา 182 ล้านครั้ง อุรุกวัย 173 ล้านครั้ง เอกวาดอร์ 153 ล้านครั้ง และโดมินิกัน 76 ล้านครั้ง ขณะที่ยอดการทำธุรกรรมผ่าน marketplace รายประเทศสูงสุดในแอฟริกา คือ แอฟริกาใต้ 562 ล้านครั้ง อียิปต์ 330 ล้านครั้ง ไนจีเรีย 243 ล้านครั้ง โมร็อกโก 175 ล้านครั้ง แอลจีเรีย 155 ล้านครั้ง เคนยา 84 ล้านครั้ง ตูนิเซีย 84 ล้านครั้ง กานา 50 ล้านครั้ง ไอวอรีโคสต์ 34 ล้านครั้ง และเซเนกัล 22 ล้านครั้ง

อนึ่ง leading marketplace ในลาตินอเมริกา คือ mercado libre ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดในแต่ละประเทศดังนี้ เวเนซุเอลา 87% อุรุกวัย 74% อาร์เจนตินา 69% เอกวาดอร์ 50% โคลอมเบีย 34% เม็กซิโก 30% โดมินิกัน 24% บราซิล 22% เปรู 19% และชิลี 17% ขณะที่ leading marketplace ในแอฟริกา คือ JUMIA มีส่วนแบ่งตลาดในแต่ละประเทศดังนี้ ไอวอรีโคสต์ 63% ไนจีเรีย 60% อูกันดา 51% เซเนกัล 43% เคนยา 42% โมร็อกโก 35% กานา 30% ตูนิเซีย 24% อียิปต์ 15% และแอลจีเรีย 8% ทั้งนี้ สามารถศึกษาข้อมูล marketplace ในแอฟริกาได้เพิ่มเติมที่ www.intracen.org/ecomafrika และข้อมูลในตลาดอเมริกาได้ที่ www.cmihava.link/GetNotified

สำหรับตลาดอื่นที่มีการเติบโตของ eCommerce ในการค้าปลีกปี 2022 เรียงจากมากไปน้อย อาทิ ฟิลิปปินส์ 25.9% อินเดีย 25.5% อินโดนีเซีย 23% บราซิล 22.2% เวียดนาม 19% อาร์เจนตินา 18.6% มาเลเซีย 18.3% ไทย 18% เม็กซิโก 18% และสหรัฐอเมริกา 15.9% กล่าวได้ว่าเป็นโอกาสสำคัญสำหรับผู้ประกอบการทั่วโลกในการเข้าถึงผู้บริโภค

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม มีอุปสรรคสำคัญในการใช้ประโยชน์จาก eCommerce ประกอบด้วย 1) ปัจจัยภายนอก อาทิ คุณภาพและต้นทุนในการเชื่อมต่อและเข้าถึงแพลตฟอร์มทางการค้า ต้นทุนการกระจายสินค้าและโลจิสติกส์เพื่อการส่งมอบสินค้ายังคงสูงมาก การชำระเงินค่าสินค้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ยังคงมีประสิทธิภาพต่ำและต้นทุนสูงในหลายประเทศ ความไม่เสมอภาคในการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อย รวมถึงความแตกต่างระหว่างกฎระเบียบในประเทศผู้ซื้อแต่ละแห่งและประเทศผู้ขาย 2) ปัจจัยภายในองค์กร อาทิ ผู้ประกอบการมีศักยภาพไม่เพียงพอในการปฏิบัติงานผ่านระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ผู้ประกอบการ

จำนวนมากไม่เชื่อว่าสินค้าของตนเองเหมาะสมกับการขายช่องทางออนไลน์ ความแตกต่างของภาษา ต้นทุนในการบริการหลังการขายและโลจิสติกส์ย้อนกลับกรณีคืนสินค้า ความไม่แน่นอนของผลตอบแทนการลงทุนจากการเข้าสู่ตลาดพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ส่งผลให้ผู้ประกอบการยังคงลังเลในการก้าวเข้าสู่ตลาด eCommerce เต็มตัว

อนึ่ง ผู้เชี่ยวชาญทั่วโลกจากหลากหลายสาขาได้ร่วมแลกเปลี่ยนแนวทางในการยกระดับ eCommerce ในระยะต่อไป ประกอบด้วย 1) การพัฒนาและการแลกเปลี่ยน Data ทั้งภายในประเทศประเทศ ภูมิภาค และระดับโลก เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีคุณภาพสามารถสะท้อนภาพรวมของสถานการณ์และปัญหาที่ชัดเจน ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการพัฒนามาตรฐานของข้อมูลให้เป็นหนึ่งเดียวและมีการเชื่อมโยงผ่านแพลตฟอร์มระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการดำเนินพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบ AI ที่อำนวยความสะดวกให้ผู้เกี่ยวข้องสามารถทำงานได้รวดเร็วมากขึ้น แต่ยังสามารถประเมินความเสี่ยงของสินค้า และการป้องกันด้านทรัพย์สินทางปัญญาได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2) การปรับปรุงกฎหมายทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้สามารถลดความเหลื่อมล้ำในการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการรายใหญ่และรายย่อย โดยเฉพาะด้านภาษี รวมถึงการสร้างระบบคุ้มครองผู้บริโภคให้เกิดความมั่นใจในการซื้อสินค้าออนไลน์มากขึ้น ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือและยุทธศาสตร์ร่วมของนานาประเทศ 3) การพัฒนาระบบการชำระเงินให้สะดวกสำหรับผู้ซื้อทั่วโลกและภายใต้ต้นทุนที่เหมาะสม เพื่อให้การชำระเงินสามารถทำผ่านแพลตฟอร์มและทดแทนการชำระเงินแบบ Cash on delivery (COD) ได้อย่างสมบูรณ์ 4) การยกระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สำหรับการกระจายสินค้าที่ซื้อขายผ่านระบบ eCommerce ให้รวดเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะการพิจารณาเกณฑ์ de minimis ที่เหมาะสม เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถเข้าถึงตลาดต่างประเทศได้สะดวกมากขึ้น 5) การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศในลักษณะการค้าเสรี ตามแนวทาง UK-Singapore Digital Economy Agreement (DEA) ซึ่งอาจนำไปใช้ทั้งแบบทวิภาคีและพหุภาคี ซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาและอำนวยความสะดวกให้กับ eCommerce และบริบทที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจดิจิทัล อาทิ Tax Scheme เป็นต้น



ประชุมคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย ครั้งที่ 2/2565 (ครั้งที่ 5) (Summary)

โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย ทั้งนี้ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มอบหมายให้จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นที่ปรึกษาโครงการดำเนินโครงการศึกษา โดยโครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเหมาะสม และผลกระทบเบื้องต้นของการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางทะเลเชื่อมฝั่งอ่าวไทย และอันดามันให้ครอบคลุมทุกมิติทั้งด้านเศรษฐกิจ ความมั่นคง สังคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมายรวมถึงบริบทอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ภาพรวมการศึกษาตามโครงการ

มุ่งเน้นการศึกษาประเมินศักยภาพ และคาดการณ์ปริมาณความต้องการในการขนส่งที่จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยได้กำหนดทางเลือก 4 ทางเลือกในโครงการศึกษา ดังนี้

ทางเลือกที่ 1 Thailand Only (กรณีฐาน) เน้นการเติบโตภายในและความเข้มแข็งของพื้นที่ภาคใต้ ส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานเดิม เช่น จุดกระจายสินค้าทุ่งสง กระบี่ขนอม แนวเส้นทางรถไฟเดิมที่มีแผนอยู่แล้ว สนามบินระนอง ชุมพร เป็นต้น

ทางเลือกที่ 2 Thailand Only + Land bridge (มีการศึกษาของ สนข.) การใช้รางกับถนนเชื่อมสองฝั่งทะเลรวมถึงระบบท่อ โดยไม่ได้อ้างอิงความต้องการภายใน ใช้การเดินทางเรือวิเคราะห์ความต้องการเป็นหลัก (รูปแบบหากดำเนินการเส้นทางยกระดับ อุโมงค์จะมีมาก สำหรับการขนส่งตู้สินค้า)

ทางเลือกที่ 3 Thailand Only + Thai Canal เส้นทาง 9A ผ่านเส้นทาง ระโนด (สงขลา) ควนขนุน ป่าพยอม ชะอวด ทุ่งสง รัชฎา ห้วยยอด วังวิเศษ สิเกา (ตรัง) ไม่ได้อ้างอิงความต้องการภายใน ใช้การเดินทางเรือวิเคราะห์ความต้องการเป็นหลัก

ทางเลือกที่ 4 Thailand Only + GMS เชื่อมต่อทางถนนไปยังท่าเรือทวาย (การลงทุนต่ำเพียงแค่โครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ กาญจนบุรี - พุน้ำร้อน เท่านั้น ความเสี่ยงเป็นของประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาท่าเรือ)

ผลการประเมินความเหมาะสมของแต่ละทางเลือกในภาพรวม

อันดับที่ 1 ทางเลือกที่ 1 Thailand Only (กรณีฐาน) คะแนนร้อยละ 43.4

ได้คะแนนสูง โดยเฉพาะในมิติของสิ่งแวดล้อม มิติความท้าทายและปัจจัยเสี่ยงในการลงทุนและการบริหารจัดการพื้นที่ รวมทั้งมิติด้านความคุ้มค่าด้านการเงินและด้านกฎหมาย อาจเป็นผลจากโครงการสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ได้มีการตรวจสอบในทุกมิติว่าจะได้ประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศจะเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไปและไม่ส่งผลกระทบต่อด้านบวกและด้านลบในมิติต่างๆ มากนัก

อันดับที่ 2 ทางเลือกที่ 4 Thailand only + GMS คะแนนร้อยละ 25.3

ความเป็นไปได้ของทางเลือกนี้ขึ้นอยู่กับความสำเร็จของการดำเนินการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายในฝั่งเมียนมา ดังนั้น การผลักดันทางเลือกนี้ต้องอาศัยการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับประเทศเมียนมาและกลุ่มประเทศที่แสดงความสนใจที่จะสนับสนุนโครงการ อาทิ ญี่ปุ่น (ความร่วมมือ Mekong Japan) เป็นต้น เพื่อขับเคลื่อนให้การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายดำเนินการได้ตามเป้าหมาย ตลอดจนการผลักดันให้สามารถทำการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้ตลอดเส้นทางเพื่อให้รถบรรทุกของไทยสามารถรับส่งสินค้าไปจนถึงท่าเรือทวายโดยไม่ต้องเสียเวลาและต้นทุนในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บริเวณด่านพรมแดน ตลอดจนการปรับระยะเวลาทำการของด่านตรวจปล่อยสินค้าของฝั่งเมียนมาให้สอดคล้องกับความต้องการขนส่งสินค้า

อันดับที่ 3 ทางเลือกที่ 2 Thailand only + Land Bridge คะแนนร้อยละ 19.3

- ผลกระทบที่ต้องพึงระวัง คือ ผลกระทบมิติด้านสิ่งแวดล้อม จำเป็นต้องมีการตรวจสอบว่าพื้นที่ที่จะทำการพัฒนาเป็นพื้นที่มรดกโลก พื้นที่อุทยาน หรือพื้นที่ป่าสงวนมากนักเพียงใด โดยความเสียหายที่จะเกิดขึ้นบางส่วนอาจประเมินค่าได้ยาก

- ท่าเรือที่ตั้งของสะพานเศรษฐกิจทางบกเปรียบเทียบกับต้นทางและปลายทางของสินค้าที่ทำการค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นระหว่าง 2 ฝั่งทะเล สินค้าไทยจะเป็นสินค้าหลักที่จะมา

ทำการถ่ายลำผ่านโครงการนี้ และได้ประโยชน์จากการลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง ดังนั้น โครงการนี้จะช่วยให้สินค้าไทยจำนวนหนึ่งมีศักยภาพในการแข่งขันในตลาดโลกที่ดีขึ้น

- ความท้าทายอยู่ที่ต้องอาศัยเม็ดเงินลงทุนจำนวนมากไปกับการก่อสร้างเส้นทางทางบกไม่ว่าจะเป็นทางหลวงพิเศษหรือทางรถไฟที่เชื่อมท่าเรือที่ตั้งอยู่ 2 ฝั่งทะเล ความเสียประโยชน์จากโครงการของรัฐที่ได้มีการลงทุนในท่าเรือระนอง (ท่าเรือเดิม) ที่ได้มีแผนปรับขยายขีดความสามารถในการให้บริการ

- การส่งเสริมการนำเข้าและส่งออก ท่าเรือมีบทบาทหลักในการเป็นประตูการค้า แต่เส้นทางทางบกจะมีบทบาทสนับสนุนอำนวยความสะดวกการเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือบริเวณ 2 ฝั่งทะเลเท่านั้น งบประมาณในโครงการนี้กว่า 2 ใน 3 เป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางทางบกที่มีบทบาทรอง ทางเลือกนี้จึงมีความเหมาะสมมากขึ้นหากสามารถปรับลดการลงทุนในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงทางบก

อันดับที่ 4 ทางเลือกที่ 3 Thailand only + ขุดคลองไทย คะแนนร้อยละ 12.1

- ผลกระทบที่ต้องพึงระวัง คือ ผลกระทบมิติด้านสิ่งแวดล้อม มิติความท้าทายและปัจจัยเสี่ยงในการลงทุนและการบริหารจัดการพื้นที่ จำเป็นต้องมีการตรวจสอบว่าพื้นที่ที่จะทำการพัฒนาโดยความเสียหายที่จะเกิดขึ้นบางส่วนอาจประเมินค่าได้ยาก

- ผลประโยชน์ คือ มีเรือจำนวนหนึ่งเห็นประโยชน์จากการย่นระยะทางและเวลาในการเดินเรือ

- ผลการประเมินความเหมาะสมทั้งทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ ได้ชี้ให้เห็นว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมในระดับที่ค่อนข้างต่ำมาก ถึงแม้ด้านฉันทาคติของการวิเคราะห์ที่เอื้อต่อการดำเนินโครงการอย่างมาก

- สินค้าต่างชาติจำนวนหนึ่งที่ได้ประโยชน์ ซึ่งเป็นสินค้าที่เป็นคู่แข่งกับสินค้าไทยในตลาดโลก คลองไทยจึงอาจไม่ได้ช่วยในการยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของสินค้าไทยเท่าที่ควร

ข้อคิดเห็นของ สรท.

1. แนวคิดหลักทางเศรษฐศาสตร์ - absolute advantage เทียบกับ comparative advantage ไม่สามารถทดแทนโครงการใดโครงการหนึ่งกับอีกโครงการได้ในชีวิตจริง เมื่อผลพบกับหลักในทางธุรกิจที่ต้องแบ่ง segment ตลาดเพื่อกำหนดกลุ่มเป้าหมายและ market share ที่เป็นไปได้ ภายใต้ scenario ต่างๆ ถือได้ว่าที่ปรึกษาได้มีการประเมินปริมาณความต้องการมาใช้บริการเส้นทางที่พัฒนาขึ้นแต่ละรูปแบบแบบมีหลักการรองรับแล้ว ในด้านการพิจารณาความคุ้มค่าการลงทุนถือว่ามีความน่าเชื่อถือ

2. ประเด็น Transshipment - ข้อติดขัดเชิงกฎหมาย และความเห็นของกลุ่มสินค้า/กลุ่มเกษตรกร แสดงว่าการทำ transshipment ในประเทศไม่สามารถทำได้สะดวกในทุกกลุ่มสินค้า ดังนั้นเมื่อดูตัวเลขผลตอบแทนการลงทุนจากปริมาณสินค้าผ่านเส้นทางจากปริมาณเรือและสินค้าในปัจจุบัน ทั้งการพัฒนา land bridge และคลองไทยพบว่าไม่คุ้มค่าในการลงทุนทั้งสิ้น ดังนั้น การพึ่งพาการพัฒนาพื้นที่ทางเศรษฐกิจเป็นสิ่งจำเป็น แต่สาระสำคัญอยู่ที่ 1) จะมีการลงทุนของ real sector ให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการผลิตเพื่อการส่งออกและบริโภคในประเทศมากเพียงพอหรือไม่ 2) การลงทุนของภาคเอกชนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจจะเพียงพอสำหรับการสนับสนุนรายได้ให้กับคลองไทยและ land bridge ได้มากเพียงใด เนื่องจากต้องมีการส่งเสริมการลงทุน การยกเว้นภาษีให้กับนักลงทุน และที่คิดว่าจะมีมาลงทุนใหม่ (ถ้ามี) ว่ามีใครบ้าง ขนาดการลงทุนเป็นเท่าใด และตลาดเป้าหมายเป็นอย่างไร เพราะสัมพันธ์กับเส้นทางเดินเรือในอนาคต

สรท. เสนอเพิ่มสิทธิประโยชน์ 7 ข้อสำหรับผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ

เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2565 เวลา 14.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) นำทีมผู้บริหาร สรท. พร้อมผู้แทนสมาคมการค้า เข้าพบหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) และผู้บริหารระดับสูงจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร กรมสรรพากร และกรมสรรพสามิต เพื่อหารือประเด็นปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก-นำเข้า โดย สรท. ได้นำเสนอให้มีการเพิ่มสิทธิประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอของกรมศุลกากร จำนวน 7 ข้อ โดยกรมศุลกากรได้ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบและรับที่จะไปดำเนินการ ดังนี้

ข้อเสนอของ สรท.	ข้อชี้แจง/ความคืบหน้า
1) ขอให้จัด Fast lane ในการให้บริการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบการ AEO จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกเอกสารนำเข้า/ส่งออก	กรมศุลกากร ได้มีการกำชับให้แต่ละด่านศุลกากร ทั่วประเทศมี Fast lane สำหรับผู้ประกอบการ AEO รวมถึงประสานงานกับอีก 28 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกเอกสารนำเข้า/ส่งออก
2) ลด/ยกเว้น ค่าธรรมเนียม และค่าบริการในการออกเอกสารใบรับรอง และใบอนุญาตการส่งออก	กรมศุลกากรรับจะหารือกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตและค่าธรรมเนียมเพื่อให้มีการปรับลดอัตราที่เรียกเก็บ
3) ผ่อนปรนเงื่อนไขในการนำสินค้ากลับเข้ามา ให้สามารถดำเนินพิธีการนำเข้าได้ทันที โดยให้อนุมัติผ่อนผันสิทธินำกลับ โดยการเซ็นตั้งทัณฑ์บนไว้แล้วมาดำเนินการยื่นขอใช้สิทธิภาค 4 ประเภท 1 ในภายหลัง	กรมศุลกากรได้มีการพิจารณาผ่อนปรนเงื่อนไขการนำสินค้ากลับเข้ามา ให้สามารถดำเนินพิธีการนำเข้าได้ทันที โดยอยู่ระหว่างรอการออกประกาศ ฯ
4) การให้ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานเออีโอของกรมศุลกากร ได้รับสิทธิประโยชน์ร่วมของกรมสรรพากร ซึ่งได้มีการขึ้นทะเบียนเพื่อรับรองการเป็นผู้ประกอบการส่งออกที่ดี และผู้ประกอบการส่งออกขึ้นทะเบียน ในเรื่องการคืนภาษีมูลค่าเพิ่มที่รวดเร็วเช่นกัน	กรมสรรพากรได้แก้ไขปรับปรุง คำสั่งสรรพากร เรื่องหลักเกณฑ์การจัดลำดับเป็นผู้ส่งออกที่ดีและผู้ประกอบการส่งออกขึ้นทะเบียน โดยยกเลิกเงื่อนไขการมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วให้สำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรอง AEO ของศุลกากร และผ่อนปรนเงื่อนไขเรื่องการส่งสินค้าไปขายยังต่างประเทศในอัตราส่วนต่อยอดขาย สำหรับเวลา 12 เดือนก่อนยื่นคำร้องให้เหลือเพียง ร้อยละ 50 ต่อยอดขายรวมสำหรับ AEO (จากเดิมกำหนดที่ร้อยละ 70 ขึ้นไป) เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้ ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรอง AEO ของกรมศุลกากร ให้สามารถขึ้นทะเบียนการเป็นผู้ประกอบการส่งออกที่ดี และผู้ประกอบการส่งออกขึ้นทะเบียนของกรมสรรพากร เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ในการขอคืน VAT ที่รวดเร็ว และสะดวกขึ้น พร้อมกันนี้ กรมศุลกากรได้ส่งรายชื่อผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรอง AEO ให้กรมสรรพากรเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนเอกสารที่จะใช้ยื่นต่อกรมสรรพากรได้
5) ใช้สถานะของการเป็น AEO ของผู้ประกอบการส่งออก/นำเข้า มาพิจารณาปรับปรุงกระบวนการควบคุมของศุลกากรในการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)	ผู้ประกอบการ AEO ที่ถูกเปิดตรวจในปี 2564 มีประมาณร้อยละ 5.8 เท่านั้น สาเหตุส่วนใหญ่มาจากสิทธิของผู้นำเข้า-ส่งออกที่ต้องการเปิดตรวจสินค้า หรือสินค้าที่อยู่ในเงื่อนไขบางประการที่ต้องมีการเปิดตรวจ อนึ่งเนื่องจากสินค้าที่ส่งออกไปแล้วมีการตีกลับเข้ามา หากไม่ได้มีการ Remark ว่ามีการเปิดตรวจและยืนยันว่าเป็นสินค้าชนิดเดียวกันแล้ว อาจเกิดปัญหาตามมาภายหลัง ซึ่งเรื่องนี้กรมศุลกากรจึงต้องขอสงวนสิทธิ์การดำเนินการดังกล่าวไว้ก่อน
6) จัดช่องทางพิเศษสำหรับการติดต่อสื่อสารเฉพาะของผู้ประกอบการ AEO เพื่อให้คำแนะนำ ในการแก้ปัญหาด้านการปฏิบัติที่เกิดขึ้นเพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์	กรมศุลกากรขอให้ผู้ประกอบการติดต่อประสานงานไปยังเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการรับสมัครผู้ประกอบการที่ขอขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกอบการ AEO หรือที่เรียกว่า Account manager เพื่ออำนวยความสะดวก
7) ให้สิทธิหรือโควตาพิเศษในการส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมในหลักสูตรที่สำคัญของกรมศุลกากร	กรมศุลกากรจัดอบรมสัมมนาในประเด็นที่เกี่ยวกับ AEO กรมศุลกากรสามารถดำเนินการให้สิทธิหรือโควตากับผู้ประกอบการ AEO ได้ แต่หากเป็นการจัดอบรมสัมมนาอื่นๆ ของกรมศุลกากร ทางกรมฯ ขอรับไปหารือกับหน่วยงานภายในของกรมฯ ที่เกี่ยวข้องอีกครั้ง

นอกจากนี้ กรมศุลกากร ได้รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานมาตรการช่วยเหลือผ่อนผันผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดโรคโควิด-19 ดังนี้

1. ประกาศขยายเวลา เรื่อง งดเว้นการวางประกัน กรณีมีประเด็นอุทธรณ์ราคา เป็นวันที่ 30 กันยายน 2565
2. ขอยกยาระยะเวลา เรื่อง การลด duty surcharge หรือมาตรการงดเงินเพิ่มจาก 1% เหลือ 0.25% ซึ่งกรมศุลฯ ทำเรื่องเสนอไปที่ ครม. เพื่อขออนุมัติขยายเวลาแล้ว เป็นวันที่ 30 กันยายน 2565
3. ขอยกยาระยะเวลา เรื่อง งดเบี้ยปรับ เดิมสิ้นสุด 31 มีนาคม 2565 เป็นวันที่ 30 กันยายน 2565 อยู่ระหว่างเร่งดำเนินการ
4. ขอยกยาระยะเวลา เรื่อง การงดเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรการ ผ่านแดนถ่ายลำ 30 วัน ซึ่งจะขยายออกไปอีกจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2565

“การป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและทิศทาง रुप. ต่อการใช้สกุลเงินดิจิทัลของไทย”

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 21 เมษายน 2565 ที่ผ่านมา สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จัดบรรยายออนไลน์ภายใต้โครงการ GoTogether#2 ในหัวข้อ “การป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและทิศทาง रुप. ต่อการใช้สกุลเงินดิจิทัลของไทย” วิทยากรโดย ผู้แทนจากธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) โดยมีสรุปเนื้อหาการบรรยาย ดังนี้

สถานการณ์ค่าเงินบาทในช่วงที่ผ่านมาและแนวโน้มในระยะถัดไป

สถานการณ์ค่าเงินบาทในช่วงที่ผ่านมาค่อนข้างผันผวนทั้งเชิงค่าและอ่อนค่าเมื่อต้นปี 2565 เศรษฐกิจไทยดูเหมือนจะเริ่มฟื้นตัวจากปัญหาการแพร่ระบาดของโควิด-19 เนื่องจากไทยเริ่มเปิดประเทศให้นักท่องเที่ยวจึงทำให้หนักลงทุนมีมุมมองที่ดีต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยและส่งผลกระทบต่อเงินบาทเชิงค่า ต่อมาเมื่อปลายเดือนกุมภาพันธ์เกิดความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ส่งผลให้เงินเฟ้อและราคาน้ำมันปรับสูงขึ้นทั่วโลก สหรัฐอเมริกาจึงมีนโยบายการเงินที่เข้มงวดโดยเร่งขึ้นดอกเบี้ยเพื่อสกัดเงินเฟ้อ นักวิเคราะห์จากหลายสำนักต่างพากันปรับลดการคาดการณ์การขยายตัวทางเศรษฐกิจโลกอย่างพร้อมเพรียง นอกจากนี้การระบาดของโควิดระลอกใหม่ในจีนเป็นข้อกังวลต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออกไทยซึ่งปัจจัยภายนอกเหล่านี้ส่งผลให้เงินบาทอ่อนค่าอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมาส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากไทยเป็นประเทศผู้นำเข้าน้ำมันสุทธิจึงได้รับผลกระทบโดยตรงจากการนำเข้าน้ำมันในราคาที่สูงขึ้นรวมถึงภาคการท่องเที่ยวของไทยที่จะฟื้นตัวได้ช้ากว่าที่คาดการณ์ นักวิเคราะห์ในตลาดคาดการณ์ว่าค่าเงินบาทในระยะกลางถึงระยะยาวมีโอกาสที่เงินบาทจะแข็งค่าเนื่องจากมีความเชื่อมั่นว่าการท่องเที่ยวของไทยน่าจะฟื้นตัวได้ดีขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง ในอนาคตยังมีปัจจัยเสี่ยงที่จะทำให้เงินบาทอ่อนกว่าที่คาดการณ์ซึ่งปัจจัยที่สำคัญคือการท่องเที่ยวที่อาจจะฟื้นตัวช้าและเงินเฟ้อที่สูงนานกว่าที่คาดการณ์ อย่างไรก็ตามขึ้นอยู่กับพัฒนาการของปัจจัยภายนอกเป็นหลัก อาทิ ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน เงินเฟ้อที่ปรับสูงขึ้นทั่วโลก นโยบายการเงินที่เข้มงวดของสหรัฐอเมริกาและการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน ส่วนมุมมองในระยะสั้นโดยเฉลี่ยเงินบาทมีแนวโน้มอ่อนค่าในช่วงไตรมาสสองซึ่งมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องคือมีการจ่ายเงินปันผลของตลาดหุ้นหลักทำให้นักลงทุนต่างชาติที่ได้รับเงินปันผลนำเงินที่ได้ขายแลกกับสกุลเงินตราต่างประเทศแล้วนำเงินกลับประเทศจึงจะส่งผลให้เงินบาทอ่อนค่าในช่วงไตรมาสสอง

การป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ภายใต้สถานะที่ตลาดการเงินโลกผันผวนสูงการบริหารความเสี่ยงการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนจึงมีความสำคัญแม้ว่าไม่สามารถควบคุมความผันผวนของค่าเงินได้แต่ผู้ประกอบการสามารถใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (FX hedging) ซึ่งสาเหตุที่ต้องบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ได้แก่ 1.สถานการณ์เศรษฐกิจการเงินโลกที่ผันผวนและคาดการณ์ยากขึ้น 2. เป็นความเสี่ยงที่สามารถจัดการได้ด้วยเครื่องมือต่างๆ 3.การขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนอาจส่งผลกระทบต่อความอยู่รอดของธุรกิจโดยเฉพาะ SMEs และ 4.คาดการณ์รายได้และต้นทุนได้ล่วงหน้าซึ่งช่วยให้การวางแผนธุรกิจง่ายขึ้น

การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสามารถทำได้หลายวิธี เช่น 1) **Forward** ล็อกเรทไว้ล่วงหน้าไม่มีค่าธรรมเนียมเริ่มต้นแต่ต้องมีวงเงินก่อนทำธุรกรรม 2) **Futures** ล็อกเรทไว้ล่วงหน้า (คล้ายกับสัญญา Forward แต่สัญญา Futures เป็นสัญญามาตรฐานและจะซื้อขายในตลาดซื้อขายล่วงหน้า) 3) **Options** ซื้อประกันความเสี่ยงค่าเงินโดยไม่ต้องมีวงเงินก่อนทำธุรกรรม 4) **Foreign currency deposits (FCD)** ซื้อเงินตราต่างประเทศและฝากรายรับเพื่อชำระรายจ่าย 5) **Netting & Matching** หักกลบรายได้รายจ่ายสกุลต่างประเทศ และ 6) **Local Currency** การใช้เงินสกุลท้องถิ่นชำระค่าสินค้าหรือบริการเป็นเงินบาทหรือเงินสกุลท้องถิ่นของประเทศคู่ค้า

การปรับหลักเกณฑ์ใหม่และหลักเกณฑ์การทำธุรกรรม FX ตั้งแต่ปี 2563 ธปท. ได้ดำเนินโครงการปรับผ่อนคลายหลักเกณฑ์และออกกฎเกณฑ์ใหม่ๆ เพื่อผลักดันให้เกิดระบบนิเวศด้านอัตราแลกเปลี่ยนใหม่ (FX ecosystem) เพื่อแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างด้านอัตราแลกเปลี่ยนโดยมีเป้าหมาย 4 ด้าน ได้แก่ 1. เพื่อส่งเสริมให้คนไทยเข้าถึงการลงทุนง่ายขึ้น 2. เพื่อให้ผู้ประกอบการบริหารความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนได้คล่องตัว 3. เพื่อผลักดันให้ผู้ให้บริการเงินตราต่างประเทศ

ครอบคลุมกลุ่มลูกค้าช่วยให้ลูกค้ามีต้นทุนการทำธุรกรรมถูกลง 4. เพื่อให้ภาครัฐมีข้อมูลในการติดตามรู้เท่าทันความเสี่ยง ซึ่ง ธปท. ได้ดำเนินการผ่อนคลายหลักเกณฑ์การทำธุรกรรมเงินตราต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง FX Regulatory Framework จะมีผลบังคับใช้ประมาณกลางเดือนพฤษภาคม 2565 โดยมีแนวทางการปรับเกณฑ์ธุรกรรม FX ตาม FX Regulatory Framework 3 เรื่อง ได้แก่ 1. ช่วยลดข้อจำกัดการชำระธุรกรรม FX สะดวกขึ้นทั้งในและต่างประเทศ 2. ขยายขอบเขตการบริหารความเสี่ยง FX โดยไม่ต้องมีการะโดยตรงกับต่างประเทศ 3.ลดภาระการแสดงเอกสาร โดยทำธุรกรรม FX ตั้งแต่ \$200,000 ไม่ต้องเรียกเอกสารหากผ่าน Know Your Business (KYB) ลูกค้าที่ธนาคารรู้จักธุรกิจและภาระเกี่ยวกับ FX

หลักเกณฑ์การทำธุรกรรมกับธนาคารพาณิชย์ มีดังนี้

1. การโอนเงินเข้าประเทศ (Inflow) ไม่จำกัดจำนวนแต่เมื่อได้รับเงินได้ต้องนำกลับเข้าประเทศทันที ยกเว้นเงินได้ที่มีมูลค่าต่ำกว่า USD 1 ล้าน หรือเทียบเท่าไม่ต้องนำกลับเข้าประเทศแต่ต้องไม่เกิน 360 วันนับจากวันที่ทำธุรกรรม
2. การโอนเงินออกนอกประเทศ (Outflow) โอนออกได้ทุกวัตถุประสงค์ ยกเว้นบางกรณีไม่สามารถทำได้ และต้องแจ้งวัตถุประสงค์ และใช้เงินตามวัตถุประสงค์นั้น
3. บัญชีเงินฝากเงินตราต่างประเทศของคนไทย (Foreign Currency Deposit Accounts: FCD) บัญชีเงินฝากเงินตราต่างประเทศของคนไทยเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะช่วยให้ผู้ที่มีรายรับรายจ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้สะดวกขึ้น
4. อนุพันธ์ที่เกี่ยวกับอัตราแลกเปลี่ยน (FX/THB) การทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า เช่น forward, swap, option

ประโยชน์ที่คนไทยจะได้รับจากการปรับ FX Regulatory framework มีดังนี้

1. เกณฑ์เข้าและออกสมดุลขึ้น เพิ่มวัตถุประสงค์ที่กว้างขึ้นในการโอนเงินออก เช่น โอน FX เข้าบัญชีตนเองในต่างประเทศเพื่อชำระค่าสินค้า ลงทุนในอสังหาต่างประเทศได้ไม่จำกัดจำนวน และชำระ FX ในประเทศได้ตามความจำเป็น
2. บริหารความเสี่ยง FX คล่องตัว สามารถทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยน (hedge) จากการซื้อขายสินค้าที่กำหนดราคาอ้างอิงตลาดโลกกับคู่ค้าในประเทศได้คล่องตัวตามความเสี่ยงที่มี
3. ลดต้นทุนการทำธุรกรรม FX ลูกค้าที่ผ่านกระบวนการที่ธนาคารพาณิชย์ ทำความรู้จักกับลูกค้าดีพอ (Know Your Business: KYB) ไม่ต้องเรียกเอกสารลดภาระการแสดงเอกสารของลูกค้าและการตรวจเอกสารของผู้ให้บริการพัฒนาการด้านระบบการชำระเงินและเทคโนโลยีดิจิทัล ปัจจุบันคนไทยส่วนใหญ่มีคุ้นเคยกับระบบการชำระเงิน Digital Payment อย่างเช่น PromptPay ซึ่งเป็นบริการทางการเงินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานการชำระเงินและโอนเงินแบบ Real-time พร้อมเพย์มีจุดเด่น 3 เรื่องคือ 1. สามารถโอนเงินข้ามธนาคารได้อย่างรวดเร็ว 2. มีความสะดวกไม่จำเป็นต้องจดจำเลขที่บัญชีโดยเปลี่ยนมาใช้เบอร์โทรศัพท์ หรือเลขบัตรประจำตัวประชาชนแทน และ 3. มีอัตราค่าธรรมเนียมที่ต่ำและยังนำไปสู่การต่อยอดในการพัฒนาบริการอื่นๆ เช่น การใช้ QR Code ในการชำระเงินและการบริจาคเงิน (e-Donation) ด้วยการสแกน QR code ขององค์กรการกุศลที่ผู้บริจาคสามารถเลือกส่งข้อมูลการบริจาคไปที่กรมสรรพากรได้ทันทีเพื่อใช้สิทธิในการลดหย่อนภาษี, การโอนเงินข้ามประเทศ และการโอนเงินของภาคธุรกิจ (B2B) ซื้อขายสินค้าผ่านช่องทางดิจิทัลได้ซึ่งขณะนี้ ธปท. และธนาคารพาณิชย์ต่างๆ อยู่ระหว่างการพัฒนาระบบคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณต้นปี 2566

Cross-border Retail Payment Connectivity ธปท. อยู่ระหว่างการพัฒนา ระบบการโอนเงินกับกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีบริการ 2 กลุ่ม คือ 1. QR Code Payment สามารถใช้ได้ในประเทศกลุ่มอาเซียนบางประเทศและบางธนาคาร

และ 2.การโอนเงินแบบ Fast Payment ซึ่งต่อยอดจาก PromptPay ที่สามารถโอนและรับเงินได้แบบ Real-time ซึ่งในต่างประเทศเริ่มมีการพัฒนาระบบดังกล่าวแล้ว เช่น PAYNOW ของสิงคโปร์ซึ่งเป็นระบบที่สามารถโอนเงินระหว่างกัน (PromptPay – PAYNOW) ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว นอกจากนี้ ธปท.มีแผนที่จะเชื่อมโยงระบบชำระเงินกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีการทำธุรกรรมเป็นประจำ

เทคโนโลยีแบบกระจายศูนย์ (Distributed Ledger Technology: DLT) หรือที่คนส่วนใหญ่มักเรียกว่า Blockchain ซึ่งเป็นเทคโนโลยีบันทึกข้อมูลแบบกระจายศูนย์ไม่จำเป็นต้องมีตัวกลางในการชำระเงินแบบธนาคารและกำหนดสิทธิการเข้าถึงข้อมูลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือ การโอนเงินระหว่างประเทศผ่านเทคโนโลยี Blockchain ที่ไม่มีธนาคารตัวกลางจึงมีข้อดีในเรื่องของความโปร่งใสในการทำธุรกรรมเนื่องจากไม่สามารถแก้ไขข้อมูลได้ ทุกคนในเครือข่ายเป็นส่วนหนึ่งของระบบและมีการตรวจสอบและยืนยันความถูกต้องของรายการสามารถติดตามสถานะการโอนเงินได้ง่ายขึ้นและค่าธรรมเนียมถูกลง นอกจากนี้การขอออกหนังสือค้ำประกัน (Letter of Guarantee: LG) ผ่านเทคโนโลยี Blockchain จะช่วยให้เพิ่มประสิทธิภาพความโปร่งใส ความรวดเร็ว และลดต้นทุนในการเก็บรักษาหนังสือค้ำประกันแบบกระดาษ

สินทรัพย์ดิจิทัล (Digital Asset) สามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่

1.สกุลเงินดิจิทัล (Cryptocurrency) เป็นเหรียญที่เอาไว้ใช้เป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยนซึ่งอยู่บนเทคโนโลยี Blockchain โดยที่คนทั่วโลกสามารถเข้าถึงได้ผ่านทางอินเทอร์เน็ต สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1.1 Blankcoin ไม่มีสินทรัพย์มาหนุน การเคลื่อนไหวของมูลค่าจะขึ้นอยู่กับความต้องการซื้อและความต้องการขายในแต่ละช่วงเวลา เช่น บิตคอยน์ (BTC) และอีเธอร์ียม (ETH)

1.2 Stablecoin มีมูลค่าของสินทรัพย์มาหนุน ซึ่งเป็นเหรียญที่มีสินทรัพย์บางอย่างรองรับ มูลค่าค่อนข้างคงที่ซึ่งเหรียญเหล่านี้เป็นเหรียญที่ผูกอยู่กับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เช่น USDT

2.Digital Token เป็นเหรียญที่ใช้ในการลงทุนและให้สิทธิในการได้มาซึ่งสินค้าและบริการ

อย่างไรก็ตาม หากมีการใช้สินทรัพย์ดิจิทัลเป็นสื่อกลางในการชำระค่าสินค้าและบริการอย่างแพร่หลายอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าเงิน การโอนเงินไปต่างประเทศโดยไม่ได้มีการยืนยันตัวตนซึ่งอาจมีการนำไปใช้ในการทำธุรกรรมที่ผิดกฎหมายเสี่ยงต่อการถูกโจรกรรมทางไซเบอร์และลดเสถียรภาพของระบบเศรษฐกิจการเงินและไม่มีสภาพคล่องทางระบบเศรษฐกิจ

เงินดิจิทัลของธนาคารกลาง (Central Bank Digital Currency: CBDC) คือเงินดิจิทัลที่ออกโดยธนาคารกลางเพื่อใช้สำหรับธุรกรรมรายย่อยของภาคธุรกิจและประชาชน CBDC มีคุณสมบัติเหมือนเงินบาทหรือธนบัตรเพียงแต่อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่สามารถนำมาใช้เป็นสื่อกลางในการชำระค่าสินค้าและบริการได้ตามกฎหมายและสามารถรักษามูลค่าให้ไม่ผันผวนได้ซึ่งแตกต่างกับ cryptocurrency ที่ออกโดยภาคเอกชนซึ่งมักมีมูลค่าที่ผันผวนและมีความเสี่ยง CBDC มีประโยชน์เทียบกับระบบปัจจุบัน ดังนี้ 1.เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ให้บริการสามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อบริการทางการเงินระหว่างกันได้ง่าย 2.สามารถต่อยอดนวัตกรรมทางการเงินกับเงินบาททางธุรกิจต่างๆได้ 3.สามารถลดต้นทุนของระบบการเงินเนื่องจากลดการอาศัยตัวกลางของเดิม และ 4.เป็นช่องทางเข้าสู่เงินดิจิทัลที่ไร้ความเสี่ยง ปัจจุบัน ธปท. มีแผนการพัฒนา CBDC โดยจะสามารถเปิดให้ประชาชนเริ่มทดลองใช้ CBDC ในวงจำกัดได้ภายในไตรมาสปี 2565 เนื่องจากขณะนี้อยู่ระหว่างการพูดคุยหรือกับผู้เข้าร่วมทดสอบรวมถึงนำเสนอแนะต่างๆมาปรับใช้ก่อนที่จะสามารถเปิดให้บริการได้ ซึ่งการนำ CBDC มาใช้ให้เกิดประสิทธิภาพนั้นจำเป็นต้องเข้าสู่แผนการทดสอบ 2 ส่วนที่สำคัญ คือ 1) **Foundation track** คือการรองรับการใช้งานพื้นฐานเพื่อให้ระบบสามารถเชื่อมโยงกันได้และมีความปลอดภัยในการให้บริการ และ 2) **Innovation track** คือการรองรับการต่อยอดการพัฒนา CBDC ซึ่งนวัตกรรมสำหรับ use cases ใหม่ ๆ ของภาคธุรกิจในลักษณะ open environment ซึ่งต้องประเมินว่าหากเอกชนทำแล้วจะกระทบความเสี่ยงด้านใดบ้าง

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ได้ออกประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานค่าควันท้องรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด พ.ศ. 2564

ตามที่ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้ออกประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดมาตรฐานค่าควันท้องรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด พ.ศ. 2564 โดยลงประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2564 เพื่อปรับปรุงการกำหนดมาตรฐานค่าควันท้องรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมมลพิษ แก้ไขปัญหา PM2.5 จากแหล่งกำเนิดมลพิษประเภทรถยนต์ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งการปรับการตรวจวัดควันท้องรถยนต์แบบทึบแสง ค่าควันท้องจากเดิมร้อยละ 45 ลดลงเหลือ 30 และวัดด้วยกระดาษกรองจากเดิมร้อยละ 50 ลดลงเหลือ 40 ซึ่งหากตรวจสอบควันท้องไม่ผ่านเกณฑ์ประเมินจะไม่สามารถต่อภาษีประจำปีได้ และจะมีผลบังคับใช้วันที่ 13 เมษายน 2565 นั้น จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อรถบรรทุก (ทะเบียนรถบรรทุกขึ้นต้นด้วย 80-99) และรถกระบะบรรทุก 4 ล้อ ที่ใช้ในกิจการภาคการผลิตและส่งออกสินค้ากว่า 2,200 บริษัท ซึ่งเป็นสมาชิกสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เนื่องจากมีข้อจำกัดในการปฏิบัติและการปรับตัวให้สอดคล้องกับประกาศฯ ดังนี้

1. ประกาศฯ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเครื่องยนต์ 50,000 – 80,000 บาทต่อคัน เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนของผู้ประกอบการ ซึ่งประสบปัญหาต้นทุนการประกอบการเพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบัน ทั้งด้านราคาวัตถุดิบ ราคาล้างงาน ราคาค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ค่าแรงงาน แต่ไม่สามารถเพิ่มราคาขายสินค้าตามต้นทุนดังกล่าว เนื่องจากต้องปฏิบัติตามนโยบายตรึงราคาสินค้าและบริการในประเทศ และคู่ค้าในต่างประเทศไม่พร้อมรับราคาสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นจากต้นทุนทั้งหมด ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่มีกำไรและเงินทุนหมุนเวียนเพียงพอในการปรับปรุงเครื่องยนต์ให้พร้อมต่อข้อกำหนดในประกาศฯ

2. ปัจจุบันน้ำมันชนิดน้ำมันค่ากำมะถันต่ำ ที่โรงกลั่นในประเทศผลิตได้ ยังไม่รองรับค่าการตรวจวัดตามประกาศฯ ดังกล่าว ซึ่งแผนในการผลิตอยู่ในปี 2567 ดังนั้น การออกประกาศฯ จึงไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในภาคอุตสาหกรรมและอาจก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายในท้ายที่สุด

3. ผลกระทบจากค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงเครื่องยนต์ของรถบรรทุกของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (รถ 70) จะส่งผลให้มีการปรับราคาค่าบริการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกสาธารณะเพิ่มขึ้นประมาณ 10-20% ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการภาคการผลิตที่ไม่มีรถเป็นของตนเอง ต้องรับผิดชอบต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือ เรื่องขอให้ผ่อนผันประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าควันท้องรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด พ.ศ. 2564 ไปยังกรมควบคุมมลพิษเพื่อให้พิจารณาข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหา ดังนี้ 1) ขอให้สนับสนุนงบประมาณในการปรับปรุงเครื่องยนต์ให้กับผู้ประกอบการ 2) ขอให้ผ่อนผันประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าควันท้องรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์แบบจุดระเบิดด้วยการอัด พ.ศ. 2564 ออกไปจนกว่าทุกฝ่ายมีความพร้อม เพื่อลดผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ

กรมควบคุมมลพิษแจ้งกลับได้มีการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชี้แจงรายละเอียด ดังนี้

1) ผู้ประกอบการยินดีให้ความร่วมมือ กับการบังคับใช้ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นมาตรการสำคัญที่จะทำให้ PM2.5 ภาคการขนส่งทางบกลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

2) กรมควบคุมมลพิษได้หารือร่วมกับ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก และกรุงเทพมหานคร (2.1) ยกเลิกรางวัลนำจับควันท้องรถเจ้าหน้าที่รัฐและลดระยะเวลาที่ให้ผู้ประกอบการรถยนต์ที่ถูกตรวจควันท้องเกินค่ามาตรฐานสามารถนำรถยนต์ไปปรับปรุงแก้ไข (2.2) บูรณาการการตรวจวัดควันท้องให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทุกหน่วยงาน และ (2.3) พิจารณามาตรการเสริมเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเตรียมการและความพร้อมในการปฏิบัติตามมาตรฐานควันท้องฉบับใหม่

หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom) มีใบประกาศนียบัตร
ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ปี 2565 (มิถุนายน)

JUNE

พ. 9 มิ.ย. 09.00-16.00 น.

Warehouse Management

โดย คุณสุรสิทธิ์ ศิริสมภพ
Managing Director, TWS Solutions Co., Ltd.
ที่ปรึกษา บมจ.ศรีไทยซูเปอร์เปอร์

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday292>

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,926 บาท บุคคลทั่วไป 2,996 บาท

พ. 16 มิ.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “เรียนรู้ เจาะลึก ค้าชายแดน: ขั้นตอนและพิธีการศุลกากรการขนส่งข้ามแดน” รุ่นที่ 2
(จัดโดย มูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย)

โดย ดร.ศรีสลา ภวมีกุล
รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
คุณณัฐพล มีแสง
General Manager, BIRD Interfreight (Thailand) Co., Ltd.

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday293>

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,926 บาท บุคคลทั่วไป 2,996 บาท

ส. 25 มิ.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม “Transport Management & Transport Operation Optimization”

โดย คุณนพรุจ ธรรมจิโรจ
Bagging and Packing Management Division Manager,
GC Logistics Solutions Co., Ltd.

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/oneday294>

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 1,926 บาท บุคคลทั่วไป 2,996 บาท

หัวข้อจัดอบรมออนไลน์ภายใต้ โครงการ GoTogether#2 (สมาชิกอบรมฟรี)

อ. 24 พ.ค. 09.00-12.00 น.

Update การใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ FTA #3: TAFTA & TNZCEP

วิทยากร ผู้แทนจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

ผู้แทนจากกรมการค้าต่างประเทศ

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/tnscgoto66>

(รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

อ. 24 พ.ค. 13.00-16.00 น.

Update การใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ FTA #4: Thai-Chile & Thai-Peru

วิทยากร ผู้แทนจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

ผู้แทนจากกรมการค้าต่างประเทศ

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/tnscgoto67>

(รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

พ. 25 พ.ค. 09.00-12.00 น.

Update การใช้สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ FTA #2: ASEAN+

วิทยากร ผู้แทนจากกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

ผู้แทนจากกรมการค้าต่างประเทศ

ลงทะเบียน : <https://bit.ly/tnscgoto68>

(รับจำกัดจำนวน 5 ท่าน/บริษัท)

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)
โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 502 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวิษรินทร์) หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com, watcharin@tnsc.com
หมายเหตุ : 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม 2) แผนงานยังไม่รวมศึกษาดูงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิกโดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม

HKTDC International Sourcing Show 2022

5 – 8 July (Tue – Fri) Physical Showcase at HKCEC

5 – 15 July (Tue – Fri) Click2Match



หลักสูตรฝึกอบรมมีใบประกาศนียบัตร ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยปี 2565 (กรกฎาคม – กันยายน)

JULY

พ. 6 ก.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม "เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยง

ในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก" รุ่นที่ 2/2565 (รวมหนังสือ Incoterms2020 1 เล่ม)

โดย อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา

ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ

สถานที่ สร.ไอบิส สโตร์ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 5,136 บาท บุคคลทั่วไป 6,206 บาท

ศ. 15 ก.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม "นิตกจัดซื้อใหม่ทำงานอย่างไรได้แบบมือโปร"

โดย อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนมหัทธนะ

B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS

ผู้ก่อตั้งและนายกคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อ

และซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย

สถานที่ สร.ไอบิส สโตร์ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

พ. 21 ก.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม "เติมเต็มความรู้ขั้นตอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก" รุ่นที่ 2/2565

โดย ดร.ศรีสลา กวมิยกุล

รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สถานที่ สร.ไอบิส สโตร์ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

AUGUST

พ. 11 ส.ค. 09.00-16.00 น.

อบรม "Advance Import – Export & Customs Case Study" รุ่นที่ 2/2565

โดย ดร.ศรีสลา กวมิยกุล

รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สถานที่ สร.ไอบิส สโตร์ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

พ. 18-ศ. 19 ส.ค. 09.00-16.00 น.

อบรมเชิงปฏิบัติการ "การคำนวณต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการ" (Workshop)

โดย อาจารย์ราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์

ดร.สุวัฒน์ จรรยาพูน

ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสด้านซัพพลายเชนและโลจิสติกส์

สถานที่ สร.ไอบิส สโตร์ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 8,132 บาท บุคคลทั่วไป 10,272 บาท

SEPTEMBER

พ. 8 ก.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม "พิกัดอัตราศุลกากรระบบฮาร์โมนี การจำแนกและหลักเกณฑ์การตีความพิกัดศุลกากร"

โดย อาจารย์สมยศ โมฬากาสี

ผู้เชี่ยวชาญด้านพิกัดศุลกากร

สถานที่ สร.ไอบิส สโตร์ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

จ. 12 ก.ย. 09.00-16.00 น.

อบรม "บทบาทของฝ่ายจัดซื้อจัดหาในการประหยัดต้นทุนให้กิจการ"

โดย อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนมหัทธนะ

B.Sc., LL.B., C.P.M., A.P.P., MCIPS

ผู้ก่อตั้งและนายกคนแรกของสมาคมบริหารงานจัดซื้อ

และซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย

สถานที่ สร.ไอบิส สโตร์ รัชดา (MRT ห้วยขวาง)

ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

Make your entire customs & trade compliance processes safer and more efficient – globally



MIC is the worldwide leading provider of global customs and trade compliance software solutions. More than 700 customers, in 55+ countries, on six continents, use MIC customs and trade compliance software.

Automation and cost savings with just one contact!

MIC is the specialist for the integration of a global customs and trade compliance system with regards to regional and national legislation requirements. The MIC software modules comply with all requirements of the customs and trade compliance management of international companies. MIC simply offers tailored software solutions – both multinational and multiregional!

One system, one customs & trade compliance database, one user interface, one maintenance, implementation and support service – globally.

Everything from a single source, with one contact, as an On-Premises or Software as a Service (SaaS)/Cloud solution.

Get your personal presentation of field-tested customs solutions and contact us:

MIC

Tel.: +43(0)732-778496

sales@mic-cust.com

www.mic-cust.com

mic managing
international
customs & trade compliance