



GSA and ASA Meeting 2023



ร่วมผลักดันการกำหนดมาตรฐานบริการขั้นต่ำ
ของสายการบินเรือระบบคอนเทนเนอร์



Economic Indicators : Jul 2023



01

Export Value



22,143.20 MUSD ▼ -4%
764,444.00 M.Bht ▼ -8%

Jul



163,313.40 MUSD ▼ -5%
5,554,796.20 M.Bht ▼ -3.80%

Jan - Jul

02

Partner Country (Jul 2023)



	China	US	Japan	Vietnam	India
Growth	▼ -2.81%	▲ 0.95%	▼ -2.02%	▼ -28.93%	▼ -2.17%
MUSD	2,677.20	3,777.60	1,940.20	823.40	853.90

03

Oil price (USD/Barrel) & Gold Aug 2023

Oil Price

OPEC	Brent	WTI
85-90	83-88	78-88



Gold

Price	Export
1,917.06	221.1
USD/Ounce	MUSD



04

Thai Additional Statistic



GDP Q2/2023
+1.80% (YoY)



Inflation Rate
+0.88% (YoY)

(Aug 2023)



Current balance
-15,407.83 M.THB



Interest rate policy
2.25%

06

Baht/USD (Aug 2023)



35.5

YTD ▼ -2.90%

THB/USD



YoY ▲ 2.74%

07

Marine Statistics (August 2023)

Freight Rate

(UNIT/TEU)



Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
190	199	952	850	1,700

Bunker Prices



VLSFO	640.5 - 667.5
IFO380	562.5 - 592.0

TNSC New Government Recommendation

QUICK WIN

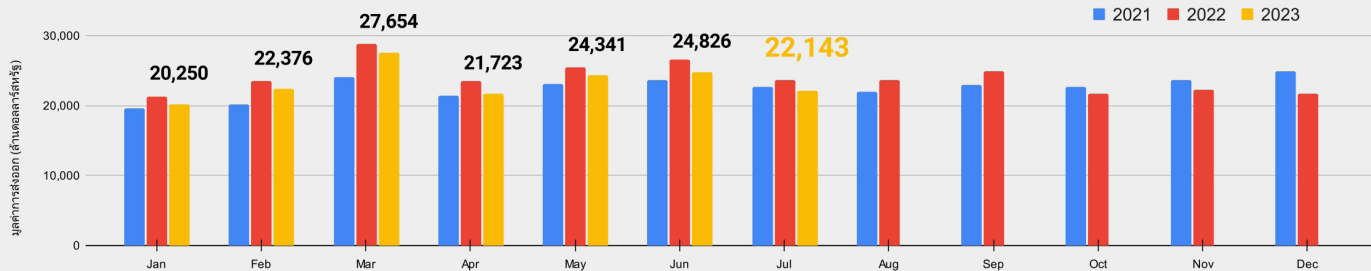
- เร่งลดต้นทุนการผลิตเพื่อรักษาความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในสถานการณ์เศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก
- เร่งรัดการจัดกิจกรรมส่งเสริมการส่งออกในตลาดเป้าหมาย
- เร่งการเจรจาการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) และความตกลงทางการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจรูปแบบอื่น
- ส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment Hub) โดยทดลองผ่านคลังหรือยกเลิข้อจำกัดการถ่ายลำ (Transshipment Sandbox)
- ขอให้มิเกลไกในการขับเคลื่อนมาตรการทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม
- พัฒนา Trade Facilitation Platform ให้เกิด Information Flow และ Big Data
- สนับสนุน Supply Chain Financing และรักษาเสถียรภาพเงินบาท

Economic Indicators : Jul 2023



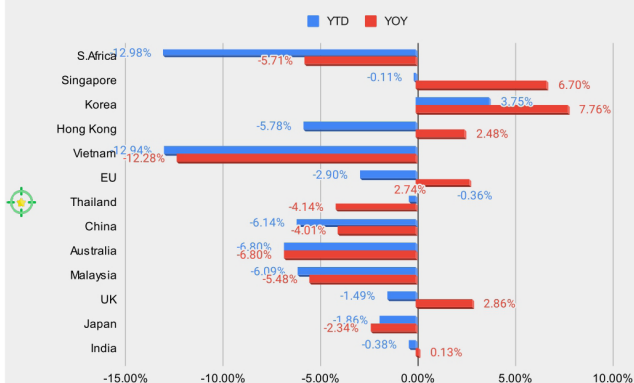
01

Thailand Export Situation



02

Exchange Rate (6 Sep 2023)



สินค้าส่งออกสำคัญ (สำคัญ) มูลค่าส่งออก (ล้านบาท) การเติบโต (YoY%) Forecast 66

สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)	การเติบโต (YoY%)	Forecast 66
สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"			
ข้าว	344.4	▲ 18.80%	20%
ยางพารา	293.2	▼ -37.80%	-15% to -20%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	269.2	▼ -7.70%	0%
น้ำตาลทราย	278.6	▼ -30.30%	15%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
อาหารทะเล แช่เย็น แช่แข็ง กระป๋องและแปรรูป	402.9	▼ -13.80%	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	84.4	▼ -6.40%	
ผลไม้สด ผักสด แช่เย็น แช่แข็ง แห้ง	903.4	▲ 2.90%	0% to 2%
กระป๋องและแปรรูป			
โกสุดแช่เย็น แช่แข็งและแปรรูป	326.7	▼ -9.60%	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"			
ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	3494.5	▲ 18.80%	
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1358.4	▲ 6.90%	3% to 5%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อิเล็กทรอนิกส์"			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และ ส่วนประกอบ	1096.2	▼ -24.20%	
Hard Disk Drive	355.2	▼ -46.30%	
แผงวงจรไฟฟ้า	756.5	▲ 3.20%	3% to 5%
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2253.8	▼ -4.70%	
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	420	▼ -24.70%	
สินค้าส่งออกกลุ่ม "ปิโตรเคมี"			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1069.3	▼ -6.20%	-5%
เคมีภัณฑ์	572.1	▼ -30.60%	-20%
เม็ดพลาสติก	732.2	▼ -15.80%	
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	1067.7	▼ -9.36%	-20%
สินค้าส่งออกกลุ่ม "อัญมณี"			
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	806.8	▼ -25.30%	-10%
น้ำมันสำเร็จรูป	685.9	▼ -38.00%	0%
สิ่งทอ	487.7	▼ -15.30%	-10%

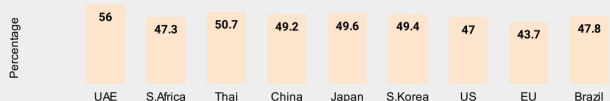
03

Inflation Rate (Jan 2023 - Aug 2023)



04

PMI Index (Jul 2023 - Aug 2023)



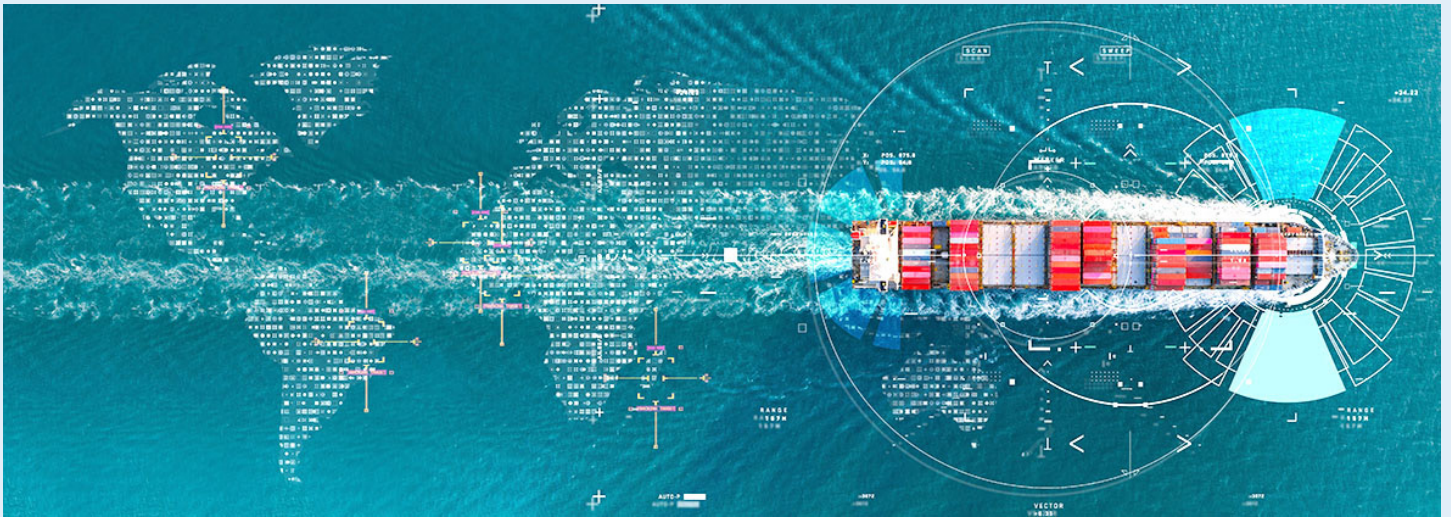
05

Shanghai Containerized Freight Index



“สรท. หวังรัฐบาลใหม่ กระตุ้นการส่งออกโค้งสุดท้าย”

วันอังคารที่ 5 กันยายน 2566 เวลา 10.30-12.00 น. ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับ นายสุภาพ สุวรรณพิมลกุล รองประธาน ระบุว่าภาวะการค้าระหว่างประเทศของไทยเดือนกรกฎาคม 2566 กับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า การส่งออกมีมูลค่า **22,143.2**ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ **หดตัว 6.2%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ **764,444** ล้านบาท **หดตัว 7.7%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในเดือนกรกฎาคมหดตัว **2.0%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 24,121.0 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ **หดตัว 11.1%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 842,843 ล้านบาท **หดตัว 12.5%** **ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือนกรกฎาคม 2566 ขาดดุลเท่ากับ 1,977.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเท่ากับ 78,399 ล้านบาท**



ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนมกราคม - กรกฎาคมของปี 2566 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (YoY) พบว่า ไทยส่งออกรวมมูลค่า **163,313.5** ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ **หดตัว 5.5%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 5,554,796 ล้านบาท **หดตัว 3.8%** (เมื่อหักทองคำ น้ำมัน และอาวุธยุทโธปกรณ์ พบว่าการส่งออกในช่วงมกราคม - กรกฎาคม หดตัว **2.3%**) ในขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 171,598.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ **หดตัว 4.7%** และมีมูลค่าในรูปเงินบาทเท่ากับ 5,554,796 ล้านบาท **หดตัว 3.8%** **ส่งผลให้ดุลการค้าของประเทศไทยในเดือน มกราคม - กรกฎาคม 2566 ขาดดุลเท่ากับ 8,285.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือคิดเป็น 355,561 ล้านบาท**

อนึ่ง สรท. คาดการณ์เป้าหมายการทำงานด้านการส่งออกรวมทั้งปี 2566 ที่ 1% (ณ เดือนกันยายน 2566) โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญในปี 2566 ได้แก่ 1) การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกส่งผลต่อเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าสำคัญ เช่น ตลาดสหรัฐฯ ยุโรป และจีน 1. ส่งผลให้อุปสงค์ของสินค้าและบริการปรับลดลง 2. อัตราดอกเบี้ยทั่วโลกยังคงทรงตัวอยู่ในระดับสูง ส่งผลต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจ และภาระต้นทุนการกู้เงินของผู้ประกอบการ 2) ดัชนีภาคการผลิต (PMI) ทรงตัวอยู่ในระดับต่ำ 3) ต้นทุนวัตถุดิบปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลต่อต้นทุนการผลิตในภาคอุตสาหกรรมปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น 4) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อาจส่งผลต่อปริมาณผลผลิตทางการเกษตร และการขนส่ง

ทั้งนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลใหม่ เพื่อ “ยกระดับความสามารถการแข่งขันด้านการค้าระหว่าง

ประเทศ” ประกอบด้วย ลดต้นทุน ยกระดับประสิทธิภาพ และ สร้างโอกาสทางการค้า พร้อมทั้งข้อเสนอแนะการดำเนินงานที่สำคัญแยกตามประเด็นยุทธศาสตร์ 10 ด้าน มีรายละเอียด ดังนี้

ด้านการศึกษาและการยกระดับฝีมือแรงงาน (Education and Labor Skill Development)

1. เร่งสนับสนุนงบประมาณเพื่อยกระดับฝีมือ (Upskill) และปรับเปลี่ยนทักษะฝีมือ (Reskill) ของแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรม รวมถึงการทำ Internship Industry ร่วมกับบริษัทหรือกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีความต้องการ
2. เร่งส่งเสริมและสนับสนุนทั้งด้านการเงินและการพัฒนาหน่วยงานหรือสถาบันฝึกอบรมของไทยได้รับการรับรองมาตรฐานสากล อาทิ ISO 29990 เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพการฝึกอบรมในประเทศให้เป็นที่ยอมรับของสถานประกอบการและสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนจากต่างประเทศ
3. เร่งส่งเสริมการเพิ่มทักษะทางด้านภาษาต่างประเทศของแรงงานเพื่อใช้สำหรับการสื่อสารทางการค้าระหว่างประเทศ และการทำงานร่วมกับนักลงทุนจากต่างประเทศ
4. เร่งพัฒนาวิทยากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและ Artificial Intelligent (AI) โดยจัดและสนับสนุนงบประมาณอบรมหลักสูตร Training for Trainers เพื่อเพิ่มจำนวนการฝึกอบรมให้แก่แรงงานในภาคอุตสาหกรรมที่มีจำนวนมาก
5. เร่งสนับสนุนภาคการศึกษาโดยเฉพาะกลุ่มอาชีวะและกลุ่มวิชาชีพ

เฉพาะทางที่ต้องใช้ทักษะขั้นสูง ให้ตรงตามความต้องการของภาคอุตสาหกรรมและการเปลี่ยนผ่านทางเทคโนโลยี โดยเฉพาะหลักสูตรด้านระบบอัตโนมัติและเทคโนโลยีหุ่นยนต์ เพื่อรองรับและสร้างงานสร้างรายได้ในประเทศได้มากขึ้น

ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม (Technology & Innovation)

1. เร่งส่งเสริมให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Information Flow) เชิงบูรณาการระหว่างรัฐและเอกชนผ่านแพลตฟอร์มการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Platform) และบริหาร Big Data เพื่อนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ในการวางแผน
2. เร่งยกระดับการวิจัยและพัฒนา (R&D) ในภาคการผลิตและภาคการส่งออก เพื่อให้มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมสำหรับยกระดับประสิทธิภาพในการแข่งขันทางธุรกิจ
3. เร่งปรับการส่งเสริมการลงทุนโดยให้สิทธิประโยชน์ที่ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการแต่ละราย (Tailor-Made) แทนการให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน (One size fits all)

ด้านการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในตลาดโลก (Competitiveness in Global Market)

1. เร่งรัดการจัดกิจกรรมส่งเสริมการส่งออกในตลาดเป้าหมาย อาทิ
 - 1) ส่งเสริมการส่งออกข้าวไทยในตลาดตะวันออกกลาง
 - 2) ส่งเสริมการส่งออกผลไม้ในตลาดจีน
 - 3) ส่งเสริมการส่งออกสินค้าอาหารในตลาดตะวันออกกลาง สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา
 - 4) ส่งเสริมการส่งออกอัญมณีและเครื่องประดับ ในตลาดอินเดีย และตะวันออกกลาง
 - 5) ส่งเสริมการส่งออกยางพาราและยางล้อรถยนต์ในตลาดจีนและกลุ่มประเทศ RCEP สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา
2. การพิจารณาปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำของไทยต้องอยู่ในระดับที่สอดคล้องกับทักษะฝีมือและผลิตภาพในการผลิตของแรงงาน เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันของการส่งออก
3. เร่งจัดหาแหล่งเงินทุน และอำนวยความสะดวกขั้นตอนการขอใบอนุญาต เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการสามารถปรับเปลี่ยนไปใช้พลังงานทดแทนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ โซลาร์เซลล์
4. เร่งลดต้นทุนการผลิตเพื่อรักษาความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในสถานการณ์เศรษฐกิจถดถอยทั่วโลก โดยเฉพาะ 1) การบริหารต้นทุนพลังงาน ค่าไฟฟ้า อัตราดอกเบี้ย ค่าจ้างขั้นต่ำให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และ 2) ชะลอการบังคับใช้กฎระเบียบที่อาจเป็นอุปสรรคในการทำธุรกิจ
5. กำหนดนโยบายเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สำหรับเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) ตลอดจนขับเคลื่อนนโยบายยานยนต์ High-Performance ICE เพื่อรักษาโอกาสทางการตลาดในช่วงการเปลี่ยนผ่านไปสู่ยานยนต์ไฟฟ้า หรือยานยนต์พลังงานสะอาดประเภทอื่น ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาในการปรับเปลี่ยนรูปแบบพลังงานทั่วโลกถึงประมาณ 30 ปี
6. เร่งพิจารณา 1) ยกเว้นการเก็บค่าภาระสินค้า (Cargo Dues) สำหรับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งด้วยเรือลำเลียง (Barge) จากท่าเรือแหลมฉบัง

ผ่านร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยาเข้าไปขนถ่ายหรือส่งมอบในเขตท่าเรือกรุงเทพ 2) จัดกลุ่มประเภทหรือรายการสินค้าและกำหนดอัตราเรียกเก็บค่าภาระสินค้าสำหรับสินค้าแต่ละประเภทให้มีสัดส่วนสอดคล้องกับราคาสินค้า

ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

1. ส่งเสริมให้มีการลงทุนเพื่อใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและระบบ Artificial Intelligent ในการบริหารจัดการกิจกรรมในท่าเรือ รวมถึงการลงทุนในเครื่องมือบริหารจัดการหน้าท่าที่มีความทันสมัยและเป็นระบบอัตโนมัติ (Automation) เพื่อยกระดับความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือทั้งในส่วนของปฏิบัติการเรือ ลานกองตู้ และ Inland Transport เข้าสู่พื้นที่หลังท่าเรือ (Hinterland) ซึ่งนอกจากจะทำให้สามารถให้บริการเรือได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ยังสามารถลดความแออัดการจราจรทางบกเข้า-ออกท่าเรือ
2. พิจารณาใช้ประโยชน์จากการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานทั้งของภาครัฐและภาคเอกชนที่มีอยู่ร่วมกัน อาทิ ท่าเรือ ลานกองตู้สินค้า สถานีบรรจุและคัดแยกสินค้ากล่อง ในฐานะโครงข่ายการขนส่งในประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อระบบเศรษฐกิจ เพื่อลดต้นทุนจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ซ้ำซ้อนหรือเกินความจำเป็น และให้มุ่งเน้นการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลและยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการแก่การค้าระหว่างประเทศ

ด้านเสถียรภาพทางการเงิน (Financial Stability)

1. สนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ด้วย Supply Chain Financing
2. เร่งสร้างเสถียรภาพค่าเงินบาทเพื่อลดความเสี่ยงทางการเงินของผู้ประกอบการจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน อาทิ ส่งเสริมการใช้สกุลเงินท้องถิ่น (Local Currency) ในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ และใช้สกุลเงินต่างประเทศในการซื้อขายระหว่างซัพพลายเชนในประเทศ

ด้านความยั่งยืน (Sustainability)

1. ให้ความสำคัญกับความมั่นคงทางอาหาร (Food Security) และการพัฒนา Future Food เพื่อให้มีสินค้าที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดและสามารถรักษาอัตราการเติบโตในการส่งออกสินค้าอาหารอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ยังมีปริมาณเพียงพอต่อการบริโภคในประเทศ
2. เร่งผลักดันการพัฒนาการขนส่งเพื่อสิ่งแวดล้อม อาทิ เร่งรัดโครงการ Green Port Initiative เพื่อลดการปล่อยคาร์บอนในกระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นต้น
3. เร่งสนับสนุนด้านการเงินเพื่อการลงทุนเพื่อสิ่งแวดล้อม (Green Financing) อาทิ สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ไม่เกินอัตราดอกเบี้ยนโยบาย (Policy Interest Rate) สำหรับการกู้เงินเพื่อปรับปรุงกระบวนการผลิตและกิจกรรมทางธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดการใช้พลังงานและการปล่อยคาร์บอน
4. เร่งนำเสนอมาตรการและเครื่องมือเพื่อยกระดับให้ผู้ประกอบการภาคการผลิต และภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ สามารถเปลี่ยนผ่านและยกระดับไปสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutral) อาทิ 1) เร่งกำหนดเป้าหมายและทิศทางของประเทศไทยในการพัฒนาพลังงานที่เป็น

มิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ภาคธุรกิจทางทิศทางการลงทุนและการเลือกใช้เทคโนโลยี 2) เร่งพัฒนาแนวทางหรือวิธีการตรวจประเมินและการรับรองการปล่อยคาร์บอนในกระบวนการทางธุรกิจซึ่งเป็นที่ยอมรับของประเทศคู่ค้าและสอดคล้องตามหลักสากล เป็นต้น

ด้านความเชื่อมโยงระดับภูมิภาค (Regionalization)

1. เร่งการเจรจาการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) และความตกลงทางการค้าและความร่วมมือทางเศรษฐกิจรูปแบบอื่น อาทิ Mini FTA, Mutual Recognition Agreement (MRA), หุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ เป็นต้น ทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคี และหน่วยงานระดับท้องถิ่น เพื่อลดความซับซ้อนและอุปสรรคในการเข้าถึงตลาดและแหล่งวัตถุดิบ ให้ผู้ประกอบการไทยสามารถนำเสนอสินค้าเข้าสู่ตลาดโลกและแสวงหาวัตถุดิบสำคัญได้มากขึ้น

ด้านโลจิสติกส์และการเชื่อมต่อในอาเซียน (Logistics and Connectivity in ASEAN)

1. ส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment Hub) โดยทดลองผ่อนคลายนโยบายหรือยกเลิข้อจำกัดการถ่ายลำ (Transshipment Sandbox) เป็นเวลา 1 ปี ตลอดจนประยุกต์แนวทางการดำเนินการที่ผ่านมาของท่าเรือศูนย์กลางการถ่ายลำที่สำคัญในต่างประเทศ อาทิ สิงคโปร์ และฮ่องกง เป็นต้น มาใช้ในการกำกับดูแลในประเทศไทย

2. กำหนดมาตรการเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงในประเทศ อาทิ เพิ่มบทบาทและกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนและลดภาษีเงินได้นิติบุคคลในการประกอบกิจการของเอกชนในระบบรางและการขนส่งทางน้ำในประเทศ เพื่อทดแทนการขนส่งทางถนน ซึ่งจะทำให้สามารถลดต้นทุนและลดการปล่อยคาร์บอนในภาคขนส่งให้ต่ำลง

3. ขยายเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ณ ด่านศุลกากรสำคัญ อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และด่านชายแดนสำคัญ ให้เป็น 7 วัน 24 ชั่วโมง และไม่คิดค่าล่วงเวลาจากผู้ให้บริการ เพื่อให้รถขนส่งสินค้าสามารถกระจายเข้าสู่ด่านได้ตลอดเวลา ทำให้สามารถลดปัญหาความแออัดจากปริมาณรถสะสมหน้าด่าน

4. สนับสนุนผู้ประกอบการสายการบินเพิ่มบริการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบประจำเส้นทางโดยเครื่องบินขนส่งสินค้า

5. เร่งฟื้นการเจรจา Cross Border Transport Agreement (CBTA) เพื่อลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดน และเพิ่มสิทธิให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยสามารถขนส่งสินค้าจากไทยผ่านประเทศเพื่อนบ้านไปยังประเทศเป้าหมายทางการค้า อาทิ จีน โดยไม่ต้องเปลี่ยนยานพาหนะและพนักงานขับรถ

ด้านการค้าดิจิทัล (Digital Trade)

1. เร่งพัฒนามาตรฐานธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เพื่อสนับสนุน ส่งเสริมการทำธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศให้อยู่ในรูปแบบ A Complete Digital Trading Process ทั้งในส่วนของรัฐและเอกชน โดยสามารถเชื่อมต่อระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เข้ากับ e-Payment และระบบภาครัฐ อาทิ National Single Window (NSW) และ Port Community System (PCS)

2. ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีเพื่อลดต้นทุนของผู้ส่งออกในการเข้าสู่

E-Commerce Platform หลักในประเทศเป้าหมาย เพื่อให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ตลอดจนวิสาหกิจชุมชนสามารถเข้าถึงช่องทางทางการค้าออนไลน์ได้มากขึ้น

3. พิจารณาลงทุน E-Commerce Super Platform ของไทย เพื่อเป็นช่องทางแนะนำเสนอและจัดจำหน่ายสินค้า

4. เร่งรัดการพัฒนา ระบบ Port Community System (PCS) ให้พร้อมให้บริการ และต่อยอดให้เป็น Maritime Single Window (MSW) เพื่อเชื่อมโยงระบบการทำงานด้านเอกสารและระบบปฏิบัติของผู้เกี่ยวข้องให้เป็นหนึ่งเดียว สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน และบริหารจัดการกรณีวิกฤตโดยง่าย

5. เร่งรัดการพัฒนา ระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์และเป็น Single Submission โดยปรับปรุงระบบการจัดการฐานข้อมูลและระบบการให้บริการภาครัฐให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน หรือทำ Data Harmonization ทั้งระบบให้สอดคล้อง

ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ (Laws & Regulations)

1. ผลักดันการจัดตั้ง Global Fair-Trade Committee on Maritime Transport ภายใต้อองค์กรระหว่างประเทศ อาทิ องค์กรการค้าโลก หรือ องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นต้น เพื่อเป็นเวทีสำหรับการหารือระหว่างผู้ส่งสินค้า (Shippers) และสายการบินเรือ (Shipping Lines) ให้เกิดความเป็นธรรมในการกระทำใดๆ ของสายเรือต่อผู้ใช้บริการ เนื่องจาก 1) ผู้ส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีอำนาจในการต่อรองน้อยกว่าสายการบินเรือ ซึ่งเป็นบริษัทข้ามชาติที่มีขนาดใหญ่ และมีกรรมวิธีทั้งในรูปแบบ Vertical และ Horizontal และ 2) หน่วยงานกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าในแต่ละประเทศไม่สามารถแก้ไขปัญหาอำนาจต่อรองที่เหนือกว่าในกรณีของบริษัทข้ามชาติ โดยเฉพาะในตลาดขนส่งสินค้าทางทะเลได้โดยลำพัง จึงจำเป็นต้องสร้างกลไกความร่วมมือในลักษณะพหุภาคีเพื่อเจรจากับบริษัทข้ามชาติ ตลอดจนกำหนดแนวทางปฏิบัติให้กับหน่วยงานกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าในแต่ละประเทศสามารถดำเนินการในทางเดียวกัน

2. ผลักดันการกำหนดเงื่อนไขการให้บริการและสัญญาการขนส่งของสายเรือให้เป็นธรรมและสอดคล้องกับการดำเนินงานตามข้อเสนอ 2022 Bill of Cargo Right Manifesto ของ Global Shippers' Alliance (GSA)

3. ผลักดันและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการส่งออกและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้รับการรับรองเป็น Known Consignor และ Regulated Agent ตามมาตรฐานองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และมาตรฐานของประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ สหภาพยุโรป

4. ปรับปรุงกฎระเบียบด้านผังเมืองให้สอดคล้องกับการลงทุนใหม่ โดยกำหนดเงื่อนไขให้สามารถลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดปริมาณของเสียในกระบวนการผลิต รวมถึงการลงทุนในระบบอัตโนมัติและเครื่องจักรที่มีความทันสมัยเพื่อทดแทนการใช้แรงงาน เป็นต้น

5. เร่งแก้ไขกฎหมายความสูงรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ และความสูงรถบรรทุกรถยนต์ (Car Carrier) ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล และสอดคล้องกับข้อเท็จจริงการขนส่งทางถนนในปัจจุบัน



Asian Shippers' Alliance (ASA) และ Global Shippers' Alliance (GSA)

ร่วมผลักดันการกำหนดมาตรฐานบริการขั้นต่ำของสายการบินเรือระบบคอนเทนเนอร์



ระหว่างวันที่ 4-6 กันยายน 2566 ที่ผ่านมา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) โดย ดร.ชัยชาญ เจริญสุข ประธาน สรท. ร่วมกับ คุณสมพล ธนาดำรงศักดิ์ กรรมการ สรท. และประธานคณะกรรมการ Global Maritime Transport และคุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สรท. ได้เข้าร่วมประชุมประจำปี 2566 ของ Asian Shippers' Alliance (ASA) หรือกลุ่มพันธมิตรสภาผู้ส่งสินค้าแห่งเอเชีย และ Global Shippers' Alliance (GSA) หรือกลุ่มพันธมิตรสภาผู้ส่งสินค้าโลก ซึ่งเป็นการรวมตัวของสภาและสมาคมผู้ส่งสินค้าในเอเชียและทั่วโลก จัดขึ้นที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย โดยมี Malaysian National Shippers' Council (MNSC) ในฐานะประธาน ASA สมัยปัจจุบัน ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม และมีชาติสมาชิกที่เข้าร่วมการประชุมประกอบไปด้วย American Association of Exporters and Importers (AAEI), Australian Peak Shippers Association (APSA), Shippers' Council of Bangladesh (SCB), Dutch Shippers' Council, European Shippers Council (ESC), Indonesian National Shippers Council (INSC), Hong Kong Shippers' Council (HKSC), Macau Shippers' Association (MSA), Malaysian National Shippers' Council (MNSC), Korean Shippers' Council (KSC), Sri Lankan Shippers' Council (SLSC), และ Thai National Shippers' Council (TNSC) เป็นต้น

ผู้ส่งสินค้าทั่วโลกประสบปัญหาที่คล้ายคลึงกันจากการให้บริการของสายการบินเรือ

1. ที่ประชุมได้รับทราบรายงาน Country Reports จากแต่ละประเทศ

ซึ่งได้ระบุถึงประเด็นปัญหาจากการใช้บริการของสายการบินเรือ โดยมีประเด็นร่วมที่สำคัญ อาทิ

2. คุณภาพบริการของสายเรือที่ยังไม่เป็นไปตามความความหวัง ยังคงมีการให้ข้อมูลที่ล่าช้า โดยสายการบินเรือจำนวนมากยังไม่ได้มีการพัฒนาการทำงานและเอกสารให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และยังไม่ได้ช่วยแก้ไขปัญหาแก่ผู้ใช้บริการอย่างทันทั่วถึง โดยเฉพาะการประสานงานกับสมาชิกที่เกี่ยวข้องในกระบวนการขนส่ง อาทิ ท่าเรือ ลานกองตู้สินค้า และผู้ขนส่งเกี่ยวเนื่อง เป็นต้น

3. สภาพตู้คอนเทนเนอร์ที่ได้รับมาบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก ทั้งสภาพทั่วไปและด้านความสะอาด ไม่สอดคล้องกับความต้องการและมาตรฐานที่ผู้ส่งสินค้ากำหนดหรือร้องขอ

4. แม้ว่าสถานการณ์วิกฤตการณ์ขนส่งสินค้าทางทะเลจะผ่านพ้นไปแล้ว แต่ในทางปฏิบัติผู้ส่งออกในแต่ละประเทศยังคงพบปัญหาจากการบริหารจัดการปริมาณระวางเรือของสายการบินเรือโดยการยกเลิกเที่ยวเรือหรือไม่นำเรือที่มีมาให้บริการ (แม้ว่าปริมาณระวางเรือที่มีอยู่จริงจะมีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง) เพื่อต้องการควบคุมให้มีความสมดุลของกองเรือที่ให้บริการและปริมาณสินค้า เพื่อรักษาระดับการว่างให้ยังคงอยู่ในระดับสูง

สายการบินเรือและมีตัวแทนมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม (Surcharge) และค่าใช้จ่ายในประเทศ (Local Charge) เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการผลักภาระค่าใช้จ่ายให้ผู้เกี่ยวข้องมีการเรียกเก็บแทน อาทิ Depot Gate-in Charge ในประเทศมาเลเซีย โดยไม่ได้ยกเลิกหรือปรับลดค่าใช้จ่ายที่ตนเองเคยรับผิดชอบอยู่แต่เดิม ทำให้ต้นทุนในภาพรวมของผู้ส่งสินค้าเพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

Global Shippers' Alliance ผลักดันการกำหนดคุณภาพบริการขั้นต่ำในการให้บริการของสายการบินเรือ

จากปัญหาที่พบในการใช้บริการตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ที่ประชุมเห็นควรให้มีการประกาศจุดยืนของผู้ส่งสินค้าต่อคุณภาพบริการขั้นต่ำของสายการบินเรือ โดยให้พัฒนาจาก 2022 Bill of Cargo Right Manifesto ซึ่ง GSA ได้หารือร่วมกับองค์กรระหว่างประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จนนำไปสู่การปรับรูปแบบเป็น Declaration เพื่อให้เกิดการยอมรับและสามารถผลักดันดำเนินการในระยะต่อไปได้สะดวกมากยิ่งขึ้น โดยในเบื้องต้นมีประเด็นหารือที่กำหนดให้เป็นวาระในการพิจารณารายละเอียดระหว่างชาติสมาชิก เพื่อให้ได้ข้อเสนอที่ชัดเจนดังนี้

1. การกำหนดเงื่อนไขในสัญญาการใช้บริการขนส่ง รวมถึง สิทธิ หน้าที่ และการเยียวยาความเสียหาย ต้องเป็นธรรม สมดุล สามารถบังคับได้ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้า และได้รับความเคารพโดยทั้งสองฝ่าย
2. ความน่าเชื่อถือของตารางเดินเรือเป็นสิ่งที่สำคัญของการขนส่งสินค้า

ทางทะเลในระบบคอนเทนเนอร์ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ต้องสมเหตุสมผล มีข้อมูลกำหนดการใหม่ที่แน่นอน และต้องรายงานให้ผู้ส่งสินค้า รวมถึงผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ขนส่งที่ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเองทราบในทันทีที่ตารางเดินเรือมีการเปลี่ยนแปลง

3. กรณี no-shows โดยผู้ส่งสินค้า และกรณี roll-overs ผู้สินค้าโดยสายเรือ จำเป็นต้องมีการพิจารณาและชดเชยความเสียหายตามสัดส่วนและในระยะเวลาที่เหมาะสม ไม่เนิ่นนานจนเกินไป

4. ผู้ส่งสินค้าต้องสามารถเรียกร้องสิทธิ์หรือเรียกร้องให้สายการเดินเรือรับผิดชอบความเสียหายได้โดยไม่กระทบต่อการใช้บริการตามปกติ

5. การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มโดยสายการเดินเรือต้องจำกัดเฉพาะกรณีเกิดจากเหตุสุดวิสัยภายนอกที่เกิดขึ้นเป็นการชั่วคราวและอยู่นอกเหนือจากการควบคุมของสายการเดินเรือ และต้องไม่เรียกค่าใช้จ่ายซ้ำซ้อน กล่าวคือ ต้องไม่เป็นต้นทุนที่อยู่ในค่าระวางที่เรียกเก็บแล้ว ต้องไม่เรียกเก็บค่าใช้จ่ายเดียวกันนั้นซ้ำกับผู้ส่งสินค้าอื่นหรือบุคคลที่สาม

6. การเรียกเก็บค่าใช้จ่าย Detention และ Demurrage ต้องสมเหตุสมผล เก็บตามความเป็นจริง โปร่งใส ตามหลักฐานที่สายการเดินเรือสามารถแสดงและพิสูจน์ได้อย่างชัดเจน และต้องไม่เรียกเก็บหากเกิดจากความล่าช้าที่ไม่สมเหตุสมผลของตารางเดินเรือเอง

7. คุณภาพของตู้เปล่าที่ผู้ขนส่งส่งมอบให้กับผู้ส่งสินค้าต้องสอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนด อาทิ the CTU Code และสอดคล้องกับความต้องการของผู้ส่งสินค้า

8. เนื่องจากระบบการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ที่สามารถทำงานร่วมกันได้ มีผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากความสามารถในการบรรทุก ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญต่อประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้น การแลกเปลี่ยนข้อมูลการพยากรณ์ความต้องการขนส่งของผู้ส่งสินค้า และการพยากรณ์ความสามารถในการบรรทุกของผู้ขนส่ง เป็นสิ่งที่ควรทำให้มากเท่าที่เป็นไปได้

9. ผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าต้องมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้าและเหตุการณ์ต่างๆ ระหว่างกันให้มากขึ้นด้วยวิธีที่โปร่งใสและเชื่อถือได้ พร้อมทั้งต้องมีข้อตกลงในการจัดการข้อมูล การรักษาความลับของข้อมูล และการนำข้อมูลไปใช้เพียงเฉพาะตามวัตถุประสงค์ที่ตกลงกัน หากต้องการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์อื่น ต้องมีการขออนุญาตเป็นคราวไป

10. ผู้ขนส่งสินค้าต้องสามารถให้ข้อมูลตลอดจนเอกสารดิจิทัลที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลของการปล่อย Carbon Footprint ของตนเองให้แก่ผู้ส่งสินค้า

11. ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลต้องพยายามร่วมมือกับผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อให้การวางมาตรฐาน การเรียกเก็บค่าธรรมเนียม และการออกกฎ ไม่ใช้การกำหนดแต่ฝ่ายเดียว แต่เกิดจากความเห็นชอบจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ที่ประชุมกำหนดกรอบเวลาในการพิจารณาข้อเสนอชุดแรกให้แล้วเสร็จในปี 2567 เพื่อหารือร่วมกับหน่วยงานระหว่างประเทศ และผลักดันให้ภาครัฐของชาติสมาชิกมีการปรับปรุงกฎระเบียบในประเทศให้เกิดความเป็นธรรมในการใช้บริการต่อไป

รูปแบบการขนส่งสินค้าทางเลือกและมาตรฐานสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

ชาติสมาชิกได้มีการหารือและให้ความสำคัญกับการพัฒนารูปแบบการ

ขนส่งสินค้าทางเลือกอื่นนอกเหนือจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อเป็นการขนส่งทดแทนเมื่อการขนส่งทางทะเลเกิดอุปสรรคดังเช่นในช่วง Covid-19 Pandemic ที่ผ่านมา ซึ่งที่ประชุมให้ความสำคัญโอกาสในการพัฒนาการขนส่งทางรางเชื่อมโยง สิงคโปร์ - มาเลเซีย - ไทย - ลาว - เวียดนาม - จีน - ยุโรป เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งระหว่างเอเชียและยุโรป โดยเฉพาะได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความเห็นในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟ ลาว-จีน ตลอดจนโอกาสและอุปสรรคทางด้านการตรวจสอบทางศุลกากรและเอกสารการขนส่งที่ยังต้องปรับปรุงเพื่อให้เกิดประโยชน์จริงต่อการค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ ที่ประชุมเห็นว่า ASA และ GSA สามารถขยายขอบเขตการดำเนินงานในอนาคตให้ครอบคลุมการขนส่งรูปแบบอื่น พร้อมทั้งมอบหมายให้ European Shippers’ Council (ESC) ได้มีการหารือกับ International Road Transport Union (IRU) ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้ United Nation เพื่อพัฒนาความร่วมมือกับ GSA ในด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อให้ชาติสมาชิกทั้งหมดได้นำหลักการที่เป็นสากลมาประยุกต์ใช้ในภูมิภาคของตน อาทิ การปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางถนนของกลุ่มประเทศใน Greater Mekong Sub-region (GMS) ให้สอดคล้องกับ the United Nations Convention for the Carriage of Goods (CMR) เพื่อยกระดับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกในอาเซียน และเชื่อมต่อไปยังประเทศจีนและสหภาพยุโรปต่อไป

บทบาทและความสำคัญของไทยในเวที ASA และ GSA

Asian Shippers’ Alliance หรือ ASA เป็นการรวมกลุ่มในรูปแบบพันธมิตรของสภาและสมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือในภูมิภาคเอเชีย เพื่อหารือและแลกเปลี่ยนข้อมูล สถานการณ์ปัจจุบัน และแนวทางปฏิบัติในแต่ละประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลและการขนส่งระหว่างประเทศรูปแบบอื่น เพื่อให้สมาชิกซึ่งเป็นผู้ส่งออก ผู้นำเข้า และผู้ส่งสินค้าประเภทอื่น สามารถเข้าใจถึงสถานการณ์ในปัจจุบัน และร่วมมือกันในการเจรจาต่อรองกับสายการเดินเรือ ผลักดันการแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายของภาครัฐในแต่ละประเทศ รวมถึงองค์ระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย ขณะที่ Global Shippers’ Alliance หรือ GSA เป็นการรวมกลุ่มของ Shippers’ Alliance จากแต่ละภูมิภาค เพื่อร่วมกำหนดจุดยืนในการเจรจาและผลักดันการแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายและการกำหนดมาตรฐานคุณภาพบริการในระดับโลก โดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรร่วมก่อตั้ง ASA และ GSA นับตั้งแต่ปี 2015 ที่ผ่านมา และเป็นสมาชิกที่มีบทบาทสำคัญในการผลักดันการทำงานของทั้งสององค์กรมาอย่างต่อเนื่อง จึงได้รับการวางตัวให้เป็นประธาน Asian Shippers’ Alliance (ASA) สมัยวาระปี 2025-2026 ซึ่งเป็นโอกาสอันดีในการผลักดันประเด็นปัญหาที่ผู้ส่งออก-นำเข้าไทยได้รับในปัจจุบันไปสู่การแก้ไขปรับปรุงให้ดีขึ้น รวมถึงการผลักดันประเด็นเพื่อการพัฒนาอื่น ทั้งในกรอบของเอเชียและกรอบระดับโลกต่อไป

ทั้งนี้ ท่านสมาชิกที่ประสงค์สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการประชุมและรายละเอียดการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงให้ข้อเสนอการผลักดันในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้สมาชิกได้รับประโยชน์สูงสุดจากการใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สามารถติดต่อสอบถามหรือให้ข้อมูลเพิ่มเติมได้ทางอีเมล tmsc@tmsc.com และ kongrit@tmsc.com

การล้มนหาห้ข้อ Arbitration and Mediation in Logistics

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกับ Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA), สถาบันอนุญาโตตุลาการ, สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และ JTJB International Lawyers Co., Ltd. จัดงานสัมมนาในห้ข้อ Arbitration and Mediation in Logistics เพื่อให้ข้อมูล และสร้างควมเข้าใจเรื่องการระงับข้อพิพาททางเลือก โดยมีประเด็นสรุปในการล้มนหา ดังน้

การอนุญาโตตุลาการ (Arbitration) เป็นหนึ่งในรูปแบบของการแก้ข้อปัญหาข้อพิพาททางเลือก นอกเหนือจากการเจรจา ต่รอง (Negotiation) การไกล่เกลี่ย หรือการประนอมข้อพิพาท (Mediation) และการแก้ข้อพิพาททางหลัก คือ การดำเนินคดีในศาล (Litigation) โดยทั้งสถาบันอนุญาโตตุลาการของไทย และทาง SCMA ต่างก็ให้บริการในการดำเนินการด้านอนุญาโตตุลาการ ซึ่งมีผู้เชี่ยวชาญที่สามารถให้คำแนะนำ สำหรับการดำเนินการ ตลอดจนสามารถจัดหาผู้ที่จะเข้ามาเป็นผู้ตัดสินชี้ขาดในการเจรจา ที่มีความเชี่ยวชาญโดยเฉพาะ

สำหรับ ศูนย์ระงับข้อพิพาททางเลือก (Thailand Arbitration Center หรือ THAC) เป็นองค์กรอิสระ องค์กรมหาชน โดยเป็นสถาบันที่ให้บริการด้านการอนุญาโตตุลาการ และการประนอมข้อพิพาทในระดับสากล สามารถดำเนินการสำหรับคดีเริ่มตั้งแต่ไม่มีทุนทรัพย์ก็สามารถทำได้ แต่จะดูแลเฉพาะคดีแพ่ง และพาณิชย์เท่านั้น ได้รับการรองรับโดยพระราชบัญญัติสถาบันอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2550

สถิติระยะเวลาการดำเนินคดีอนุญาโตฯ ของ THAC ระหว่างปี 2017-2023

- Normal claim ทุนทรัพย์เกิน 35 ล้านบาท ใช้เวลา 1 ปี 6 วัน
 - Small claim ทุนทรัพย์ไม่เกิน 35 ล้านบาท ใช้เวลา 6 เดือน 4 วัน
- หากเปรียบเทียบกับกรดำเนินกรทางศาลจะใช้เวลาราว 4 ปีครึ่ง - 5 ปี

ข้อดีของการระงับข้อพิพาททางเลือก (Alternative Dispute Resolution)

- THAC เป็นศูนย์บริหารงานคดี ให้การอำนวยความสะดวกด้านสถานที่
- อนุญาโตฯ เป็น private court คู่พิพาทมีอิสระในการเลือกคนกลาง (อนุญาโตตุลาการ หรือผู้ประนอม)

การจัดตั้งศูนย์ระงับข้อพิพาททางเลือกเฉพาะทางด้านโลจิสติกส์ (Thailand Logistics ADR Center หรือ TLAC) เพื่อดูแลการระงับข้อพิพาทเฉพาะทางด้านโลจิสติกส์ สามารถรับงานด้านโลจิสติกส์ทุกประเภททางเรือ ทางอากาศ เป็นต้น

สภาพปัญหาของข้อพิพาทโลจิสติกส์

- การละเมิดและฝ่าฝืนข้อสัญญา
- ข้อพิพาททางพาณิชย์ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ เช่น สินค้าหาย ขนส่งล่าช้า เป็นต้น
- การฝ่าฝืนกฎข้อบังคับทางโลจิสติกส์

การบริการของ TLAC

- การอนุญาโตฯ การระงับข้อพิพาททางเลือกนอกศาล หรือการระงับข้อพิพาทโดยไม่ได้ให้ศาลตัดสิน แต่ให้บุคคลที่สามที่มีความเป็นกลาง และเป็นอิสระเป็นผู้ตัดสิน ** ต้องมีสัญญาาก่อน
- การประนอม กระบวนการระงับข้อพิพาท โดยทั้งสองฝ่ายต้องตั้งผู้ประนอม อาจเป็นหนึ่ง หรือหลายคนได้ ทำให้ทั้งสองฝ่ายตกลงกันด้วยดี ไม่สามารถตัดสินชี้ขาดข้อพิพาทได้ ** ไม่ต้องมีสัญญาาก่อน แต่ต้องยินยอมเข้าร่วมทั้งสองฝ่าย

อนุญาโตตุลาการ มีการประนอม และการไกล่เกลี่ย รวมแล้วเรียกว่าเป็นการระงับข้อพิพาททางเลือก

- ความแตกต่างคือ การไกล่เกลี่ย (ไม่มีคนกลาง) และการประนอม (คนกลางคือผู้ประนอม) ไม่มีข้อกำหนดเข้ามาเกี่ยวข้อง แต่หากมีกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้อง เรียกรการอนุญาโตตุลาการ (คนกลางคืออนุญาโตตุลาการ) ข้อมูล ** เก็บเป็นความลับ **
- ค่าชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ สามารถนำไปบังคับได้ใน 172 ประเทศทั่วโลก ที่เป็นสมาชิกของ New York Convention
- ข้อดีกรณีชนะคดีในการระงับข้อพิพาททางเลือก สามารถได้คืนค่าอนุญาโตตุลาการ ค่าทนายเต็มจำนวน ต่างจากการฟ้องศาลที่หากชนะคดี อาจได้คืนเพียงบางส่วน จากที่จ่ายค่าทนายหลักแสน อาจได้คืนเป็นเพียงหลักหมื่น

ประเด็นหาหรือในการล้มนหา

- สำหรับสายเรือ มีเรื่อง clause กำหนดหลัง BL ซึ่งผูกมัดกับศาลกรณีมีข้อพิพาท ทำให้การใชการระงับข้อพิพาททางเลือกระหว่างสายเรือ กับเจ้าของสินค้าผู้คอนเทนเนอร์ อาจเป็นไปได้ค่อนข้างยาก (อาจเพิ่มเติมเรื่องข้อเสนอการซื้อประกันภัยเพื่อแก้ปัญหานี้) ส่วนการระงับข้อพิพาททางเลือกระหว่างสายเรือ กับบริษัทให้เช่าหรือซื้อเรืออาจมีความเป็นไปได้มากกว่า ในขณะที่เจ้าของสินค้าเรือเทกอง (Bulk) ที่เช่าเรือทั้งลำ อาจใช้การระงับข้อพิพาททางเลือกได้ ซึ่งเป็นรายใหญ่พอกัน หรือไม่ห่างกันมาก
- สำหรับด้านกฎหมาย ข้อพิพาทด้านโลจิสติกส์ในกระบวนการขนส่ง ซึ่งมีคู่กรณีอาจอยู่ในประเทศ และระหว่างประเทศ ปัจจุบันที่ใช้บริการมีที่ SCMA ของสิงคโปร์ และที่ลอนดอน ดังนั้น การมี TLAC จะเป็นประโยชน์มากในการระงับข้อพิพาทในไทย ทำให้ต้นทุนถูกลง ซึ่งต้องมีการตกลงกันก่อน อย่างไรก็ตาม ควรมีการระบุเรื่องการใช arbitration ณ วันที่ทำสัญญาไว้ก่อน
 - ค่าพิพาทศาลไทยใช้ในต่างประเทศไม่ได้ เป็นขอบเขตอำนาจศาลของแต่ละประเทศ ซึ่งแตกต่างจากอนุญาโตตุลาการ ที่เป็นภาคิน New York Convention เมื่อมีค่าชี้ขาดจากประเทศใด สามารถบังคับใช้ใน 172 ประเทศได้ โดยไม่ต้องเข้ากระบวนการใหม่ ใช้เพียงการรับรองค่าชี้ขาด ซึ่งในต่างประเทศใช้เวลารวดเร็ว แต่สามารถให้ศาลตัดสินเรื่องค่าชี้ขาดของอนุญาโตฯ ในกรณี 1) ค่าชี้ขาดไม่เป็นธรรม

2) ค่าชี้ขาดที่ขัดกับกฎหมาย

- สำหรับเจ้าของสินค้า 1) กรณี Modify เหมงการค้ำมาจนเกินไป ทำให้เกิดข้อผิดพลาด หรือความเข้าใจผิด 2) เหมงการค้ำหลากหลาย ซับซ้อน ซึ่งสามารถใช้การระงับข้อพิพาทด้วยตัวกลางเข้ามาช่วย
 - มีข้อกังวลของเจ้าของสินค้าในการฟ้องดำเนินคดีกับสายเรือ เนื่องจากสายเรือมีการ merge เหลือเพียงไม่กี่ราย หากฟ้องรายหนึ่ง อาจทำให้สายเรืออื่นไม่ยอมทำการค้ำกับเจ้าของสินค้านั้น เสียตัวเลือกในการใช้บริการ เป็นต้น
 - สิ่งที่ดำเนินการ: ทำโดยการให้ความรู้ เรื่องข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้ข้อแนะนำในการทำการประกันภัย, ผู้ประกอบการรายใหญ่อาจใช้การทำ Service contract และระบุเรื่อง arbitration ไว้ได้
 - สร้างการรับรู้ด้านการระงับข้อพิพาททางเลือกให้มากที่สุด การกำหนดอยู่ในข้อสัญญา รวมถึงการบรรจุในบทเรียน

สามารถรับชมบันทึกการล้มนหาห้ข้อ Arbitration and Mediation in Logistics ได้ที่ YouTube : TNSC Official



การสัมมนา Maritime Transport Outlook; What are game changers?

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกับ สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) จัดงานสัมมนาในหัวข้อ Maritime Transport Outlook; What are game changers? เพื่อให้ข้อมูลทิศทาง และแนวโน้มการขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์ โดยมีประเด็นสรุปในการสัมมนา ดังนี้

ทิศทางและแนวโน้มการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ ช่วง 6 เดือน-1 ปี

- ปัญหาความหนาแน่นภายในท่าเรือแหลมฉบัง และส่วนต่อขยายลำช้าของ Phase F ทำให้ต้องแก้ปัญหาเรื่องการจราจร รวมถึงการจับน้ำหนักบรรทุก ทำให้ใช้ตู้ละคัน แทนตู้ละ 2 คัน ทำให้เป็นการเพิ่มจำนวนรถ และจำนวนเที่ยวเข้าไปยังท่าเรือ ซึ่งความล่าช้าประมาณ 4 ปี ที่ส่วนต่อขยายคาดว่าจะแล้วเสร็จ ปี 2570-2572 แทนจากแผนเดิมในปีหน้า 2567 ส่งผลกระทบต่อลานคอนเทนเนอร์ ต้องพิจารณาเรื่องการจัดการสินค้า เพื่อลดการเสียเวลา
- แผนการปรับปรุงเรือสำเภา ต้องรอรอครม.
- มีความจำเป็นต้องพิจารณาสร้างแก้มลิงแห่งที่ 2 นอกเหนือจากลาดกระบังที่ปัจจุบันเต็มความสามารถ โดยต้องหารือกับ EEC เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องแผนการจัดการ Zoning

ประเด็นสำคัญ

- เรือคอนเทนเนอร์มีขนาดใหญ่มากขึ้น เรือต่อใหม่ทยอยลงน้ำเพิ่มขึ้น ระยะเวลาจะเพิ่ม 40% ในอีก 3 ปี ข้างหน้า หรือเพิ่มประมาณ 10 ล้าน TEUs ซึ่งในช่วงปี 2018-2019 ที่ผ่านมามีเรือประมาณ 2-5% ไปจอดอยู่ในอู่
- ปัจจุบันสั่งต่อขนาด 24,000 TEUs ใช้เวลาไหลดประมาณ 7 วัน ซึ่งเมื่อเรือใหญ่ขึ้น การกระจุกตัวของรถที่เข้ามาจะเพิ่มขึ้น จึงเป็นเรื่องของ Supply chain ที่ต้องพิจารณาทั้งพื้นที่หน้าท่า และพื้นที่หลังท่า เพื่อให้รถรอคอยน้อยที่สุด ปัจจุบันรับเรือเข้าได้ แต่ไม่สามารถรับลูกค้าเข้าได้ สิ่งที่ยากไปคือพื้นที่กองเก็บหลังท่า จำเป็นต้องเพิ่มสัดส่วนใหม่ในอนาคต
- สายเรือขนาดใหญ่ 8 อันดับแรก รวมกันแล้วเกิน 70-80% ของ supply โลก ทำให้เห็นว่าจะเกิด over supply ซึ่ง Trend นี้จะอยู่ประมาณ 4-5 ปี
- กองเรือส่วนใหญ่ของโลก เป็นเรือขนาดใหญ่ทั้งสิ้น มากกว่า 300 เมตร เห็นได้จาก Oder book fleet capacity กว่า 80% เป็นเรือขนาดใหญ่มากกว่า 300 เมตร
- การส่งเสริมการถ่ายลำ เพื่อเป็นชุมทางเพิ่ม ด้วยเหตุผลทางยุทธศาสตร์ การกระจายตัวของ service ที่เพิ่มมากขึ้นจากเรือที่เข้ามาถ่ายลำ ทำให้ลดปัญหาเรื่องความแออัดการจราจร ให้ผลของ supply chain โดยรวม
- ปี 2016-2017 เป็นช่วงที่เรือไปท่า scrap จำนวนมาก เนื่องจาก over supply มาก และสถานการณ์แย่งกันในช่วงปี 2020 ที่เป็นผลของโควิด สิ่งที่เกิดขึ้นคือ นำเรือไปทำ scrap + จอดเรือเฉยๆ เพราะ demand ลด มีทั้งที่หยุดวิ่งเรือถาวร หรือหยุดวิ่งเรือชั่วคราว รวมถึงการ slow speed วิ่งเรือช้าลง ทำให้ของที่ไปเติมใน supply chain ช้าตามไปด้วย ส่งผลให้มีการทำ Blank sailing ตลอดจนการจัดการ service ใหม่ เช่น จากที่เคยเข้าแหลมฉบัง อาจไม่เข้า รวมถึงเรื่องการ share service ที่หยุดวิ่ง เพื่อจัดการเรื่อง demand
- ค่าเช่าเรือ ช่วงปี 2020-2022 ค่าเช่าเรือพุ่งสูง ค่ำระวางลือกัน ช่วงโควิดเรือไปติด พอไปเช่า ค่าเช่าก็สูงตาม พอเริ่มคลายตัว ค่ำระวางลง ค่าเช่าถูกลง
- สายเรือต่างๆ เริ่มเข้ามา operate ท่าเรือเพิ่มขึ้น Terminal Ownership
- ประสิทธิภาพของการใช้เครนในแหลมฉบังสูงขึ้น ส่วน Yard performance การจัดการในลาน ระหว่างปี 2011-2021 ไม่พัฒนาเพิ่ม ซึ่งจำเป็นต้องให้มีลานกองเก็บเพิ่มขึ้น
- ลงทุนเยอะในเรือ เพราะข้อกำหนดของ IMO ที่เรือสเปคเก่าไม่ตอบโจทย์ของ IMO ทำให้ต้องลงทุนเรื่องระบบ IT และ Design ของเรือ ตัวอย่าง วัด consumption ต่อตู้ ต่อลำที่ขนส่ง เป็นตัวนำมาคำนวณตามมาตรฐานสากล

จึงจำเป็นต้องบริหารจัดการเรือ design เรือ ทำให้เรือเก่าต้องทิ้ง

- ปัจจุบัน เรืออาจแบ่งได้เป็น 1) เรือที่ใช้ Bunker น้ำมันเตา ติดตั้ง scrubber เสียพื้นที่ขน 2) เรือใช้ 2 ระบบ แก๊สโซฮอล และน้ำมันเตา 3) เรือใช้ เมทานอล และน้ำมันเตา 4) e-vessel EV รับผิดชอบประมาณ 700 TEUs วิ่งแถบจีนของ Cosco
- สถานการณ์จะเป็นแบบนี้ประมาณอีก 2 ปี ถึง supply & demand จะเสมอกัน ต้องพิจารณาเรื่องการหา service ที่อาจมีการปรับเปลี่ยนเพิ่มขึ้น
- Supply เป็นแรงกดดันของค้ำระวาง ค่ำระวางลดลงไปอยู่ในระดับเดียวกับปี 2018-2019 แต่ปัจจุบันมีการ Rebound ของค้ำระวางที่ปรับเพิ่มขึ้นมา ระดับหนึ่ง ทั้งจากปัญหาการ strike ในแคนาดา และปัญหาเรื่องระดับน้ำในคลองปานามา ซึ่งมีผลต่อการปรับค่า GRI ส่วนหนึ่ง ในมุมมองของ BSAA ค่ำระวางจะอยู่ใน pattern นี้ ผลกระทบของสภาพอากาศ อาจไม่กระทบมากเท่ากับผลของการแข่งขัน ปีหน้าอาจมีปัญหาเรื่องระดับน้ำของคลองเตยที่ลดลง อาจผันผวน และส่งผลกระทบต่อได้ เมื่อน้ำลดลง ขนาดบรรทุกก็ลดลงตามไปด้วย
- ประเด็นเรื่อง Digital สำหรับการปรับตัวของการใช้ platform เอกสารที่ไหลเวียนในระบบการส่งออก ยังมีอุปสรรคในการเชื่อมโยงระหว่างราชการและเอกชน ความใหม่เก่า ของระบบ กระบวนการทำงานที่ซับซ้อน ปี 2030 ตั้งเป้าการเป็นอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้
 - 1) หากส่วนของการเชื่อมข้อมูลโลจิสติกส์ และเรื่อง data sharing สามารถทำได้ จะทำให้สะดวกขึ้น มีการตั้งเป้าหมายในการทำให้เป็น Real Time Tracking
 - 2) การเชื่อมกับธนาคาร
 - 3) NSW ทำอย่างไรที่สามารถสร้าง Dashboard ให้สมาชิกนำมาใช้ประโยชน์
- การทำให้เป็น Single window เมื่อเข้าไปใช้ PCS สามารถติดต่อได้กับหลายสายเรือ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงใน critical point จำเป็นที่ PCS ต้องแจ้งไปยังผู้ให้บริการ
- Best Container Liner Award ทหาวิธีประเมินคุณภาพบริการ Assessment Criteria ประสานกับแนวทางของทางยุโรป รวมถึงกลุ่มของสายเรือ จะมุ่งเน้นประเด็นใด อาจมีการประเมินเพิ่ม ไตรมาสละ 1 ครั้ง และมอบรางวัลในปีหน้า โดยควรเพิ่มการวัดผลเรื่อง IT & data sharing รวมถึงการเลือกใช้บริการท่าของสายเรือ (Depot) และความรวดเร็วในการให้บริการ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์

ประเด็นเพิ่มเติมในที่ประชุม

- Timeline ของ Dashboard การท่าเรือฯ อยู่ระหว่างการพัฒนา โดย TNSC & BSAA เป็นผู้ให้ข้อเสนอแนะสิ่งที่ต้องการ ราวปี 2567 คาดว่าจะแล้วเสร็จเพื่อ implement แต่ต้องเชื่อมโยงระบบกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคาดว่าจะปลายปี 2566อาจเริ่มเห็นว่ามีผู้ส่งออกสามารถเข้ามาใช้ได้จริง เช่น ทำอย่างไรให้เห็นภาพคล้ายตารางสายการบิน เชื่อมโยงกรมเจ้าท่า การท่าเรือฯ และศุลกากร ต้องพิจารณาเรื่องสิทธิ์ในการมองเห็นข้อมูลด้วย ซึ่งจะมีการทดสอบระบบช่วงปลายปีนี้
- บทเรียนจากกรณีของ Hanjin Shipping ที่เป็น preventive measure สำหรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ที่สายเรืออาจประสบปัญหาทางการเงิน รวมถึงประเด็นเรื่องการประกันภัย ที่ไปเข้าช้อยกเว้นการคุ้มครองในประเด็นนี้ มีการเตือนกันในภาคธุรกิจ ในลักษณะการให้ข้อมูลตลาดให้สมาชิกให้มากที่สุด ส่วนในมุมมองการให้บริการของสายเรือยังไม่เห็นสัญญาณว่าจะไปแตะจุดนั้น แต่อาจต้องระวังสำหรับ Freight forwarder เรื่อง Cash flow และมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูล

สามารถรับชมบันทึกการสัมมนาหัวข้อ Maritime Transport Outlook; What are game changers? ได้ที่ YouTube : TNSC Official



การสัมมนา Decarbonization in Maritime Transport

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกับ การท่าเรือแห่งประเทศไทย, สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม กรมเจ้าท่า และสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) จัดงานสัมมนาในหัวข้อ Decarbonization in Maritime Transport เพื่อให้ข้อมูลเรื่องการพัฒนากำเรือไทย ไปสู่ Green Port และความร่วมมือในการลดการปล่อยคาร์บอนในการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีประเด็นสรุปในการสัมมนา ดังนี้

กรอบและความตกลงระหว่างประเทศ (Regulation)

- ปัญหาเรือนกระจก หรือ GHG ตัวที่ผลิตมากที่สุด คือ คาร์บอนไดออกไซด์ หรือ CO_2 ซึ่งเรือขนาดใหญ่ 1 ลำ ผลิต CO_2 เท่ากับรถยนต์ 70,000 คัน ส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในทะเล และอุณหภูมิของน้ำ
- IMO ร่างกฎระเบียบภายใต้การประชุมหารือของสมาชิก และออกเป็นระเบียบกลาง ซึ่งมีเรือเดินสมุทรทั่วโลก 50,000 ลำอยู่ภายใต้กฎระเบียบ
- IMO มีเป้าหมายจากการประชุม MPEC ล่าสุด และสิ่งที่ไทยจำเป็นต้องดำเนินการต่อ ซึ่ง MPEC80 มีการรับนโยบาย IMO GHG Strategy ตั้งเป้าหมายในปี 2030 ลดการปล่อยคาร์บอนให้ได้ 40% และกำหนดเป็นกลยุทธ์ ในการหาเทคโนโลยีใหม่ๆ และหาพลังงานทางเลือก รวมถึงการตั้งเป้า Net Zero ตาม article 2 ของ Paris Convention
- สำหรับไทย ระดับประเทศ มีแผนยุทธศาสตร์ชาติ ปี 2560-2580 เรื่องการลดการปล่อยก๊าซ ส่วนระดับกระทรวง โดยกระทรวงคมนาคม มี Framework เรื่อง Green & Safe Transport การลดต้นทุนการขนส่ง และโลจิสติกส์ รวมถึงนโยบาย 30@30 Policy เรื่องการลดคาร์บอนปี 2030 และในส่วนของ EV Roadmap แบ่งเป็น 3 เฟส ลดเรือนกระจกเป็นอันดับแรก
- Thailand's implementation เช่น มีการใช้เรือไฟฟ้า มีการออกกฎ ข้อบังคับ เพื่อดูแลควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยของเรือที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ปัจจุบันมี 51 ลำ เรือที่ใช้ ลดคาร์บอนได้ 20%
- แผนเรื่องเรือสินค้าขนาดใหญ่ มีแผนเข้าไปในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้ง MARPOL & SOLAS ผลักดันให้เข้าเป็นภาคีสัญญา
- การส่งเสริมเรื่องกองเรือ ด้านนโยบายการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน สิทธิประโยชน์การส่งเสริมพาณิชย์นาวี

การท่าเรือ

• ผลกระทบจากมาตรการ CBAM จากสินค้ากลุ่มแรกที่บังคับ เป็นเพียง 9% ของสินค้าที่ส่งไปยุโรปทั้งหมด แม้จะไม่กระทบมาก แต่ต่อไปจะกระทบต่อกลุ่มสินค้าที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นแนวโน้มของโลกที่หน่วยงานขนาดใหญ่ ต้องแสดงวิสัยทัศน์ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม

• การคำนวณปริมาณการปล่อยคาร์บอน พิจารณาจาก ระยะทาง (ตันไมล์) คูณกับปริมาณสินค้าที่ขน ตัวอย่างเปรียบเทียบตารางขนสินค้า 1 แขนงตันเท่ากัน เรือวิ่ง 5,000 ไมล์ ปล่อยเพียง 8 ตันต่อ กม. ในขณะที่รถปล่อย 62 ตันต่อกม. เป็นต้น ซึ่งในโหมดการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร เป็นต้นเหตุการปล่อยคาร์บอนอยู่ที่ 20%

• ในท่าเรือมีกิจกรรมที่ทำงาน 24 ชม. มีเพียงครนหน้าท่าที่เป็นไฟฟ้าล้วน แต่มีเครื่องยนต์ดีเซลที่ใช้ภายใน กว่า 800 คัน ซึ่งจากที่ให้ทางสภาอุตสาหกรรม มาให้การรับรอง พบว่าปล่อยคาร์บอนอยู่ที่ 52,000 ตันต่อปี จากการประเมินการปล่อยคาร์บอนภายในท่าเรือ ซึ่งประเมินจากกิจกรรมทางตรง (Direct) ภายในท่าเรือ กิจกรรม Indirect เช่น รถขน และส่วนกิจกรรมเกี่ยวเนื่อง เช่น โรงงานภายนอกที่ส่งของเข้ามาท่าเรือ

• การท่าเรือฯ ประเมินตัวเอง ตั้งเป้าหมายปี 2573 ลด 40% ซึ่งค่อนข้างอนุรักษ์นิยม จึงควรพิจารณาทบทวน โดยมีการดำเนินการ Control Measures for Reducing Port Emissions เช่น การติดตั้งคาปลังงานแสงอาทิตย์ จุดจ่ายไฟให้กับเรือ ปัจจุบันกำลังไฟอาจยังไม่เพียงพอ มีแผนที่จะทำให้มีในส่วนท่าเรือที่กำลังปรับปรุง, มี semi-automation ระบบให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

สายการเดินเรือ

• ปัจจุบันเรือมีขนาดใหญ่ ใน Market share ส่วนใหญ่เป็นเรือที่มีความยาว 399 เมตร ต้องประสานกับการท่าเรือฯ และกรมเจ้าท่า ให้มีความสามารถในการรับเรือประเภทนี้ให้ได้ ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับ CBAM เรื่องประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า และระยะทาง ใน supply chain

• เรือมีการเปลี่ยนเครื่องยนต์ ปรับสภาพต่างๆ การใช้เครื่องยนต์สำรอง ต่อไปจะมีประสิทธิภาพโดยตรง ซึ่งเป็นมาตรฐานใหม่สำหรับท่ามาตรฐานสากลที่ต้องมีอุปกรณ์เพิ่มเติม

• สายเรือทั่วโลกต้องมีการติดตามประสิทธิภาพของเรือ ในรูปแบบดังนี้

- EEOI: Energy Efficiency Operational Indicator
- EEDI: Energy Efficiency Design Index - performance of hardware (ship)
- SEEMP: Ship Energy Efficiency Management Plan

• พิจารณาการใช้งานเรือ การเดินทาง การรอเข้าท่า การออกตามตารางการผลิตคาร์บอนสูง คือเมื่อตอนเรือ Delay มีการ เฝ้าผลาญน้ำมัน ต้องบริหารจัดการ ซึ่งเป็นประสิทธิภาพการทำงานของผู้เจ้าของเรือ และหน่วยงานรัฐ ทั้งเกี่ยวข้องกับบุคลากร รวมถึงหน่วยงานที่ต้องขออนุญาต

• คาดการณ์ปี 2567 จะมีเรือที่ใช้พลังงานทางเลือก โดยอาจเต็มในท่อนี่มาก่อน แล้วจึงเข้ามาประเทศไทย และในอีก 2 ปี ข้างหน้า จะเห็นว่าเรือ Methanol จะเข้ามาเป็นปกติมากขึ้น อาจต้องหาหรือเพิ่มเรือขนาดใหญ่ ทั้งเรือ นาร์รอง และเรือ Tug ขนาดเรือที่กว้างขึ้นในการเข้าแม่น้ำ

• ไทยจำเป็นต้องมุ่งเน้นนโยบายให้พื้นที่เฟส F ของท่าเรือแหลมฉบัง สามารถจัดหาพลังงานสำหรับเรือที่เข้ามา

ประเด็นหารือ

• การผลักดันเรือไทยในการพัฒนาเรื่องพลังงานที่ใช้ในเรือ ซึ่งเรือไทยมีประมาณ 200 กว่าลำภายใต้ IMO กรมเจ้าท่ามีคณะกรรมการแห่งชาติ ในการให้สิทธิประโยชน์เรื่องการต่อเรือใหม่ อาจต้องไปหารือในคณะกรรมการ โดยทาง IMO มีความช่วยเหลือเชิงวิชาการ สามารถดึงความรู้จากประเทศที่มีการ Implement ดังนั้น จำเป็นต้องมีส่วนร่วมในประเด็นนี้ให้มากขึ้น

• การปรับปรุง Battery storage การเก็บพลังงานในแบตเตอรี่ ด้วยการ charge พลังงานแสงอาทิตย์

• สิ่งที่ทำเรือต้องดำเนินการประการแรก คือ แก้ปัญหาการจราจรในท่าเรือ โดยโมเดลที่ควรจะเป็น เทียบกับต่างประเทศ เช่น Rotterdam ที่มีผู้เข้ามาเป็นคณะกรรมการ อาจมีการเชื่อมโยงกับผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี และผู้ว่ากรม. ต้องมีที่จอดคอย จะมีการนำตุ้มมาจัดเรียงรอส่งมอบ เมื่อถึงเวลาใช้ Application เช่น Line แจ้งเข้าไปปรับตู้ตามคิว

• ไทยเป็นภาคีใน MARPOL ตาม IMO มีการจัดทำกฎระเบียบภายใน ตามข้อกำหนดของ IMO แต่ถ้าส่วนใดที่ไทยยังไม่เป็นภาคีในอนุสัญญาบางตัว แต่เรือไทยต้องวิ่งเข้าในท่าอื่น ก็จำเป็นต้องเตรียมพร้อมดำเนินการเช่นเดียวกัน

• ต้องพิจารณาเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งใน เฟส F เรื่อง shore power, เรื่องพลังงานทดแทน เช่น ไฮโดรเจน การต่อท่อ รวมถึงเรื่องพื้นที่หลังท่า ส่วนใน เฟส B เรื่องการเปิดพื้นที่เพิ่ม เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือ โดยมีเป้าหมายร่วมกันให้ผู้ให้สัมปทาน และผู้รับสัมปทาน ในการเข้ามาบริหารจัดการ

• ท่าเรือต้องมี Pro-active ให้มากขึ้น คิดเรื่องกำไรให้น้อย ท่าเรือจากกำไรที่ได้ถูกหักเข้ารัฐ 70% อาจนำส่งกำไรลดลง และนำมาลงทุนส่วนนี้เพิ่ม

• Soft issue เรื่องที่สามารถเริ่มได้ก่อน เช่น การอำนวยความสะดวก การแจ้งพิธีการเอกสารผ่านระบบก่อนเข้าท่า เพื่อลดระยะเวลา รวมถึงการพัฒนา Single window และการชำระเงินผ่านช่องทางออนไลน์ เป็นต้น

สามารถรับชมบันทึกการสัมมนาหัวข้อ
การสัมมนา Decarbonization in
Maritime Transport
ได้ที่ YouTube : TNSC Official





เงินทองผู้ส่งออก

Ep. 4 “ผู้ส่งออกใดบ้างที่เหมาะสมกับสินเชื่อเพื่อการส่งออก Export Factoring”

ประเทศไทยมีผู้ส่งออกในหลายภาคธุรกิจ ระบบการซื้อขายระหว่างประเทศมีการชำระค่าสินค้าหลายรูปแบบ และผู้ส่งออกมีภารกิจหลักในการจัดเตรียมสินค้าให้ทันต่อความต้องการของลูกค้า แต่เรื่องการชำระค่าสินค้าก็มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เรามาดูกันว่า ผู้ส่งออกใดบ้างที่เหมาะสมกับการใช้สินเชื่อ **Export Factoring**

1. ผู้ส่งออกที่มีการขายสินค้าที่มีการชำระเงินแบบ Open Account, DP หรือ DA หรือ L/C ที่มีการชำระแบบเครดิตเทอม เช่น 60 หรือ 90 วัน นับจากวันส่งออก หรือ B/L Date นับจากวันที่สินค้าถึงฝั่งผู้ซื้อในต่างประเทศ เนื่องจากภาระที่ต้องรอการชำระเงินตามเครดิตเทอม จะสร้างปัญหาสภาพคล่องให้กับผู้ส่งออกได้ หากผู้ส่งออกต้องการใช้เงินเพื่อจัดเตรียมสินค้าส่งออกในรอบถัดไป การนำเอกสารส่งออกสินค้ามาใช้สินเชื่อ **Export Factoring** บริษัทผู้ให้บริการสินเชื่อจะตรวจสอบเอกสารดังกล่าว และหากไม่มีปัญหาเรื่องการส่งสินค้า ผู้ส่งออกจะได้รับเงินสินเชื่อโดยทันที

2. ผู้ส่งออกในทุกภาคการผลิต สามารถใช้บริการสินเชื่อ **Export Factoring** เช่น

- ผู้ส่งออกสินค้าเกษตร เช่น ไข่ เนื้อไก่ สุก ร เมื่อส่งออกแล้ว จะต้องการกระแสเงินสดมาจัดหาสินค้าเพื่อเตรียมส่งออกในรอบต่อไป เนื่องจากสินค้าเกษตรส่วนใหญ่ผู้ส่งออกจะต้องจัดซื้อชำระเป็นเงินสด
- สินค้าอุตสาหกรรมที่มีการผลิตเพื่อการส่งออกที่ต่อเนื่อง ตัวอย่างเช่น ชิ้นส่วนประกอบที่ต้องใช้ในการผลิตสินค้าของลูกค้าผู้นำเข้า ดังนั้นหากผู้ส่งออกมีปัญหาเรื่องกระแสเงินสด จะส่งผลกระทบต่อการผลิตเพื่อการส่งออก

3. ผู้ส่งออกที่ไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน การใช้สินเชื่อเพื่อการส่งออก **Export Factoring** ผู้ส่งออกสามารถเลือกใช้ตามความจำเป็น และสามารถเพิ่มวงเงินสินเชื่อได้ตามการเติบโตของธุรกิจ โดยไม่ต้องพียงพาลหลักทรัพย์ค้ำประกันวงเงิน ดังนั้นผู้ส่งออกที่ไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกันก็สามารถใช้บริการสินเชื่อนี้ได้

Export factoring เป็นผลิตภัณฑ์ทางการเงินที่ช่วยธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้สามารถเติบโตและมีศักยภาพด้านการเงินให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ทำให้ผู้ส่งออกสามารถมุ่งเน้นไปในเรื่องการพัฒนาผลิตภัณฑ์และการจัดส่งสินค้าโดยไม่ต้องกังวลเรื่องเงินทุน หรือการรับชำระค่าสินค้า หากผู้ส่งออกท่านใดสนใจผลิตภัณฑ์ Export Factoring สามารถติดต่อบริษัท ไอเอฟเอส แคปปิตอล (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ได้ที่เบอร์ 02-285-6326-32 หรือ เข้าชมเว็บไซต์ได้ที่ www.ifscapthai.com

สุปรีย์ ทองเพชร ประธานสภาเอสเอ็มอีคนใหม่

เร่งผลักดัน Brand Province 76+1 จังหวัด และส่งเสริม BCG Model ซึ่งเป็น Mega Trend ของโลก

สภาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมไทย (สภาเอสเอ็มอี) เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของกลุ่มผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ที่เป็นฟันเฟืองสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสนับสนุนอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ประกอบไปด้วยสมาคม มูลนิธิ ชมรม และกลุ่มคลัสเตอร์อุตสาหกรรม ต่าง ๆ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2557 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการในการสะท้อนปัญหาและความต้องการที่แท้จริงของ SMEs รวมทั้งเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งได้รวบรวมประเด็นปัญหาของ SMEs ไว้ ดังนี้



ปัญหาของ SMEs

- 1. ปัญหาด้านการตลาด** SMEs จำนวนมากไม่สามารถระบุตลาดในการเสนอขายสินค้าและบริการไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของตนเองได้ จำเป็นที่จะต้องให้ความรู้ด้านการตลาดทั้งตลาดออฟไลน์และออนไลน์โดยอาศัยความร่วมมือทั้งภาครัฐและเอกชน
- 2. ปัญหาการขาดแคลนเงินทุน** เนื่องจาก SMEs มีข้อจำกัดด้านเงินทุนและความสามารถในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนในระบบธนาคาร จึงจำเป็นต้องผลักดันให้มีแหล่งเงินทุนที่มีเงื่อนไขผ่อนปรนสำหรับ SMEs ทั้งที่เป็น Bank และ Non-Bank
- 3. ปัญหาด้านแรงงาน (คุณภาพและปริมาณ)** ความไม่เพียงพอของแรงงานที่มีทักษะ และแรงงานที่ไม่มีทักษะในปัจจุบัน จำเป็นที่ภาครัฐจะต้องเข้ามากำกับดูแลซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับข้อกำหนดเป็นสำคัญ
- 4. ปัญหาข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี** เนื่องด้วยปัจจุบันเป็นยุคดิจิทัลส่งผลให้ SMEs บางรายไม่สามารถปรับตัวได้เนื่องจากขาดทักษะด้านเทคโนโลยี และ/หรือ ไม่ลงทุนด้านเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน
- 5. ปัญหาการเข้าถึงบริการของรัฐ** SMEs จำเป็นที่จะต้องรวมกลุ่มกันเพื่อระบุปัญหาของผู้ประกอบการ SMEs ไปยังภาครัฐเพื่อกำหนดมาตรการส่งเสริมหรือแก้ไขปัญหามาตรับกับความต้องการที่แท้จริงของ SMEs

จากปัญหาดังกล่าวของ SMEs จึงได้เสนอคุณลักษณะที่ SMEs จำเป็นต้องมีเพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจไปได้ต่อไป คือ

คุณลักษณะที่ SME ต้องมี (Core Competency)

Innovative กล้าคิดริเริ่ม ที่จะสร้างนวัตกรรมและนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการดำเนินธุรกิจให้สามารถแข่งขันได้ในยุคปัจจุบัน

Local Favor มีความเป็นท้องถิ่น นำอัตลักษณ์ประจำถิ่นมาประยุกต์ใช้กับสินค้าและบริการเพื่อสร้างแบรนด์ให้เป็นที่จดจำโดดเด่น และแตกต่าง

Flexible มีความยืดหยุ่น ธุรกิจ SMEs ต้องมีความยืดหยุ่นในการทำงานสูงเพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

Responsive ตอบสนองฉับไว การที่มีขนาดเล็กส่งผลให้มีความรวดเร็วในการตัดสินใจและดำเนินงานสูงในการตอบสนองความต้องการของลูกค้ายุคปัจจุบัน

คุณลักษณะของ SMEs เหล่านี้ จะนำไปสู่การสร้างความแตกต่าง (Differentiate) และหลากหลาย (Diversity) ให้กับธุรกิจ สร้างอัตลักษณ์และตัวตนให้กับแบรนด์ รวมทั้งสร้างประสบการณ์และความประทับใจให้กับลูกค้าต่อไป

อีกประเด็นที่สภาเอสเอ็มอีตั้งใจที่จะมาช่วยเหลือ SME ที่มีปัญหาด้านข้อกำหนด ซึ่งนับว่าเป็นจุดอ่อนของ SMEs ไทย โดยร่วมกับกรมคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพ กระทรวงยุติธรรม ในการตั้งศูนย์ไกล่เกลี่ยข้อพิพาทภาคประชาชน ซึ่งมีเป้าหมายที่จะผลักดันให้มีในทุกๆ จังหวัด ทั่วประเทศผ่านเครือข่ายประธานจังหวัดสภาเอสเอ็มอี

"SME Start the Business"

หลักสูตรฝึกอบรมเรียนผ่านระบบ Online (Zoom) มีใบประกาศนียบัตร

ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยปี 2566 (กันยายน-พฤศจิกายน)

วัน/เวลา	กิจกรรม	วิทยากร/ หน่วยงานร่วมจัดงาน	จำนวน (คน)	ค่าลงทะเบียน/ท่าน (รวม VAT)	
				สมาชิก	บุคคลทั่วไป
เดือนกันยายน					
พ. 6 ก.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “เจาะลึกกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าและการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (RoO) รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday326	อ.สมบุญพงษ์ พุกกะเวส อดีตผู้อำนวยการส่วนกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า สำนักพิทักษ์อัตราศุลกากร กรมศุลกากร	20	3,210	4,280
พ. 14 ก.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “Advanced Import-Export & Customs Case Study รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday330	ดร.ศรีสลา ภามย์กุล รองประธาน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ แห่งประเทศไทย	20	3,210	4,280
จ. 18 ก.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “เลือกวิธีการชำระเงิน และ INCOTERMS ที่เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday331	อาจารย์บุญเลิศ สุภาผา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและ การชำระเงินระหว่างประเทศ	20	3,210	4,280
เดือนตุลาคม					
ศ. 6 ต.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม “รู้ทุกเรื่องเบื้องต้นกับขั้นตอนและพิธีการศุลกากร รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday332	คุณศุทธิกานต์ กริชไกรวรรณ วิทยากรด้านการศุลกากร และ อดีตผู้อำนวยการศูนย์บริการศุลกากร สำนักบริหารกลาง กรมศุลกากร	20	3,210	4,280
พ. 19 ต.ค. 09.00-16.00 น.	อบรม “เจาะประเด็นกฎหมายศุลกากร พิทักษ์อัตราอากรการใช้สิทธิ์โต้แย้งการประเมินอากร ความผิดและการลงโทษทางศุลกากร รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday333	อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร	20	3,210	4,280
เดือนพฤศจิกายน					
พ. 1 พ.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “นักจัดซื้อมือใหม่ทำงานอย่างไรให้ได้แบบมือโปร” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday325	อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามัทธนะ ประธานกรรมการสถาบันฝึกอบรมสัมมนา บริษัท วันสเต็ป เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัดและ นายกสมาคมคนแรกของสมาคมบริหารงาน จัดซื้อและซัพพลายเชนแห่งประเทศไทย	20	4,066	5,136
พ. 8 พ.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “รู้ทันกลโกง จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP600 รุ่นที่ 2” ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday334	อาจารย์บุญเลิศ สุภาผา ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและ การชำระเงินระหว่างประเทศ	20	3,210	4,280
พ. 9 พ.ย. 09.00-16.00 น.	อบรม “เรียนรู้ เจาะลึก ค่าขายแดน: ขั้นตอนและพิธีการศุลกากรการขนส่งข้ามแดน รุ่นที่ 2/2566” (จัดอบรมในนาม TEDF) ลงทะเบียนได้ที่ : https://bit.ly/oneday328	ดร.ศรีสลา ภามย์กุล รองประธานสภาผู้ส่งสินค้า ทางเรือแห่งประเทศไทย คุณทรงศักดิ์ เตชะธนะชัย Advisor, Three Trans International Express Co., Ltd.	20	3,210	4,280

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าธรรมเนียมการเข้าร่วมกิจกรรม ได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501, 502, 777 (ติดต่อ คุณสิริพรรณ, คุณวัชรินทร์, คุณพรชธร) หรือที่ e-mail: siripan@tnsc.com, watcharin@tnsc.com, pansatorn@tnsc.com

หมายเหตุ : 1) รายละเอียดต่างๆ อาจเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม 2) แผนงานยังไม่รวมศึกษาดูงานและสัมมนาฟรีสำหรับสมาชิกโดยจะแจ้งให้ทราบเป็นรายกิจกรรม