

## การประชุม Global Shippers' Alliance (GSA) และ Asian Shippers' Alliance (ASA) ประจำปี 2019

สารบรรณฉีการ

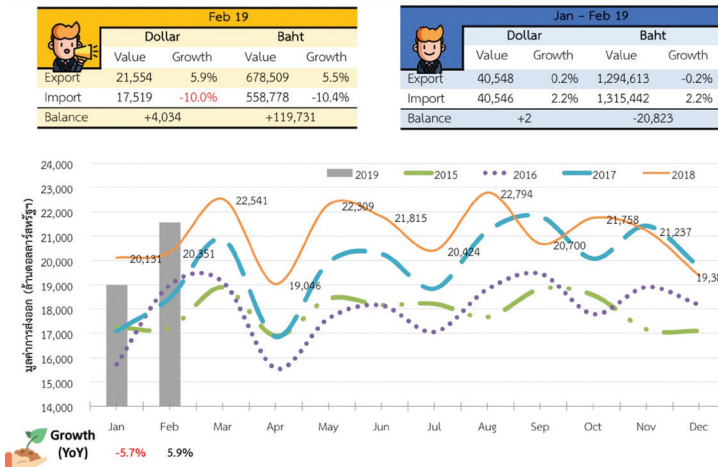
ผ่านพ้นไปแล้วสำหรับไตรมาสแรกของปี 2562 ซึ่งแนวโน้มการส่งออกในปีนี้มีแนวโน้มการเติบโตลดลงจากปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นผลมาจากหลายปัจจัย อาทิ สภาวะเศรษฐกิจโลก ค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น และการเมืองในประเทศ โดยคาดการณ์การส่งออกจะขยายตัวต่ำกว่า 5% และอาจลดลงได้อีกจากปัจจัยในอนาคต อาทิ การปรับขึ้นค่าแรงตามนโยบายหาเสียงของพรรคการเมืองต่างๆ ในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งทางสภาผู้ส่งออกจึงคาดหวังให้รัฐบาลใหม่นั้นพิจารณาถึงผลดีและผลเสียจากนโยบายต่างๆ อย่างรอบด้าน และเร่งกระตุ้นให้เศรษฐกิจของไทยกลับมาฟื้นตัวและเติบโตอย่างต่อเนื่องได้

อย่างไรก็ตาม ใน Newsletter ฉบับนี้ ทางผู้จัดทำได้นำเสนอถึงสรุปเนื้อหาจากการที่ผู้แทนสภาผู้ส่งออก ได้เข้าร่วมประชุม Global Shippers' Alliance (GSA) และ Asian Shippers' Alliance (ASA) ประจำปี 2019 และการรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานแก้ไขปัญหาค่าเงินบาทแข็งค่าขึ้นในท่าเรือแหลมฉบังให้ผู้อ่านติดตาม รวมถึงอัปเดตเกี่ยวกับ แนวทางการแก้ไขปัญหา และการปรับปรุงแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก ในท้ายฉบับนี้

บรรณาธิการ

# Thailand Economic Outlook :

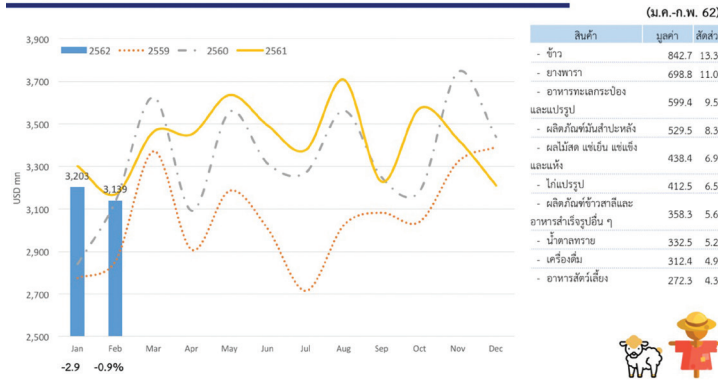
## ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2015-2019



### สถานการณ์การส่งออกสินค้าสำคัญ เดือนกุมภาพันธ์ 2562

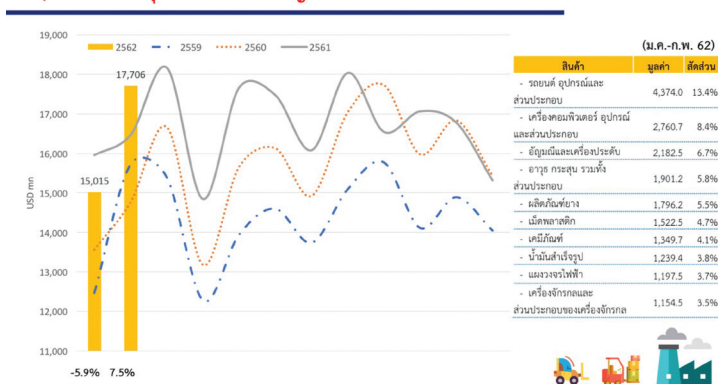
สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า Feb/19 (ล้านเหรียญสหรัฐ)	Forecast 2019
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "เกษตร"</b>		
ข้าว	371 -21.5%	0%
ยางพารา	352 -15.8%	3%
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	281 -1.1%	-10%
น้ำตาลทราย	189 4.6%	-7%
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อาหาร"</b>		
อาหารอื่นๆ	589 1.7%	5-7%
ผักและผลไม้สด แช่แข็ง และแปรรูป	378 18.7%	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	340 7.3%	0%
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	263 10.2%	
กุ้งสดแช่แข็งและแปรรูป	75 -5.6%	0%
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ยานพาหนะ"</b>		
ยานพาหนะ	1,691 -22.0%	0%
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,251 -4.1%	
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "ไฟฟ้า-อิเล็กทรอนิกส์"</b>		
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	1,096 -15.1%	1-2%
Hard Disk Drive	766 -16.6%	
แผงวงจรไฟฟ้า	563 -7.3%	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	517 -0.1%	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	237 12.2%	
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "พลังงาน"</b>		
ผลิตภัณฑ์ยาง	923 9.0%	6%
เคมีภัณฑ์	658 -5.2%	3%
เม็ดพลาสติก	759 -4.4%	0-5%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	329 -1.1%	
<b>กลุ่มสินค้าส่งออก "อื่นๆ"</b>		
อัญมณี และเครื่องประดับ	1375 16.1%	5%
วัสดุก่อสร้าง	743 1.0%	7%
น้ำมันสำเร็จรูป วัสดุก่อสร้าง	604 -0.1%	3%
สิ่งทอ	560 -1.2%	5%

### Top 10 สินค้าเกษตรฯ และอุตสาหกรรมเกษตร 2559-2562



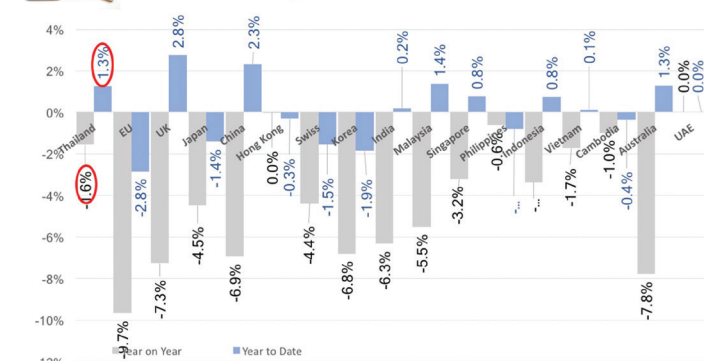
Country	China	Japan	USA	Vietnam	Malaysia	Indonesia	Cambodia	UK	Korea	Philippines
Share	15.6%	12.6%	10.0%	5.7%	4.7%	4.0%	3.1%	2.8%	2.8%	2.7%

### Top 10 สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ 2559-2562



Country	USA	Japan	China	Hongkong	Vietnam	Australia	Malaysia	Indonesia	India	Philippines
Share	13.8%	13.1%	10.1%	6.4%	5.0%	3.2%	3.2%	3.1%	2.8%	2.6%

### 31.7 บาท/ดอลลาร์สหรัฐฯ (แข็งค่า 1.3% Year-to-Date อนุรักษ์หน้า 1.6% Year-on-Year)



การเติบโตสินค้าเกษตรฯ และอุตสาหกรรมเกษตร ม.ค. 61 - ก.พ. 62

ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก (Crude Oil Price)

ราคาน้ำมันเริ่มมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอันเป็นสาเหตุมาจากการปรับลดกำลังการผลิตของกลุ่ม OPEC และทางกระทรวงพลังงานประเทศไทยก็แสดงความเห็นว่าจะร่วมมือกับทาง OPEC ในการขยายระยะเวลาปรับลดกำลังการผลิตจนถึงสิ้นปี 2019 รวมถึงการคว่ำบาตรของสหรัฐอเมริกาต่ออิหร่านและเวเนซุเอลา ทำให้ปริมาณน้ำมันในตลาดมีจำนวนลดลง

อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันมีการปรับราคาลงมาในระยะสั้น เนื่องจากนายโดนัลด์ ทรัมป์ ได้ออกมาแสดงความคิดเห็นว่าทาง OPEC ควรเพิ่มการผลิตเนื่องจากราคาเริ่มมีการปรับตัวสูงเกินไป

สินค้าเกษตรฯ และ อุตสาหกรรมเกษตร	2018												2019	
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	JAN	FEB
Total	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ข้าว	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ยางพารา	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
อาหารทะเลแช่แข็ง กระทบและแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ผัก ผลไม้สด แช่แข็ง กระทบและแปรรูป	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ไก่สดแช่แข็งและแปรรูป	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
น้ำตาลทราย	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

● สินค้าเติบโตเป็นบวก ● สินค้าเติบโตติดลบ

การเติบโตสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ ม.ค. 61 - ก.พ. 62

สินค้าอุตสาหกรรมสำคัญ	2018												2019	
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	JAN	FEB
Total	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ยานพาหนะ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Hard Disk Drive	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
แผงวงจรไฟฟ้า	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
เครื่องใช้ไฟฟ้า	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
อัญมณีและเครื่องประดับ (รวมทองคำ)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
เม็ดพลาสติก	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
สิ่งทอ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ผลิตภัณฑ์ยาง	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
เคมีภัณฑ์	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
น้ำมันสำเร็จรูป	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
อาวุธ กระสุน รวมทั้งส่วนประกอบ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

● สินค้าเติบโตเป็นบวก ● สินค้าเติบโตติดลบ



ที่มา: CEIC Data

- OPEC เคลื่อนไหวในรอบ 65-68 ดอลลาร์/บาร์เรล
- Brent เคลื่อนไหวในรอบ 65-69 ดอลลาร์/บาร์เรล
- WTI เคลื่อนไหวในรอบ 56-60 ดอลลาร์/บาร์เรล

สถานการณ์ที่ต้องเฝ้าระวังรายประเทศ BREXIT

ข้อกังวลจากสถานการณ์ Brexit ที่อาจส่งผลกระทบต่อประเทศไทย

- ผลกระทบของภาคการส่งออกจะอยู่ในวงจำกัดเนื่องจากสัดส่วนการส่งออกไปยังสหราชอาณาจักรมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.6 ของทั้งหมด
- การเปลี่ยนแปลงนโยบายการส่งออก ของทางสหราชอาณาจักรและ สหภาพยุโรป เช่น การจัดสรรโควตาการนำเข้าสินค้า

ผลกระทบเชิงบวกต่อประเทศไทย จากกรณี Brexit

- สหราชอาณาจักร อาจเร่งดำเนินนโยบายการสร้างความสัมพันธ์ต่อประเทศในทวีปเอเชีย
- การยกเลิกใช้มาตรการ AD ในบางรายการสินค้าที่ทางสหภาพยุโรปมีการประกาศใช้ต่อไทย

US cut off GSP

สหรัฐอเมริกาประกาศตัดสิทธิ GSP ประเทศอินเดียเนื่องจากมองว่าประเทศอินเดียไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขการเปิดตลาด ที่ทำให้สหรัฐไม่สามารถเข้าถึงตลาดอินเดียได้อย่างถูกต้อง และการมีมาตรการกีดกันทางการค้าอย่างต่อเนื่อง ชูระที่ประเทศตุรกีโดนตัดสิทธิเนื่องจากรายได้ประชากรชาติต่อหัว (GNI per Capital) ที่เพิ่มสูงขึ้น และอัตราความยากจนที่ลดลง อย่างไรก็ตามไทยสามารถส่งสินค้าไปทดแทนได้เช่น อุปกรณ์และส่วนประกอบยานยนต์ เครื่องประดับอัญมณี อุปกรณ์ของใช้ในครัวที่ทำด้วยโลหะ เป็นต้น



**มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก**  
**ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ**  
**เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573**

**To be World Class Port with Excellent Logistics Services**  
**for Sustainable Growth in 2030**





## สรท. เข้าร่วมประชุม Global Shippers' Alliance (GSA) และ Asian Shippers' Alliance (ASA) 2019



Global Shippers' Alliance หรือ GSA เป็นการรวมตัวของสมาชิผู้ส่งสินค้าหรือสมาคมผู้ส่งออกนำเข้า (Shippers' Council or Association) จากแต่ละประเทศทั่วโลก อาทิ American Association for Exporters & Importers, Asian Shippers' Council, European Shippers' Council เป็นต้น เพื่อหารือแนวทางการคุ้มครองผลประโยชน์ให้กับผู้ส่งสินค้าในการเจรจาต่อรองกับสายเรือ การดำเนินงานร่วมกับองค์กรด้านการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ อาทิ International Maritime Organization (IMO), International Civil Aviation Organization (ICAO) เป็นต้น เพื่อหาข้อสรุปสำหรับการผลักดันกับหน่วยงานภาครัฐในแต่ละประเทศ ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้า และโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

สำหรับ Asian Shippers' Alliance หรือ ASA เป็นการรวมตัวของสมาชิผู้ส่งสินค้าหรือสมาคมผู้ส่งออกนำเข้าในเอเชีย อาทิ Shippers' Council of Bangladesh, Indonesian National Shippers' Council, Korean Shippers' Council, Macau Shippers' Association, Malaysian National Shippers' Council, Thai National Shippers' Council, The Hong Kong Shippers' Council เป็นต้น เพื่อกำหนดท่าทีของประเทศในเอเชียสำหรับการหารือในเวทีระดับโลก เพื่อให้มีความเห็นและการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติด้านการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเอเชีย

การประชุม Global Shippers' Alliance (GSA) และ Asian Shippers' Alliance (ASA) ประจำปี 2019 จัดขึ้นพร้อมกัน ณ กรุงอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยมี European Shippers' Council หรือ ESC รับเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม และมีสรุปสาระสำคัญของการประชุมดังต่อไปนี้



คณะผู้แทน GSA และ ASA ณ สำนักงานคณะกรรมการยุโรป

1. สมาชิก GSA และ ASA ได้หารือกับ DG Trade ของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการเจรจาการค้าเสรีระหว่างสหภาพยุโรปและชาติในเอเชีย โดยผู้แทนจาก สรท. ได้แสดงความพร้อมของไทยในการเจรจาการค้าเสรีระหว่างไทยและสหภาพยุโรป เนื่องจากประเทศไทยกำลังจะมีรัฐบาลที่มาจากการเลือกตั้ง และภาคเอกชนยังให้การสนับสนุนการเจรจาครั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเติบโตทางการค้าระหว่างกันมากขึ้น ซึ่ง ASA ได้รับคำแนะนำจาก DG Trade ให้ Shippers' Council แต่ละประเทศทำหนังสือถึง DG Trade เพื่อแสดงจุดยืนสนับสนุนการเจรจา ซึ่ง สรท. จะได้หารือกับกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศและได้รับความเห็นชอบแล้ว ในลำดับถัดไปจะหารือกับ ESC ซึ่งเป็นภาคเอกชนเช่นกันเพื่อส่งหนังสืออย่างเป็นทางการไปยัง DG Trade ต่อไป

2. นอกจากนี้ GSA และ ASA ได้มีโอกาสหารือกับ DG Competition ประเด็นการต่ออายุ Block Exemption Regulation (BER) ซึ่งสหภาพยุโรปได้มีข้อยกเว้นการรวมกลุ่มให้กับสายเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานและกำลังพิจารณาว่าจะต่ออายุข้อยกเว้นดังกล่าวอีกหรือไม่ โดยผู้แทน GSA และ ASA รวมถึง สรท. ได้นำเสนอผลกระทบจากการรวมกลุ่มของสายเรือในลักษณะ Shipping Alliance ต่อคุณภาพในการให้บริการที่ลดลงทั่วโลก โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียที่ใช้บริการส่งสินค้าไปยังสหภาพยุโรป และถือเป็นเส้นทางการขนส่งที่สำคัญเป็นลำดับต้นๆ ได้รับผลกระทบอย่างมาก



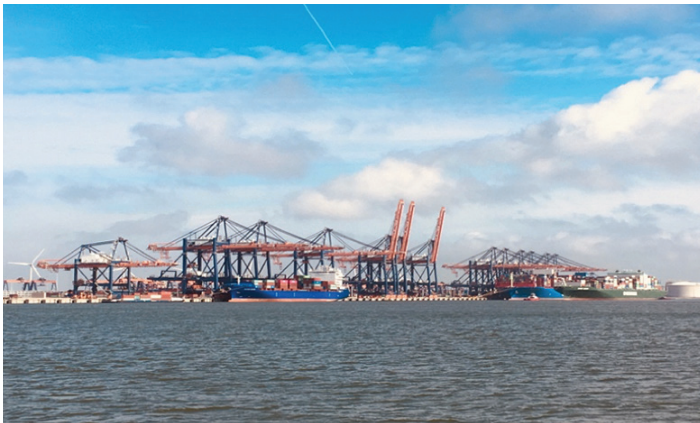
อาทิ การรวมตัวกันของสายเรือเพื่อใช้เรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่มากขึ้นและนำไปสู่การยกเลิกเที่ยวเรือหรือทำเรือที่ให้บริการให้น้อยลงเพื่อควบคุมปริมาณกองเรือมิให้มากจนเกินไป และเกิดปัญหาความแออัดจากการใช้เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ร่วมกันของสายเรือที่ทำให้ทำเทียบเรือในเอเชียจำเป็นต้องจัดสรรอุปกรณ์ขนถ่ายให้กับเรือเป็นลำดับแรกจนทำให้เกิดความแออัดต่อการขนส่งทางถนน ระบบราง และการขนส่งชายฝั่งในที่สุด รวมถึงตัวเลือกสายเรือที่น้อยลงทำให้ผู้ส่งสินค้ามีอำนาจต่อรองที่ลดลง และเป็นเหตุให้ถูกเรียกเก็บค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นข้อมูลแก่ DG Competition ในการพิจารณาสำหรับการต่ออายุ BER ของสหภาพยุโรป และผลักดันให้ประเทศสมาชิกอื่นหารือกับหน่วยงานกำกับดูแลด้านการแข่งขันทางการค้าในประเทศของตนเองเพื่อพิจารณาผลกระทบจาก Shipping Alliance และให้ความคุ้มครองแก่ผู้ส่งสินค้าให้มากขึ้น

3. ที่ประชุม GSA เห็นชอบให้ร่วมมือกับกลุ่ม Global Shippers' Forum หรือ GSF ซึ่งมีสมาชิกหลักประกอบไปด้วย Australian Peak Shippers' Association / Freight Trade Alliance, Freight Management Association of Canada, Consejo de Cargadores (CAC & UIA) of Argentina, European Shippers' Council, Freight Transport Association (FTA), Korea Shippers' Council, National Industrial Transportation League (NITL), New Zealand Shippers' Council, Sri Lanka Shippers' Council, Swiss Shippers' Council และ Union of African Shippers' Councils (UASC) เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งทั้งด้านการต่อรองทางการตลาดและด้านวิชาการให้แก่สมาชิกของทั้งสองกลุ่ม และเปิดโอกาสให้ Shippers'

Council ที่เป็นสมาชิกของ GSA และ ASA สามารถเป็นสมาชิกใน GSF ได้โดยตรง เพื่อให้การทำงานเป็นปึกแผ่นและเกิดประโยชน์สูงสุดสำหรับผู้ส่งสินค้าทั่วโลก

4. ขาดสมาชิกที่เข้าร่วมประชุมได้นำเสนอรายงาน Country Reports เพื่อแลกเปลี่ยนทิศทางและความคืบหน้าการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ในแต่ละประเทศ ตลอดจนรายงานเพื่อทราบถึงสถานการณ์อัตราค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและแนวทางการควบคุมค่าใช้จ่ายในแต่ละประเทศ โดย สรท. ได้นำเสนอ 1) รายละเอียดความคืบหน้าแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 แผนการพัฒนาไอซีดีและท่าเรือบกในภูมิภาค การขนส่งระบบราง และการขนส่งชายฝั่ง เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นเป็น 18.1 ล้านตันที่อยู่ เมื่อสิ้นสุดการก่อสร้าง 2) แผนการพัฒนา Eastern Economic Corridor (EEC) 3) ความคืบหน้าการผลักดันร่าง พรบ.การประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... 4) ความคืบหน้าการบังคับใช้ พรบ.แข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560 และ 5) การพัฒนา B2B Cross Border e-Trading Platform พร้อมทั้งมุ่งเชื่อมต่อกับ e-Logistics เป็นต้น ซึ่งได้รับความสนใจจากชาติสมาชิก โดยเฉพาะแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ซึ่งสามารถรองรับการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนของไทยได้ในระยะยาว

5. ESC ได้จัดงาน ESC Maritime Day ณ ท่าเรือ Rotterdam และ ประธาน สรท. ได้ร่วมเป็นวิทยากรในหัวข้อการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาคโลจิสติกส์ รวมถึงได้ใช้โอกาสนี้ศึกษาการปฏิบัติงานและการพัฒนาท่าเรือ Rotterdam ตลอดจนหารอื่กับผู้แทนจากท่าเรือ Amsterdam และท่าเรือ Rotterdam ถึงแนวทางการลดความแออัดภายในท่าเรือและทราบถึงแนวทางการแก้ไขที่ใช้ในปัจจุบันประกอบไปด้วย 1) การพัฒนา Short Sea Connecting โดยเรือลำเลียงขนาด 100-150 TEUs ในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือผ่านเส้นทางน้ำภายในประเทศไปยังสถานที่ของลูกค้า 2) การพัฒนาการขนส่งทางรางจากท่าเรือเชื่อมโยงท่าเรือทั้งสอง และเพื่อลำเลียงสินค้าไปสู่สหภาพยุโรปตอนในเพื่อลดปริมาณการขนส่งทางถนน และยังพัฒนาให้มีการรับสินค้าทางรางจากจีนมาผ่านท่าเรือทั้งสองแห่งไปยังท่าเรือใกล้เคียง 3) การสนับสนุนการดำเนินงานระหว่างท่าเรือทั้งสองแห่งในกรณีฉุกเฉิน เพื่อลดความแออัดที่เกิดขึ้นในช่วงเวลา ทำให้ทั้งสองท่าเรือยังคงขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าเรืออื่นในยุโรป และสามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือได้มากขึ้น



ท่าเรือ Rotterdam



เรือลำเลียงตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า

6. ที่ประชุมได้พิจารณาผลกระทบจาก IMO's Low Sulfur Regulation 2020 ที่จะส่งผลกระทบต่อการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลในอนาคต และเห็นว่าผู้ส่งสินค้าต้องมีความร่วมมืออย่างเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในระดับ Global เพื่อหารือกับ International Maritime Organization (IMO) สายเรือ และหน่วยงานภาครัฐ

ในแต่ละประเทศ เพื่อให้สามารถเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติภายในประเทศให้ทันตามกำหนด โดยมีประเด็นคำถามที่ สรท. ได้นำเข้าหารือกับกรมเจ้าท่า ในการประชุมเตรียมการรองรับมาตรการเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 4 เมษายน 2562 ที่ผ่านมามีประกอบด้วย 1) กฎระเบียบดังกล่าว ครอบคลุมเฉพาะการเดินทางระหว่างประเทศ หรือครอบคลุมมาถึงการเดินทางเรือในประเทศ / การเดินเรือในแม่น้ำ 2) ครอบคลุมเรือประเภทใดบ้าง และขนาดเรือขั้นต่ำที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวมีขนาดเท่าใด 3) กำลังการผลิตน้ำมัน Sulphur 0.5% ของประเทศไทยเป็นอย่างไร เพียงต่อการใช้งานของเรือขนส่งในปัจจุบัน โดยเฉพาะเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง/ลำน้ำภายในประเทศ ที่อยู่ภายใต้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือไม่ 4) ต้นทุนการเดินน้ำมัน Sulfur 0.5% ในประเทศไทยเป็นอย่างไรเมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงรูปแบบเดิม 5) กรมเจ้าท่า จะกำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับประเทศไทยอย่างไร อาทิ กำหนดให้เรือทุกลำต้องใช้น้ำมัน sulfur 0.5% หรือไม่ จะยอมรับเรือขนส่งสินค้าที่ติดตั้ง Open Loop Scrubber หรือ Closed Loop Scrubber หรือไม่ เนื่องจากการเดินเรือต้องแวะเทียบท่าหลายแห่ง จำเป็นต้องกำหนดกฎระเบียบแต่ละประเทศให้สอดคล้องกัน 6) กรมเจ้าท่ามีการกำหนดหลักเกณฑ์ % การปนเปื้อนของ Sulfur ที่ยอมรับได้หรือไม่ อัตราเป็นเท่าใด 7) จะมีบทลงโทษหรือดำเนินการอย่างไร ในกรณีที่เรือขนส่งสินค้าไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบของ IMO ในวันที่ 1 มกราคม 2563 หรือปล่อยมลภาวะระหว่างที่เดินเรือเข้ามาเทียบท่าในประเทศไทย 8) กรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะมีการประสานงานในเรื่องนี้กับ Port State Control ของประเทศอื่นอย่างไรบ้าง เพื่อให้ได้ข้อสรุปร่วมกัน 9) ความพร้อมของเรือไทยในการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของ IMO และแนวทางปฏิบัติของกรมเจ้าท่าเป็นอย่างไรบ้าง 10) ภาครัฐมีแนวทางการสนับสนุนเรือไทยให้สามารถปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวหรือไม่ และ 11) ในยุโรปมีการสนับสนุนให้ใช้ Bio Fuel และ LNG เป็นเชื้อเพลิงเรือ เพื่อแก้ไขปัญหา แม้จะยังมีปริมาณน้อย แต่ถือเป็นแนวทางที่น่าสนใจ กระทรวงคมนาคม มีแนวทางในเรื่องนี้หรือไม่? ซึ่ง สรท. จะติดตามความเห็นอย่างเป็นทางการต่อไป

7. ที่ประชุมมีการหารือสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีเพิ่มปริมาณมากขึ้น ทั้งการคัดค้านค่าปกติ และการค้าในระบบ e-commerce และพบว่ามีความความแออัดของท่าอากาศยานหลายแห่งที่ต้องการการพัฒนาไปสู่ digitalization และเชื่อมโยงกับ Airport Community System (ACS) / National Single Window (NSW) / Regional Single Window และพัฒนา API (Application Program Interface) / SI (Systems Interface) เชื่อมโยงระบบ e-Logistics ของผู้ให้บริการ last-mile delivery เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อ capacity ของท่าอากาศยาน และการขนส่งทางอากาศโดยรวม นอกจากนี้ ที่ประชุมเห็นว่าจำเป็นต้องเพิ่มศักยภาพและมาตรฐานของท่าอากาศยานระดับรองในแต่ละประเทศ เพื่อใช้งานสำหรับการขนส่งสินค้าเป็นหลัก (โดยการกำหนด Airport Minimum Standard) ควบคู่ไปกับการเพิ่มจำนวน freighter ให้เพียงพอกับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่ง สรท. รับประสานกับ the Civil Aviation Authority of Thailand ในการยกระดับสนามบินภูมิภาคเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าต่อไป

8. ที่ประชุมขอให้สมาชิกหารือกับหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศในแต่ละประเทศเพื่อเตรียมความพร้อมของอุปกรณ์สำหรับ x-ray และแนวทางการรับรองผู้ประกอบการ Known Consignors และ Regulated Agents เพื่อปฏิบัติตามมาตรการ ICAO Air Cargo Security ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในปี 2021 รวมถึงประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมทั้งด้านเสียงและมลภาวะทางอากาศในพื้นที่ใกล้เคียงสนามบิน เป็นต้น

9. นอกจากนี้ สรท. ได้ยกประเด็นผลกระทบจากการเมืองระหว่างประเทศต่อปริมาณระวางการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะเส้นทางไทย-ยุโรป และปัญหาที่เกิดขึ้นในกาตาร์ เป็นต้น เพื่อให้นำไปสู่การหารือในระดับสูงต่อไป

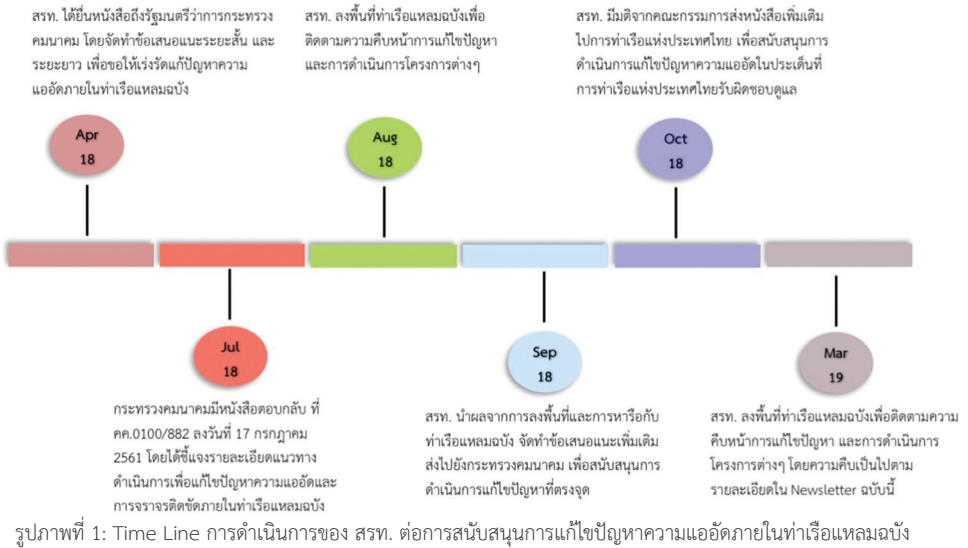
10. ที่ประชุมเห็นชอบแนวทางการลดมลภาวะจากภาคขนส่ง โดยการส่งเสริมให้ Shippers' สามารถคำนวณการปล่อย CO<sub>2</sub> ตลอดชีพหลายเซน โดย สรท. จะศึกษา จัดฝึกอบรม และส่งเสริมให้สมาชิกประยุกต์ใช้ GLEC Framework ของ Smart Freight Center มาเป็นแนวทางในการรายงานการปล่อยมลภาวะทั้งในระดับธุรกิจและรายงานต่อสาธารณะ เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนต่อไป

ทั้งนี้ สรท. ได้รับเกียรติให้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมครั้งต่อไป ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2020 ในประเทศไทย ซึ่งเป็นโอกาสอันดีในการนำเสนอประเด็นข้อกังวลและข้อเสนอแนะการพัฒนาด้านโลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศต่อหน่วยงานภาครัฐของไทย และเป็นการแสดงให้เห็นถึงบทบาทของผู้ส่งสินค้าและสมาชิก สรท. ต่อการพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศให้สามารถแข่งขันได้และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

# ความคืบหน้าการดำเนินการแก้ไขปัญหาค่าความแออัดภายในท่าเรือแหลมฉบัง

เนื่องด้วย สมาชิกรัฐสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้รับการประสานข้อมูลจากสมาชิกผู้ส่งออกเมื่อปีที่ผ่านมา ถึงปัญหาค่าความแออัดของการขนส่งตู้สินค้าทางถนนเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกแสดงจุดยืนปรับขึ้นค่าบริการการขนส่งเพิ่มขึ้น 5%

ในปีที่ผ่านมา สรท. ได้ดำเนินการร่วมกับทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยได้จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา ตลอดจนการลงพื้นที่เพื่อหารือร่วมกับการท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อทราบถึงข้อเท็จจริง และความคืบหน้าของการดำเนินโครงการต่างๆ ที่จะช่วยบรรเทาปัญหาค่าความแออัดที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือแหลมฉบัง โดยสามารถสรุปการดำเนินงานของสรท. ต่อเรื่องดังกล่าว ตามรายละเอียดดังนี้



## โครงสร้างพื้นฐาน

### 1. โครงการท่าเรือชายฝั่ง A0

- ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ :
- เติบโต Capacity ของท่าเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่เพิ่มขึ้น
  - พิจารณาใช้ประโยชน์ท่าเรืออื่นๆที่ยังมี Capacity เหลือมาดำเนินการท่าเรือชายฝั่ง
  - สร้างความร่วมมือกับท่าเรือเอกชนในพื้นที่ใกล้เคียง

- ความคืบหน้าการดำเนินการ :
- Mobile Crane จะเข้ามาภายในเดือนมิ.ย.-ก.ค. 62 (ปัจจุบันมีเพียง Granty Crane)
  - มีแนวคิดในการใช้ประโยชน์จากท่าเรืออื่นๆ ที่มี capacity เหลือมาใช้ประโยชน์เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง
  - ระหว่างที่มี Capacity ไม่เพียงพอ ยังสามารถดำเนินการยกขนตู้สินค้าสำหรับเรือชายฝั่งได้ที่ Terminal ต่างๆ

### 2. โครงการ SRT0

- ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ :
1. สรท. เห็นด้วยกับการนำเครนประเภท RMG มาใช้ในการยกขนสินค้าทางราง โดยควรเร่งเปิดใช้งานเพื่อทดแทนการนำเครนจากแต่ละ Terminal เข้ามาวิ่งรับสินค้าภายในพื้นที่ SRT0 เพื่อเร่งปรับปรุงถนนภายในโครงการให้พร้อมใช้งานโดยเร็วที่สุด
  2. ควรพิจารณาถึงความเพียงพอของจำนวนเครื่องมือยกขนในการรองรับปริมาณสินค้าที่จะเติบโตขึ้นในอนาคต
  3. สรท. เห็นด้วยกับการมี Auxiliary lane แต่จำเป็นต้องประสานงานกับท่าเทียบเรือต่างๆ ให้ความร่วมมือในการการจัด fast-track ให้กับหัวลากที่มาจาก SRT0 โดยไม่ต้องรอคิวปกติ
  4. รพท. ควรจัดทำแผนรองรับกรณีที่มีความต้องการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอุปกรณ์ในการเคลื่อนย้ายและขนถ่ายสินค้า ที่ต้องจัดให้มีเพียงพอในเวลาที่มีความต้องการ
  5. จำนวน ICD ที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้ จึงต้องเร่งพัฒนาพื้นที่ ICD หรือปรับรูปแบบบางพื้นที่เป็น CY ที่เหมาะสมกับปริมาณสินค้าที่กระจายไปทั่วประเทศ

- ความคืบหน้าการดำเนินการ :
- กระบวนการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ขณะนี้ดำเนินการยกขนโดย ทลฉ. โดยใช้เครน RMG ซึ่งปัจจุบันได้ปรับปรุงถนนภายในโครงการเสร็จเรียบร้อยแล้ว
  - เนื่องจากโครงการ SRT0 ยังไม่สามารถสรรหาผู้ประกอบการได้ ขณะนี้จึงยังต้องขอความร่วมมือแต่ละ terminal นำรถหัวลากมาลำเลียงตู้สินค้าไปก่อน
  - มีการปรับระยะเวลาโครงการจัดซื้อเครื่องมือยกขน (เครน) จากเดิมขอไว้ที่งบประมาณปี 2564 จะเลื่อนเข้าเป็นงบประมาณปี 2562 สำหรับเครนที่ติดตั้งไปแล้ว จะมีการปรับระยะเพิ่มเติมเพื่อรองรับแคร่รถไฟที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น
  - มีการหารือกับ Terminal ต่างๆ สำหรับการประสานความร่วมมือในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า
  - รพท. มีแผนในการเพิ่มจำนวนหัวรถจักร แคร่รถไฟ ทั้งนี้ช่วงเวลาในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง จะต้องรอให้ทาง ทลฉ. ปรับปรุงพื้นที่การวางเครนให้เรียบร้อยแล้ว
  - อยู่ระหว่างการศึกษาสถานที่ตั้งที่เหมาะสม

## การบริหารจัดการ

### 1. คณะทำงานแก้ไขปัญหาการจราจร

- ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ :
- คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ควรจัดตั้งคณะกรรมการแก้ไขปัญหาท่าเรือแหลมฉบัง โดยให้มีตัวแทนจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีข้อคิดเห็นครบทุกด้าน ตลอดจนการมีอำนาจในการแก้ไขปัญหาของท่าเรือแหลมฉบัง

- ความคืบหน้าการดำเนินการ :
- ทลฉ. จัดให้มีคณะทำงานแก้ไขปัญหาจราจร แต่ยังไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการฯ ตามที่สรท.นำเสนอ

## 2. การจัดพื้นที่ลานวางพักสินค้า

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ :

- การจัดพื้นที่ลานวางพักสินค้า ยังไม่สามารถลดระยะเวลาการคอยของรถบรรทุกได้ ดังนั้นจำเป็นต้องกำหนด KPI ในสัญญาการให้บริการสำหรับท่าเทียบเรือในเรื่องของเวลาการรอคอยรถบรรทุก เพื่อให้มีความสำคัญกับการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าที่เข้าออกทางถนนให้เร็วขึ้น

ความคืบหน้าการดำเนินการ :

- มีแนวทางในการแก้ไขปัญหของบาง Terminal ที่ได้จัดให้มีพื้นที่ในการวางตู้สินค้า เพื่อลดระยะเวลาการคอยของรถบรรทุก โดย Terminal เป็นผู้รับผิดชอบในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากพื้นที่ที่ได้จัดไว้มายัง Terminal ในช่วงเวลาที่ไม่มีความแออัด

## 3. ระบบจองคิวรถบรรทุก

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ :

- สรท. เห็นด้วยกับการดำเนินการดังกล่าว แต่การทำ Truck Queuing ต้องเป็นการจัดคิวที่เชื่อมโยงไปถึงระดับ sub-gate เพื่อแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด ซึ่งจำเป็นต้องได้รับความร่วมมืออย่างดีจากท่าเทียบเรือในการบริหารจัดการคิวและการบริหารจัดการในด้านการปฏิบัติงานให้มีความต่อเนื่อง

ความคืบหน้าการดำเนินการ :

- มีการจัดทำระบบ Truck Queuing ซึ่งสามารถจองคิว ตรวจสอบช่วงเวลาที่สามารถรับ-ส่งตู้สินค้าได้ ช่วยลดระยะเวลาในการดำเนินการกิจกรรมต่างๆ ภายใน ทลธ.

## 4. แนวคิดในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจราจรคับคั่ง

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ :

- การเก็บค่าธรรมเนียมในช่วงเวลาที่มีรถบรรทุกเข้าท่าเรือหนาแน่น ไม่สอดคล้องกับเวลาในการปฏิบัติงานของโรงงาน / ผู้ขนส่ง และที่สำคัญคือ Free Time / cut-off time ของสายเรือ ดังนั้นจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนแก่ผู้ส่งออก โดยที่ผู้ส่งออกไม่สามารถเลี่ยงต้นทุนดังกล่าวได้

ความคืบหน้าการดำเนินการ :

- ไม่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว

## 5. กระบวนการและเส้นทางเคลื่อนย้ายตู้สินค้า จากโครงการท่าเรือชายฝั่ง A0 และโครงการ SRT0 ไปยังท่าเทียบเรือต่างๆ

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ :

1. ควรพิจารณาถึงจำนวนหัวลาก ที่ต้องจัดทำให้เพียงพอกับความต้องการในการเคลื่อนย้ายสินค้า

ความคืบหน้าการดำเนินการ :

- อยู่ระหว่างการจัดทำร่าง TOR เพื่อสรรหาผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการยกขน และเคลื่อนย้ายตู้ไปยัง terminal ต่างๆ

2. มีความจำเป็นในการปรับแก้ประเด็นอำนาจการบริหารจัดการ และการควบคุมดูแลในสัญญาสัมปทาน เพื่อให้ท่าเรือแหลมฉบัง มีอำนาจในการควบคุมดูแลท่าเทียบเรือต่างๆ ให้ปฏิบัติตาม และให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาและปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

- ทลธ. มีการหารือร่วมกับผู้ประกอบการใน Terminal ต่างๆ ในส่วนของความร่วมมือในการบริหารจัดการเคลื่อนย้ายสินค้าจากโครงการท่าเรือชายฝั่ง A0 และ SRT0

3. ปัจจุบันมีปัญหาความขาดแคลนบุคลากรในการบริหารจัดการโครงการ SRT0 และท่าเรือชายฝั่ง A0 ควรพิจารณาเพิ่มจำนวนบุคลากรเพื่อเร่งดำเนินโครงการให้พร้อมใช้งานโดยเร็วที่สุด ตลอดจนสามารถบริหารจัดการตู้สินค้าที่ผ่านเข้า-ออกโครงการเป็นจำนวนมากได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- จำนวนบุคลากรยังคงไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน

4. ระบบ IT ในการบริหารงานและการเคลื่อนย้ายสินค้า มีความสำคัญที่จะทำให้เกิดความรวดเร็ว ถูกต้อง และตรงต่อเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งการเปิดดำเนินงานของทั้ง 2 โครงการจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ หากไม่ให้ความสำคัญในการเร่งพัฒนาระบบ IT

- อยู่ระหว่างการจัดทำร่าง TOR จัดทำระบบ IT ในการบริหารจัดการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าเช่นกัน คาดว่าจะสรรหาได้เร็วที่สุดภายใน ก.ค.62

จากการติดตามความคืบหน้าตามรายละเอียดข้างต้น สรท. ยังคงมีประเด็นอื่นๆ ที่ต้องนำเสนอ และติดตามเพิ่มเติม ดังนี้

1. จากข้อติดขัดในเรื่องของการดำเนินการต่างๆ ที่ผ่านมาของโครงการ SRT0 แสดงให้เห็นว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย ควรร่วมกันในการวางแผนการดำเนินงาน และจัดทำ KPI ร่วมกัน เพื่อให้การดำเนินงานมีความต่อเนื่อง และสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน ตลอดจนการดำเนินงานร่วมกันเพื่อสนับสนุนการ Shift Mode เพื่อเพิ่มศักยภาพในการบริหารงานด้านโลจิสติกส์ของไทย

2. การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรจัดตั้งคณะอนุกรรมการฯ ที่มีผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นผู้ให้บริการท่าเรือ ผู้ใช้บริการท่าเรือ (ทั้งในส่วนของเจ้าของสินค้าและผู้ขนส่ง) ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือประเด็นปัญหาต่างๆ ให้ครอบคลุมผลกระทบในทุกด้าน เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด และลดผลกระทบต่อภาพรวมของการบริหารงานด้านโลจิสติกส์ให้มากที่สุด

3. การต่ออายุสัมปทานของผู้ให้บริการใน Terminal ต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จำเป็นต้องมีการพิจารณาปรับปรุงสัญญา โดยกำหนด KPI ในเรื่องของเวลาการรอคอยรถบรรทุก เช่น Truck Waiting Time/ Truck Turnaround Time เพื่อให้มีความสำคัญกับการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าที่เข้าออกทางถนนให้เร็วขึ้น

4. ระบบ Truck Queuing จะเป็นตัวช่วยที่สำคัญในการบริหารจัดการรถบรรทุกที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือ โดยเฉพาะในช่วงที่คางช่วงเวลาซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากเวลาในการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการ สายเรือ และหัวลาก ซึ่งระบบ Truck Queuing จำเป็นต้องเชื่อมโยงไปถึงระดับของ Sub-gate ในแต่ละ Terminal เพื่อบริหารจัดการคิวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. สาเหตุสำคัญของความแออัดที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือแหลมฉบัง คือการพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบหลัก ทำให้ยากต่อการบริหารจัดการคิวของรถบรรทุก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาที่คึก รวมถึงการเติบโตของปริมาณสินค้าผ่านเข้า-ออกท่าเรือที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการแก้ไขปัญหาที่ดีที่สุดคือการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง และทางทะเลเพิ่มขึ้น เพื่อให้การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าภายในท่าเรือมีประสิทธิภาพมากขึ้น

## แนวทางการแก้ไขปัญหา และการปรับปรุงแนวปฏิบัติ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก

สืบเนื่องจากการประชุมคณะทำงานร่วมภาครัฐและภาคเอกชนเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออก (ครอ.กรมศุลกากร) ครั้งที่ 1/2562 ได้มีการพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหา และการปรับปรุงแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย จึงขอประชาสัมพันธ์ ข้อมูลมายังสมาชิก โดยมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

### 1. การแสดงใบอนุญาตนำสัตว์ออกนอกราชอาณาจักร หรือใบอนุญาตนำซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักรในการผ่านพิธีการศุลกากรขาออก

กรมปศุสัตว์ได้มีการหารือภายในกับหน่วยงานด้านกฎหมายของกรมปศุสัตว์ ได้ข้อสรุปว่า ตามประกาศกรมปศุสัตว์ เรื่อง การขออนุญาต การออกใบอนุญาต วิธีการนำเข้า ส่งออกหรือนำผ่านราชอาณาจักรซึ่งสัตว์หรือซากสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘ ในข้อ ๑๓ วรรคท้าย กำหนดให้ใบอนุญาตนำสัตว์ออกนอกราชอาณาจักรหรือใบอนุญาตนำซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักรมีอายุ 9 วันนับแต่วันที่ออก โดยการนับระยะเวลาที่ใบอนุญาตฯ มีผลบังคับใช้ ให้นับถึงวันที่ผู้ประกอบการนำสินค้ามาปฏิบัติพิธีการศุลกากรส่งออก ณ ท่าส่งออก จึงไม่กระทบกับกรณีที่มีการเปลี่ยนเรือ หรือเรือเลื่อนเวลาออก ซึ่งกรมปศุสัตว์จะมีหนังสือแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร ให้กรมศุลกากรทราบอีกครั้งหนึ่ง

ดังนั้น กรณีที่กรมปศุสัตว์ตีความการนับระยะเวลาที่ใบอนุญาตฯ มีผลบังคับใช้ โดยให้นับถึงวันที่ผู้ประกอบการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ ท่าส่งออก โดยไม่จำเป็นต้องนับให้ครบคลุมไปจนถึงวันที่ส่งออกสำเร็จ ดังนั้น หากในขณะผ่านพิธีการศุลกากร ณ ท่าส่งออก ใบอนุญาตฯ ยังไม่หมดอายุ แต่ใบอนุญาตฯ หมดอายุก่อนวันที่ส่งออกสำเร็จ กรณีนี้ก็จะเป็นความผิดตามกฎหมายศุลกากร

### 2. การแก้ไขใบอนุญาตในการนำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ กรณีการเปลี่ยนแปลงทำนำเข้า

ตามแนบท้ายประกาศกรมประมง เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการอนุญาตนำเข้าสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ พ.ศ. 2560 ในช่อง 13 ต้องระบุด้านตรวจสอบสัตว์น้ำที่นำเข้า และช่อง 15 ต้องระบุด้านศุลกากรที่นำเข้า ดังนั้นกรณีที่ผู้นำเข้าต้องการเปลี่ยนแปลงทำนำเข้า จำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขใบอนุญาต โดยขั้นตอนการแก้ไขนั้น กรมประมงกำหนดให้ด้านตรวจสอบสัตว์น้ำในแต่ละพื้นที่เป็นหน่วยงานที่ออกใบอนุญาต โดยระบบจะกำหนดวันที่ออกใบอนุญาตประมวลผลเป็นปัจจุบัน ส่งผลให้หากมีการเปลี่ยนแปลงทำหรือที่ตรวจปล่อยสินค้า ต้องดำเนินการยกเลิกใบอนุญาตฉบับเดิม และออกใบอนุญาตฉบับใหม่โดยระบุท่าตรวจปล่อยที่แท้จริง ฉะนั้นเมื่อระบบทำการออกใบอนุญาตฉบับใหม่ วันที่ออกใบอนุญาตที่ระบบกำหนดจะเป็นวันที่หลังวันนำเข้า จึงเป็นเหตุให้มีความผิดตามกฎหมายศุลกากร

### ผลสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาในกระบวนการแก้ไขทำนำเข้า

กรณีการแก้ไขทำนำเข้า ด้านตรวจสอบสัตว์น้ำจะทำการยกเลิกใบอนุญาตฉบับเดิม และออกฉบับใหม่ให้ตรงกับท่าที่ต้องการนำเข้าจริง พร้อมทั้งระบุข้อความอ้างถึงการแก้ไขใบอนุญาตฉบับใหม่ทดแทนใบอนุญาตฉบับเดิมที่ออกก่อนวันนำเข้าในช่อง Remark ของระบบใบอนุญาต รวมถึงจะมีหนังสือแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังด้านศุลกากรที่นำเข้าอีกทาง ซึ่งกรมศุลกากรมีความเห็นว่า หากดำเนินการในลักษณะดังกล่าว และใบอนุญาตฉบับเดิมได้ออกก่อนการนำเข้าอย่างถูกต้องนั้น กรณีนี้จะไม่เข้าข่ายเป็นการกระทำความผิดเกี่ยวกับการนำเข้าของต้องกักตักเข้ามาในราชอาณาจักรก่อนได้รับอนุญาต

## ปฏิทินกิจกรรมและการศึกษาดูงาน ประจำปี 2562

(กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสมค่าลงทะเบียนยังไม่วางบัญชีมูลค่าเพิ่ม 7%)

### APRIL

#### 22 **อบรม “ปรับปรุงพัฒนาโลจิสติกส์สู่ความเป็นเลิศด้วยลีน” (Excellent Logistics Improvement by Lean)**

โดย : อาจารย์ราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์  
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสด้านซัพพลายเชนและโลจิสติกส์  
ณ โรงแรมเอทีส ลุมพินี ก. พระราม 4  
สมาชิก 3,500 บุคคลทั่วไป 4,500

#### 24 **Site Visit การบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วย LEAN / 5 a. / การพัฒนาขีดความสามารถบุคลากร**

โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ บจก.ไฮเทค แอพพารล ประชาอุทิศ  
สมาชิก 1,500 บุคคลทั่วไป 2,500

### MAY

#### 14 **อบรม “ลดความเสี่ยงธุรกิจส่งออก-นำเข้าด้วยการเลือกใช้เทอมการค้าสากล (INCOTERMS 2010)” (\*รวมหนังสือ 1 เล่ม)**

โดย : อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา  
ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ  
สมาชิก 4,500 บุคคลทั่วไป 5,500

#### 22 **Site Visit ระบบบริหารจัดการคลังสินค้า บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน)**

โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ ศูนย์กระจายสินค้า วังน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา  
สมาชิก 1,500 บุคคลทั่วไป 2,500

#### 29-30 **อบรมเชิงปฏิบัติการ “การคำนวณต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการ”**

โดย : อาจารย์ราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์  
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสด้านซัพพลายเชนและโลจิสติกส์  
และ มูลนิธิพัฒนาผู้ส่งออกไทย  
ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ  
สมาชิก 7,000 บุคคลทั่วไป 9,000

### JUNE

#### 5, 12, 19, 26 **โครงการอบรมหลักสูตร “Smart & Easy Sea Transports for International Trade” (อบรม 3 วัน / ศึกษาดูงาน 1 วัน)**

- Day 1: Smart Import-Export
- Day 2: การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีกับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ / ไขข้อข้องใจกับประเด็นร้อนของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ
- Day 3: การประกันภัยทางทะเลและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
- Day 4: ศึกษาดูงานท่าเทียบเรือ D1 (แหลมฉบัง)

โดย : ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ  
โดยความร่วมมือระหว่างสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และสมาคมเจ้าจงและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ  
ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ  
สมาชิก 10,900 บุคคลทั่วไป 13,900

#### 5 **อบรม “เจาะลึกกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า การรับรองถิ่นกำเนิดและการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีภายใต้ FTA”**

โดย : อาจารย์สมบูรณ์พงษ์ พุกกะเวส  
ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ  
สมาชิก 3,500 บุคคลทั่วไป 4,500

#### 19 **Site Visit โรงงานประกอบรถยนต์โตโยต้า บ้านโพธิ์ ฉะเชิงเทรา**

โดย : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
ณ โรงงานประกอบรถยนต์โตโยต้า บ้านโพธิ์ ฉะเชิงเทรา  
สมาชิก 1,500 บุคคลทั่วไป 2,500

#### 25 **อบรม “การประกันภัยการขนส่งสินค้าคบวงจรสำหรับผู้ประกอบการ”**

โดย : ศาสตราจารย์พิเศษประมวล จันทร์ชิวะ  
ณ โรงแรมในกรุงเทพฯ  
สมาชิก 3,500 บุคคลทั่วไป 4,500

### การอบรมระยะสั้นหลักสูตรประกาศนียบัตร โลจิสติกส์ (LQSP Plus)

หลักสูตร 3 เดือน : อบรมทุกวันศุกร์-เสาร์ เต็มวัน ตลอดเดือนกันยายน-พฤศจิกายน  
11 Units / 16 Days

โดย : ผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน  
จากภาครัฐและเอกชน  
ณ โรงแรมเอทีส ลุมพินี ก. พระราม 4  
สมาชิก 42,900 บุคคลทั่วไป 49,900

ท่านสามารถสอบถามเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายละเอียดแต่ละกิจกรรม และค่าลงทะเบียนเข้าร่วมกิจกรรมได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) โทรศัพท์ 02-6797555 ต่อ 501-503 หรือที่ E-mail: tnsc@tnsc.com

### บริการจัดฝึกอบรมในหน่วยงานหรือองค์กร (In-House Training)

หัวข้อและระยะเวลาการฝึกอบรมขึ้นอยู่กับความต้องการของบริษัทสมาชิกผู้ขอรับบริการ