



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 03/2020 | มีนาคม 2563

[www.tnsc.com](http://www.tnsc.com)



## COVID-19 The Impact to Export Markets



Thai National Shippers' Council  
1168/97, 32<sup>nd</sup> Floor, Zone C, Lumpini Tower Bldg.,  
Rama IV Road, Thungmahamek, Sathorn, Bangkok 10120  
Tel. : +66 (0) 2679 7555 || Fax. : +66 (0) 2679 7500-2 || E-mail : [tnsc@tnsc.com](mailto:tnsc@tnsc.com)

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)  
1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 โซน C  
ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

# "COVID-19 สู่ภาวะวิกฤตการส่งออกไทยปี 63"

นางสาวกัญญกัณฑ์ ดันติพิพัฒน์พงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับคุณวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธานคุณจินตนา ศิริสินณะ เลขานุการ และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ณ ห้องประชุม 1 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ชั้น 32 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ เมื่อวันที่อังคารที่ 3 มีนาคม 2563 เวลา 10.30-12.00 น. **ระบุการส่งออกเดือนมกราคม 2563 มีมูลค่า 19,626 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัว 3.35% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY)** การส่งออกในรูปเงินบาทเท่ากับ 587,494 ล้านบาท หดตัว -4.63% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่ การนำเข้าในเดือนมกราคม 2562 มีมูลค่า 21,181 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หดตัว -7.86% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปของเงินบาทมีมูลค่า 643,511 ล้านบาท หดตัว -14.82% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ เดือนมกราคม 2563 ประเทศไทยขาดดุลการค้า 1,556 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ 56,017 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำและน้ำมันเดือน ม.ค. หดตัวร้อยละ -0.6) (การส่งออกเมื่อหักทองคำและน้ำมันเดือน ม.ค. หดตัวร้อยละ 0.6) การส่งออกในเดือนมกราคม กลุ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวที่ -6.3% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย สินค้าที่ยังขยายตัว ได้แก่ น้ำตาลทราย ยางพารา ไม้สักแห้งแข็งและแปรรูป เครื่องดื่ม ขณะที่กลุ่มที่หดตัว ได้แก่ ข้าว ผัก ผลไม้สด แข็งแข็งและแปรรูป ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง กุ้งสดแห้งแข็งและแปรรูป กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม ขยายตัวที่ 5.2 % เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย กลุ่มสินค้าที่มีการขยายตัว ได้แก่ ทองคำ รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว ขณะที่สินค้ากลุ่มที่หดตัว อาทิ นาฬิกาและส่วนประกอบ เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์และส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า สินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เป็นต้น

ทั้งนี้ สรท.คงคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2563 เติบโต 0-1% บนสมมติฐานค่าเงินบาท 30.5 บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ (อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 2 มีนาคม 2563 = 31.48 บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ เคลื่อนไหวในกรอบ 31.0 - 31.84 บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ) โดยมีปัจจัยบวกสำคัญ 1) ค่าเงินบาทที่มีแนวโน้มอ่อนค่าลงอย่างต่อเนื่อง จากการปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทยจากร้อยละ 1.25 เป็น 1.00 ในช่วงต้นเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา และจากความกังวลในสถานการณ์การระบาดของโรค COVID-19 ต่อเศรษฐกิจภายในประเทศ และเสถียรภาพของเงินบาท 2) ทิศทางราคาทองคำยังไม่ขึ้นรูปยังปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับแนวโน้มการถือครองเพื่อเป็นสินทรัพย์ปลอดภัย เป็นให้ผลดีช่วยให้ทิศทางการเติบโตของการส่งออกในภาพรวมให้ดีขึ้น และ 3) ราคาน้ำมันปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องหลังตลาดวิกฤตการณ์

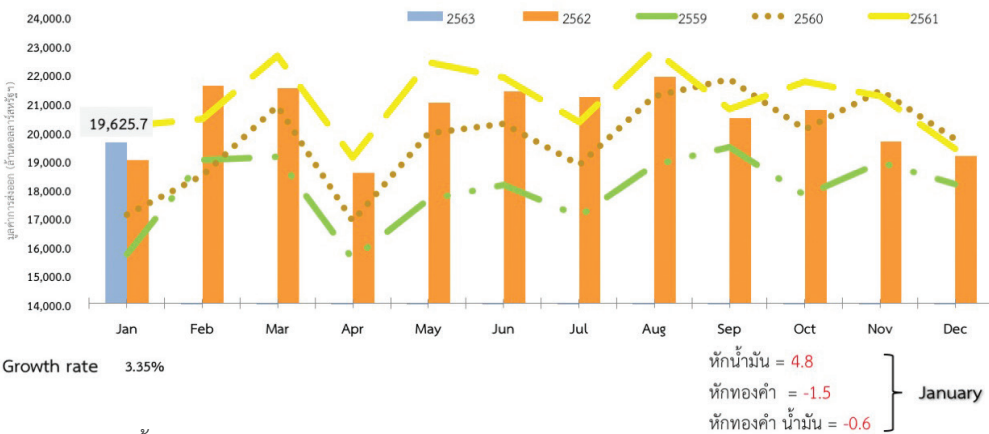
การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนาความต้องการณ์น้ำมันดิบในตลาดโลก ทำให้ต้นทุนการผลิตและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศลดต่ำลง

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่อาจเป็นอุปสรรคสำคัญ 1) ตลาดหดตัวลงจากผลกระทบ COVID-19 ทั้งด้านการผลิตและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและในจีน 1.1) ผลกระทบต่อซัพพลายเชนกับจีนที่ต้องหยุดชะงัก โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้ายานยนต์และชิ้นส่วนเม็ดพลาสติก เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ ผักผลไม้สด แข็งแข็งแข็ง ซึ่งอาจทำให้ขาดแคลนวัตถุดิบและกระทบต่อการผลิตทั้งของไทยและจีน

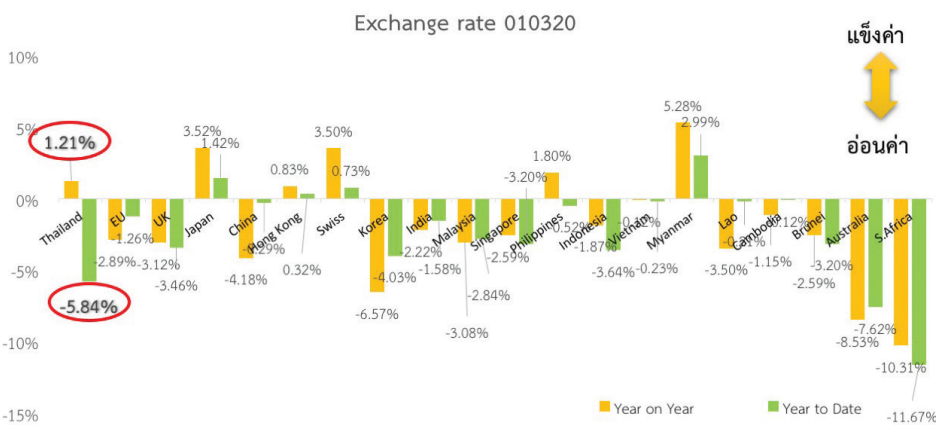
## ภาพรวมสถานการณ์ส่งออกรายเดือนระหว่างปี 2559-2563

January 2563				
	Million Dollar		Million Baht	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	19,626	+3.35	587,494	-4.36
Import	21,181	-7.86	643,511	-14.8
Balance	-1,556		-56,017	

Jan - December 2562				
	Million Dollar		Million Baht	
	Value	Growth	Value	Growth
Export	246,245	-2.65	7,627,663	-5.93
Import	236,640	-4.66	7,437,311	-7.77
Balance	+9,605		+190,352	



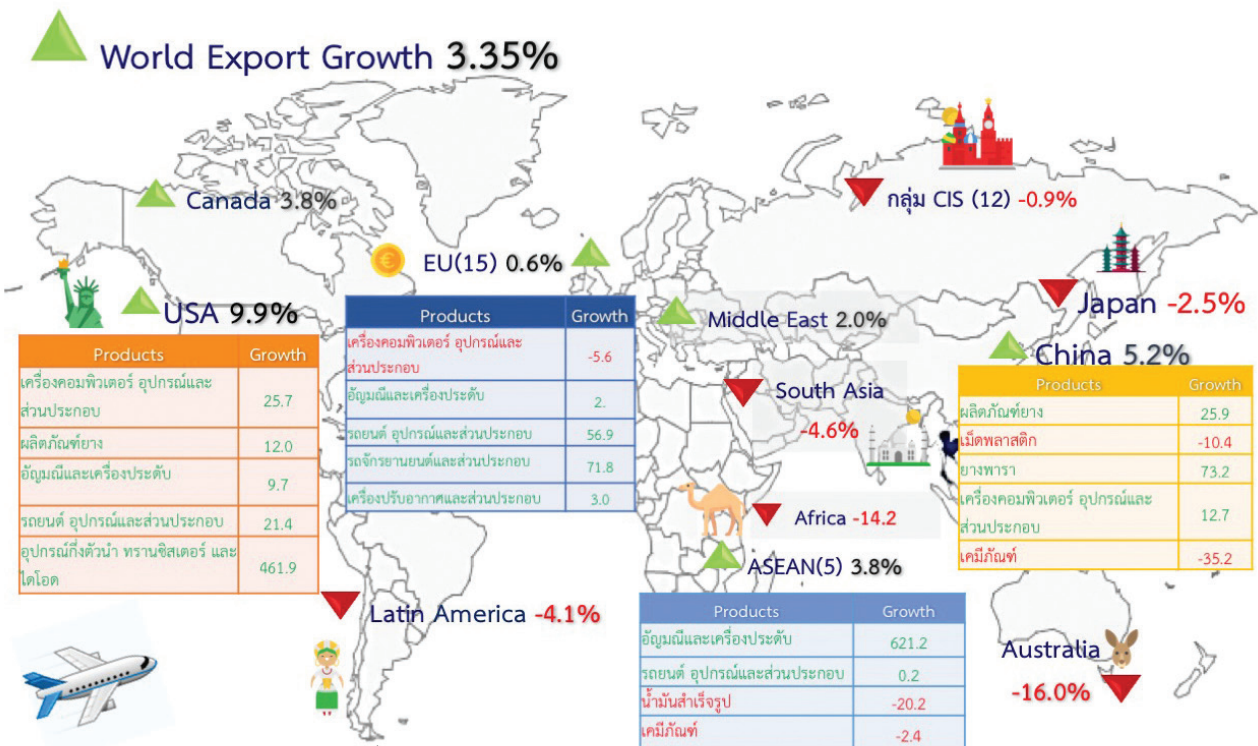
โดยคาดว่าจะเริ่มเห็นผลกระทบชัดเจนจากการส่งออกในเดือนกุมภาพันธ์ 63 1.2) Disrupt ในระบบโลจิสติกส์ทั้งทางเรือทางอากาศ และทางถนน ถึงแม้โรงงานและระบบศุลกากรจีนจะเริ่มกลับมาทำงานบ้างแล้วแต่นักงานยังไม่สามารถกลับมาทำงานได้เต็มจำนวน ทำให้เกิดปัญหาความแออัดในท่าเรือและการตักค้างของสินค้า ประกอบกับเกิดต้นทุนส่วนเพิ่มจากการเรียกเก็บค่า congestion surcharge โดยเฉพาะตู้ Reefer ที่ต้องใช้ในกลุ่มผักและผลไม้สด เป็นต้น และ 2. ผลกระทบของภัยแล้งที่คาดว่าจะรุนแรงในปี 63 ส่งผลต่อปริมาณสินค้าเกษตรที่ออกสู่ตลาดลดลง ไม่เพียงพอต่ออุปสงค์ทั้งภายในและต่างประเทศ อาทิ ข้าว มันสำปะหลัง และผลไม้ตามฤดูกาล เป็นต้น



ทั้งนี้ สถานการณ์ COVID-19 ในปัจจุบันจะส่งผลกระทบต่อความต้องการส่งออกและนำเข้าของไทย ภายใต้สมมติฐานว่าถ้าการส่งออกไปจีนได้รับผลกระทบ -75% ถึง -25% เรียงจากเดือนกุมภาพันธ์ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุดที่ -75% เดือนมีนาคม ได้รับผลกระทบ -50% และเดือนเมษายนถึงมิถุนายน ได้รับผลกระทบ -25% ตามลำดับ จะทำให้การส่งออกของไทยในช่วงไตรมาส 1/2563 หดตัวประมาณ -3.6% ไตรมาส 2/2563 หดตัวประมาณ -2.91% และครึ่งปีหลัง 2563 หดตัวประมาณ -3.3%



# Export by Destination : January 2020



ข้อเสนอแนะของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ต่อมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19

### ด้านต้นทุนการเงิน (สถาบันการเงินและกระทรวงการคลัง)

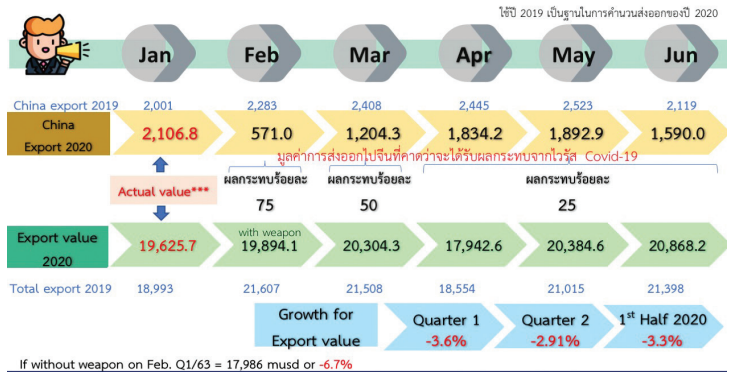
1. เน้นการปล่อยสินเชื่อเพื่อเพิ่มสภาพคล่องให้กับผู้ประกอบการในดำเนินธุรกิจ อาทิ การสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำระยะ 6 เดือน และการขยายระยะเวลาการชำระคืนสินเชื่อเพื่อการส่งออก ระยะเวลา 12 เดือน
2. การหยุดพักชำระหนี้ธนาคารและค่าธรรมเนียมต่างๆ เป็นระยะเวลา 12 เดือน
3. การยกเว้นภาษีสรรพสามิตและภาษีหัก ณ ที่จ่าย 3% เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการ โดยเฉพาะ ผปก.ที่พึ่งพาตลาดจีนเป็นหลัก
4. การชะลอการเรียกเก็บภาษีใหม่ที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจในช่วงสถานการณ์ดังกล่าว อาทิ ภาษีความหวาน ความเค็ม เป็นต้น

### ด้านการตลาดและโลจิสติกส์ (กระทรวงพาณิชย์/กระทรวงคมนาคม)

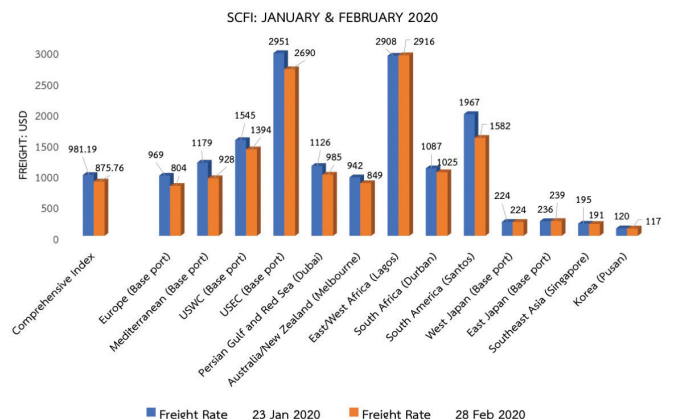
1. กระทรวงพาณิชย์ ควรจัดให้มีทีม Social Media หรือ Call Center เพื่อเป็นช่องทางในการติดต่อสอบถามและรายงานสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถสอบถามข้อมูลสำหรับประกอบการวางแผนในการดำเนินธุรกิจ และควรเป็นสื่อกลางในการแจ้งข้อมูลข่าวสารล่าสุดเพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ประกอบการเกี่ยวกับสถานการณ์ในประเทศจีนรายมณฑล จุดขนส่งสินค้าต่างๆ ที่สามารถดำเนินการได้
2. เพิ่มความถี่การจัดกิจกรรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (Thailand Exhibition)
3. กระทรวงพาณิชย์ควรประสานขอความร่วมมือกับรัฐบาลจีนทั้งส่วนกลางและรายมณฑล ในเรื่อง 3.1 ผ่อนปรนกฎระเบียบการนำเข้าและส่งออกสินค้า 3.2 ยกเว้นการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ อาทิ congestion surcharge และ storage charge
4. ขอให้เร่งเจรจาเขตการค้าเสรี FTA อาทิ Thai-EU, Thai-United Kingdom, RCEP, Thai-Pakistan, Thai-Turkey, Thai-EFTA และ Thai-Sri Lanka เพื่อลดเขตการพึ่งพาตลาดจีนและเป็นการกระจายความเสี่ยงไปยังตลาดใหม่ เพิ่มมูลค่าการส่งออก และเพื่อไม่ให้ไทยเสียตลาดหลักให้กับคู่แข่งที่ได้มีการทำ FTA ไปกับกลุ่มประเทศดังกล่าวก่อนหน้า
5. กำกับดูแลให้สายเรือขนส่งสินค้าจัดหาตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ส่งออกในอัตราค่าระวางที่เหมาะสม
6. จัดหาบริการขนส่งสินค้าทางอากาศในลักษณะเช่าเหมาลำ (Charter Flight-Freighter) เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้า Perishable ซึ่งไม่สามารถขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากยังมีปัญหาท่าเรือแออัด
7. เตรียมความพร้อมท่าเรือของไทย สำหรับรองรับความต้องการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกไปยังประเทศจีน เพื่อป้องกันปัญหาความแออัดของสินค้า เมื่อประเทศจีนสามารถขนส่งสินค้าได้ตามปกติ

### ผลกระทบของการระบาดไวรัสโคโรนา ต่อการส่งออกไทย

**Worst case scenario** : ถ้าการส่งออกจีนได้รับผลกระทบร้อยละ 75 - 25 โดยเรียงจากเดือน ก.พ. ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุดที่ร้อยละ 75 มี.ค. ได้รับผลกระทบร้อยละ 50 และเดือนอื่นๆ ตามลำดับ จะทำให้การส่งออกของไทยในช่วงเดือน ก.พ. - มิ.ย. 2020 ในภาพรวมได้รับผลกระทบในเชิงการเติบโต ดังนี้



### สถานการณ์ค่าระวาง



# สรุปสาระสำคัญจากการประชุมเรื่อง “การยกระดับประสิทธิภาพภาครัฐ”

TNSC Movement

เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2563 คุณสมบัติ เปรมาประภา รองประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เข้าร่วมประชุมการยกระดับประสิทธิภาพภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ และได้รับหรือ Ms. Birgit Hansl ผู้จัดการธนาคารโลกประจำประเทศไทย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก ณ โรงแรมอมารี วอเตอร์เกท กรุงเทพฯ จัดโดย สำนักงาน ก.พ.ร. เพื่อเป็นการสื่อสารและสร้างการรับรู้ให้แก่ผู้ประกอบการภาคธุรกิจเอกชนเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพภาครัฐ อีกทั้งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ และการจัดอันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจของประเทศไทยตามรายงานของธนาคารโลก โดยมีหน่วยงานภาครัฐทั้งหมด 10 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในปีล่าสุด Doing Business 2020 ไทยมีอันดับดีขึ้นถึง 6 อันดับจากอันดับที่ 27 เป็นอันดับที่ 21 จาก 190 ประเทศทั่วโลก ได้ 80.10 คะแนน สูงที่สุดในรอบ 10 ปี ติดอันดับ TOP 10 ของโลก 2 ด้าน ได้แก่ ด้านการคุ้มครองผู้ลงทุนเสียช้าน้อยในอันดับที่ 3 และด้านการขอใช้ไฟฟ้า ที่รักษาอันดับที่ 6 ของโลกได้ อีกทั้งมีการปฏิรูปการบริการภาครัฐในด้านการขออนุญาตก่อสร้าง

นอกจากนี้ ยังมีมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้การติดต่อราชการสะดวกขึ้น ทั้งการไม่เรียกสำเนาเอกสารที่ทางราชการออกให้จากประชาชน การออกเอกสารหลักฐานของทางราชการผ่านระบบดิจิทัล และยังมีระบบใบอนุญาต อนุมัติ แบบออนไลน์ ที่เรียกว่า Biz Portal สำหรับหาข้อมูลและยื่นคำขอให้แก่ประชาชน ผู้ประกอบการ โดยไม่ต้องแนบเอกสารนิติบุคคล และขออนุญาตพร้อมกันได้หลายใบอนุญาตในครั้งเดียว อย่างไรก็ตาม การพัฒนาการบริการภาครัฐตาม Doing Business สิ่งสำคัญคือ ประชาชนที่ประโยชน์ได้รับ ภาครัฐจึงต้องร่วมมือกันในการสื่อสารสร้างความเข้าใจให้ประชาชนทราบถึงการพัฒนา ไม่ใช่เพื่อให้คะแนนประเมินดีขึ้น แต่เพื่อให้ภาครัฐตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้รับบริการดีขึ้น ประชาชนทำมาหากินได้ง่ายขึ้น จากนั้น ผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้กล่าวถึงความก้าวหน้าในการพัฒนาการยกระดับประสิทธิภาพภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจในด้านต่าง ๆ รายละเอียด ดังนี้

- ด้านการบังคับให้เป็นไปตามข้อตกลง โดยสำนักงานศาลยุติธรรม นำระบบการยื่นฟ้องและส่งคำคู่ความ (e-Filing) มาใช้ส่งผลให้หน่วยงานและประชาชนสามารถประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาศาล รวมทั้งมีการใช้กฎหมายไกล่เกลี่ยก่อนฟ้อง ทำให้การไกล่เกลี่ยสามารถขอให้ศาลบังคับได้ ตลอดจนมีการให้บริการข้อมูลและเอกสารคดีออนไลน์ผ่านระบบบริการข้อมูลคดีศาลยุติธรรม (Case Information Online Service :CIOS) มีการกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานธุรการศาลชั้นต้น และมีการจัดพิมพ์คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลชั้นต้นภายใน 10 วันทำการ

- ด้านการเริ่มต้นธุรกิจและด้านการได้รับสินเชื่อ โดย กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ที่ลดระยะเวลาในการจองชื่อนิติบุคคลเพียง 0.5 วัน โดยนำระบบ AI เข้ามาช่วยเพิ่มความรวดเร็วในการตรวจสอบและแจ้งผลการอนุมัติการจองชื่อ พัฒนาระบบ e-Registration ที่ใช้งานง่ายมากยิ่งขึ้น รวมทั้ง รวมขั้นตอนการจดทะเบียนจัดตั้งธุรกิจการจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม และการขึ้นทะเบียนประกันสังคม ให้สามารถดำเนินการได้ภายในขั้นตอนเดียว อีกทั้งด้านการได้รับสินเชื่อ ได้จัดทำระบบค้นหาข้อมูลหลักประกัน เพื่อเป็นศูนย์กลางในการตรวจค้นข้อมูลการจดทะเบียนทรัพย์สินเป็นหลักประกันการชำระหนี้

- ด้านการขออนุญาตก่อสร้าง โดย กรุงเทพมหานคร ที่ชี้แจงว่าการขออนุญาตก่อสร้างไม่จำเป็นต้องมีการทดสอบคุณสมบัติทางด้านวิศวกรรมปฐพีของดิน (Soil test) ก่อน หากผู้ประกอบการอยากทราบข้อมูล กรมโยธาธิการและผังเมืองมีข้อมูลเหล่านี้ให้บริการทางเว็บไซต์ นอกจากนี้ในงานออกแบบและคำนวณอาคารว่าควบคุมการก่อสร้างต้องดำเนินการโดยวิศวกรต้องมีประสบการณ์ทำงาน อีกทั้งยังลดระยะเวลาออกใบรับรองการก่อสร้างอาคารขนาดเล็กให้แล้วเสร็จใน 15 วัน

- ด้านการขอใช้ไฟฟ้า โดย การไฟฟ้านครหลวง ที่ได้มีการปรับปรุง MEASY Application เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ขอใช้ไฟฟ้าให้ตรวจสอบค่าไฟฟ้า ชำระค่าไฟฟ้า ประวัติการใช้ไฟฟ้า แจ้งเตือนค่าไฟฟ้า ประกาศดับไฟ และแจ้งไฟฟ้าขัดข้อง รวมทั้งสามารถ Upload Electronic File ที่มีขนาดใหญ่ เช่น แผนผังอาคาร และแผนผังระบบไฟฟ้าเพื่อลดระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้ใช้ไฟฟ้า รวมทั้งการขอผ่อนชำระหนี้ค่าประกัน (Security Deposit) และการเพิ่มจำนวนตัวแทนรับชำระค่าบริการการขอใช้ไฟฟ้า ตลอดจนเพิ่มจำนวนผู้ติดตั้งระบบไฟฟ้าภายในเพื่ออำนวยความสะดวกในการขอใช้ไฟฟ้า

- ด้านการขออนุญาตที่ดิน โดย กรมที่ดิน ได้ลดระยะเวลา ลดขั้นตอนการจดทะเบียนทรัพย์สินด้วยการยกเลิกการขอสำเนาเอกสาร โดยดำเนินการทุกสำนักงานที่ดินทั่วประเทศ รวมทั้งเปิดเผยข้อมูลสถิติที่ดินที่ดำเนินการในศาลยุติธรรมและศาลปกครอง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 – 2562 และเชื่อมโยงข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Zoning Layer) และผังเมืองในพื้นที่ทั่วประเทศไทย ผ่าน Lands Maps Application และเปิดบริการระบบการคำนวณภาษีอากร ได้แก่ ค่าธรรมเนียม และภาษีอากร

- ด้านการคุ้มครองผู้ลงทุนเสียช้าน้อย โดย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่ดำเนินการเพื่อให้บริษัทจดทะเบียนแยกประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการใหญ่ออกจากกัน และจัดทำรายงานผลการจัดอันดับด้านการคุ้มครองผู้ลงทุนเสียช้าน้อย ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง และข้อสรุปในรายละเอียดโดยแจ้งหน่วยงานต่าง ๆ และผู้ตอบแบบสอบถามของธนาคารโลก พร้อมทั้งเผยแพร่ข้อมูลในเว็บไซต์ของสำนักงาน ก.ล.ต.

- ด้านการชำระภาษี โดย กรมสรรพากร และสำนักงานประกันสังคม ที่กรมสรรพากรได้ลดระยะเวลาด้านภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยสามารถจัดทำและนำส่งข้อมูลใบกำกับภาษีอิเล็กทรอนิกส์และใบรับอิเล็กทรอนิกส์ (e-Tax Invoice & e-Receipt) ผ่านช่องทาง Upload, Service Provider และ Host to Host รวมทั้งลดระยะเวลาด้านภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยการปรับปรุงแบบ ภ.ง.ด. 50 ให้กรอกได้ง่ายขึ้น และลดระยะเวลาด้านภาษีเงินได้นิติบุคคล และภาษีมูลค่าเพิ่ม จากการยื่นแบบภาษีออนไลน์ (e-Filing) ในส่วนการชำระเงินสมทบ สำนักงานประกันสังคมได้ยกเว้นค่าธรรมเนียมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ขยายระยะเวลาการชำระเงินสมทบกองทุนประกันสังคม ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ e-Payment ออกไปอีก 7 วัน รวมทั้งให้บริการรับชำระเงินสมทบผ่าน e-Payment โดยมีธนาคาร หน่วยงานบริการร่วมให้บริการ และรับชำระเงินกองทุนเงินทดแทนผ่าน e-Payment ร่วมกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

- ด้านการค้าระหว่างประเทศ โดย กรมศุลกากร ได้ลดระยะเวลา และค่าใช้จ่ายให้ผู้ประกอบการในการนำสินค้าเข้าด้วยกระบวนการทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้ามาถึง (Pre-Arrival Processing) ผู้ประกอบการสามารถรับสินค้าได้ทันที รวมทั้งพัฒนาระบบรับชำระผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) โดยพิมพ์ใบเสร็จรับชำระเงินได้ด้วยตนเองผ่านระบบ e-Tracking ช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่าย นอกจากนี้มีช่องทางในการชำระเงินที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ Internet Banking Mobile Banking ATM เคาน์เตอร์ธนาคาร และการยกเลิกสำเนาใบขนสินค้าในการผ่านพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก ไม่เรียกและไม่รับสำเนาใบขนสินค้าที่มีอยู่ในระบบ e-Customs จากผู้ประกอบการ ผู้มาติดต่อ ส่งผลให้สามารถลดสำเนาใบขนสินค้า (กระดาษ) ที่ต้องพิมพ์ปีละประมาณ 60 ล้านแผ่น และลดค่าใช้จ่ายกระดาษได้ไม่น้อยกว่าปีละประมาณ 30 ล้านบาท ตลอดจนมีมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพเพิ่มบริหารความเสี่ยงเพื่อลดอัตราการเปิดตรวจ การเพิ่มเครื่องเอกซเรย์แบบขับผ่าน สำหรับการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วย รถสามารถขับผ่านอุโมงค์โดยไม่ต้องหยุด ช่วยลดระยะเวลา และค่าใช้จ่ายผู้ประกอบการ

- ด้านการแก้ปัญหาการล้มละลาย โดย กรมบังคับคดี ที่ได้พิจารณาเสนอร่างพระราชบัญญัติล้มละลาย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เพื่อถ่ายโอนอำนาจเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้แก่ภาคเอกชน โดยมีเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ของกรมบังคับคดีเป็นผู้กำกับดูแล ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่กระบวนการบังคับคดีล้มละลายมากยิ่งขึ้น และขยายการเชื่อมโยงข้อมูลการล้มละลายกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการรวบรวมทรัพย์สิน และข้อมูลเกี่ยวกับทรัพย์สินของลูกหนี้ และตรวจสอบยืนยันข้อมูลบุคคลล้มละลาย ความสามารถในการทำนิติกรรมของลูกหนี้ และลูกหนี้

- กรมทางหลวงได้ชี้แจงด้านการจัดตั้งจ้างภาครัฐ ซึ่งใน 2021 จะมีการประเมินด้านการจัดตั้งจ้างภาครัฐ ซึ่งจะพิจารณาจากกระบวนการทำสัญญากับภาครัฐ รวมถึงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการทำสัญญากับภาครัฐ โดยใช้กระบวนการซ่อมบำรุงผิวทางเป็นสมมติฐานการประเมิน

จากนั้น คุณเบอร์กิท ฮานส์ ผู้จัดการธนาคารโลกประจำประเทศไทย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และแปซิฟิก ได้กล่าวว่า ธนาคารโลกมีบทบาทเป็นผู้ประสานระหว่างภาครัฐและเอกชนผ่านการสื่อสารสร้างความเข้าใจในการอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ โดยให้ความสำคัญกับการที่ภาครัฐรับฟังความคิดเห็นจากภาคเอกชน ภาคเอกชนก็ให้ความร่วมมือและสร้างความเข้าใจกับภาครัฐ ในส่วนการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการอย่าง e-Filing และ e-Service มีส่วนสำคัญที่ทำให้อันดับและคะแนนดีขึ้น และการจัดงานในวันนี้เป็นการเริ่มต้นที่ดีในการสร้างความเข้าใจระหว่างภาครัฐและเอกชน

## สรุปผลการประชุมความคืบหน้า โครงการศึกษา "โอกาสและแนวทางการขยายการค้า และการลงทุนระหว่างไทยและสหราชอาณาจักร"

เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2563 ณ ห้องประชุมเจ้าพระยา-มารีราเกช ชั้น 6 กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ จัดจ้าง บริษัท Bollinger & Co. ศึกษาโอกาสและแนวทางการขยายการค้าและการลงทุนระหว่างไทยและสหราชอาณาจักร (UK) ภายหลังจาก Brexit การศึกษาแผนยกเลิกการเก็บภาษีศุลกากร การปรับลดอัตราภาษีศุลกากรกรณีที่ไม่มีความตกลง FTA และไม่ได้รับสิทธิ GSP เพื่อลดต้นทุนการผลิตและศึกษาแนวทางการสนับสนุนการผลิตสินค้าในสหราชอาณาจักร โดยจะเริ่มใช้กฎระเบียบของสหราชอาณาจักร ในวันที่ 1 มกราคม 2564

### ภาพรวม

1. จากการที่สหราชอาณาจักรได้ออกจากการเป็นสมาชิก EU อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 31 ม.ค. 2563 โดยนับจากนี้ไปจนถึงสิ้นปี 2563 UK จะยังคงอยู่ภายใต้กฎระเบียบของอียู และจะเริ่มใช้กฎระเบียบของสหราชอาณาจักร ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป

2. กำหนดอัตราภาษีศุลกากรกับสินค้านำเข้าจากประเทศที่สาม ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 โดยจะปรับอัตราภาษีให้มีความเหมาะสมและอำนวยความสะดวกแก่ผู้บริโภคและผู้ประกอบการในอังกฤษมากขึ้น และมีแผนที่จะยกเลิกการเก็บภาษีศุลกากรกับสินค้าที่เป็นปัจจัยสำคัญในการผลิตของสหราชอาณาจักรเพื่อลดต้นทุนการผลิตให้กับผู้ผลิตสินค้าในสหราชอาณาจักรและสนับสนุนให้มีการผลิตสินค้าภายในประเทศ และจะยกเลิกภาษีศุลกากรในสินค้าที่ไม่สามารถผลิตได้หรือผลิตได้อย่างจำกัดภายในประเทศเพิ่มเติม

3. โดยอัตราภาษีเฉลี่ยที่คาดว่าจะยกเลิกให้กับสินค้าที่ปัจจุบันมีอัตราภาษีที่ร้อยละ 2.5 หรือต่ำกว่า เพื่อลดภาระด้านพิธีการศุลกากร และสำหรับสินค้าที่ปัจจุบันถูกเก็บภาษีในอัตราที่เกินกว่าร้อยละ 2.5 จะแบ่งเป็น 3 กลุ่ม เพื่อลดภาษีลงในอัตราที่ต่างกัน

4. ในส่วนของการยกเลิกและปรับลดอัตราภาษี หลังจากวันที่ 1 มกราคม 2564 แบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

- สินค้าที่มีอัตราภาษีเดิมร้อยละ 2.5 หรือต่ำกว่า จะยกเลิกการเก็บภาษีสินค้าในกลุ่มนี้ เช่น อัญมณีและเครื่องประดับ เครื่องปรับอากาศ และหน่วยเก็บเครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ
- สินค้าที่มีอัตราภาษีเดิมไม่เกินร้อยละ 20 แบ่งสินค้าเป็นระดับซึ่งมีอัตราภาษีต่างกันร้อยละ 2.5 ประกอบด้วยอัตราภาษีที่ 17.5% 15% 12.5% 10% ตามลำดับ ซึ่งสินค้าที่อยู่ในกลุ่มนี้จะลดภาษีไม่เกินร้อยละ 2.5 อาทิ อัตราภาษีร้อยละ 18 จะลดลงเหลือร้อยละ 17.5 และอัตราภาษีร้อยละ 12.3 จะลดลงเหลือร้อยละ 10 เช่น ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของยานยนต์ และแว่นตา
- สินค้าที่มีอัตราภาษีเดิมมากกว่าร้อยละ 20 แต่ไม่เกินร้อยละ 50 มีอัตราภาษีต่างกันร้อยละ 5 ประกอบด้วยอัตราภาษีที่ 45% 40% 35% 30% ตามลำดับ ซึ่งสินค้าที่อยู่ในกลุ่มนี้จะลดภาษีไม่เกินร้อยละ 5 อาทิ อัตราภาษีร้อยละ 22 จะลดลงเหลือร้อยละ 20 และอัตราภาษีร้อยละ 48 จะลดลงเหลือร้อยละ 45 อาทิ ปลาแปรรูปและยานยนต์น้ำหนักไม่เกิน 5 ตัน
- สินค้าที่มีอัตราภาษีเดิมร้อยละ 50 หรือมากกว่า แบ่งสินค้าเป็นระดับมีอัตราภาษีต่างกันร้อยละ 10 ประกอบด้วยอัตราภาษีที่ 60% 70% 80% ตามลำดับ ซึ่งสินค้าที่อยู่ในกลุ่มนี้จะลดภาษีไม่เกินร้อยละ 10 เช่น อัตราภาษีร้อยละ 68 จะลดลงเหลือร้อยละ 58 เช่น ยาสูบ เป็นต้น

กลุ่มธุรกิจที่เป้าหมายของไทยในสหราชอาณาจักร อาทิ 1. เกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก 23%) 2. ประมง (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก 2%) 3. ยานยนต์และชิ้นส่วน (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก 22%) 4. อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก 12.2%) 5. ยางรถยนต์ (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก 3%) 6. ธุรกิจท่องเที่ยว (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก 75%) 7. ธุรกิจขนส่ง (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก (9%) 8. การเงิน (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก 1%) 9. การสื่อสารและโทรคมนาคม (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก 0.7%) 10. ก่อสร้าง (คิดเป็นสัดส่วนต่อการส่งออก 0.3%)

### ข้อสังเกต

1. สหราชอาณาจักร เริ่มเจรจา FTA กับ USA และ Japan
2. สหราชอาณาจักร เริ่มต้นหารือการจัดสรรโควตากับ WTO 32 รายการ เพื่อขอรับการจัดสรรจากที่เคยได้รับตอนที่ เป็นสมาชิกสหภาพยุโรป
3. สหราชอาณาจักร มีแนวโน้มการใช้ FTA model กับกลุ่มประเทศอาเซียน 3 รูปแบบ เช่น
  - 3.1 Singapore model คือ การเปิดเสรีสุด
  - 3.2 Canada model คือ การเป็นเสมือนตัวแทนที่มีความสัมพันธ์ที่กระชับระหว่างกัน เหมือนสหรัฐและแคนาดาทุกครั้งที่มีการเจรจาการค้าจะต้องคำนึงถึงเรื่อง Border Trade ระหว่างกันเป็นอันดับแรก
  - 3.3 EFTA model คือ เป็นการเจรจาแบบพหุภาคี เน้นการเป็นสมาชิกที่มีการรวมกลุ่มเพื่อแบ่งปันทรัพยากรและการผลิต
4. สหราชอาณาจักร เตรียมจะเปิดท่าเรือเสรีอีก 10 แห่ง เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ
5. ในช่วงแรกลูกค้าฝั่งสหราชอาณาจักรให้ข้อมูลว่าสหราชอาณาจักรอาจจะให้ Free quota แบบ First Come First Serve เนื่องจาก เป็นช่วงเปลี่ยนผ่านและปรับรูปแบบการค้าอาจทำให้สินค้าบางรายการขาดแคลน (Shortage) ในระยะสั้น แต่ต้องตรวจสอบความชัดเจนอีกครั้ง

### ความเห็นที่ประชุม

1. กลุ่มสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป อาทิ ไข่ อาหารทะเล อาหารสำเร็จรูป ผักผลไม้ ขอให้กรมฯ ช่วยเจรจาให้ได้อัตราภาษีต่ำที่สุด โดยปกติสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป อัตราภาษีเฉลี่ยร้อยละ 5-40 และในโควตาร้อยละ 0-20 แต่ถูกจำกัดด้วยปริมาณ และขอให้ได้ไม่น้อยกว่าตอนที่สหราชอาณาจักรอยู่ในสหภาพยุโรป
2. ผู้ประกอบการของไทยต้องยกระดับคุณภาพเพื่อที่จะขออัตราภาษีที่สามารถแข่งขันได้ ส่วนหนึ่งมาตรฐานสหราชอาณาจักรค่อนข้างสูง
3. กองทุน FTA Fund ขอให้ยกเลิกเพราะเป็นการแก้ปัญหาปลายเหตุ ต้องปรับปรุงเชิงโครงสร้างเกษตรกร สนับสนุนงบประมาณที่เคยได้จากกองทุน ไปพัฒนาเรื่องคุณภาพให้สามารถแข่งขันได้ เหมือนในต่างประเทศ เช่น กาแฟไทย ที่จำกัดโควตานำเข้า แต่ไม่เพียงพอในประเทศ ต้องพัฒนาให้สามารถออกไปแข่งขันได้
4. ในส่วนของภาคบริการ เช่น บริการโลจิสติกส์ ตามหลักของการเปิดเสรีบริการ หากมีคู่แข่งมักย่อมมีความหลากหลายของราคาเกิดขึ้น ผู้ประกอบการส่งออกนำเข้าจะได้ประโยชน์ แต่ผู้ให้บริการในประเทศอาจได้รับผลกระทบ ขณะเดียวกันคงต้องหารือโดยตรงกับกลุ่มผู้ให้บริการ Freight forwarder ในไทยด้วย หากจะมีการเปิดเสรีบริการด้านนี้ เพราะปัจจุบันมีผู้เล่นรายใหญ่ที่เข้ามาให้บริการครอบคลุมทุกระดับมากขึ้น เช่น DHL Fedex ขณะที่สายการบินเรือขนาดใหญ่ที่เป็นสัญชาติยุโรปก็มี Direct service ไปสหราชอาณาจักรโดยตรงอยู่แล้ว หากแต่สายการบินเรือสัญชาติอื่น เช่น จีน ไต้หวัน ต้องมีการ Transship ไปยังเรือแม่ ซึ่งอาจจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมเป็นปกติ แต่เมื่อเทียบกับสิงคโปร์และมาเลเซียซึ่งน่าจะมี Logistic cost ที่ถูกกว่าไทย

**สหราชอาณาจักร เป็นประเทศส่งออกอันดับที่ 18 ของไทย** การค้าไทยกับสหราชอาณาจักร ปี 2562 มีมูลค่ารวม 6,260 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัวร้อยละ -11.04 (YoY) โดย ไทยส่งออกไปสหราชอาณาจักร รว 3,843 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สินค้าส่งออกที่สำคัญ อาทิ ไข่ แปรรูป รถยนต์และอุปกรณ์ แผงวงจรไฟฟ้า อัญมณีและเครื่องประดับ รถจักรยานยนต์ เครื่องจักรกล เป็นต้น

**ไทยนำเข้าจากสหราชอาณาจักร คิดเป็นมูลค่า 2,417 ล้านดอลลาร์สหรัฐ** สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องดื่ม เกษตรกรรม เป็นต้น



## เจนเนอราลี ประกันความรักรักคุณ



# ข้อเสนอแนะรองรับผลกระทบจาก COVID-19 ต่อภาคการส่งออกไทย

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2563 สมาชิกรัฐสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ในฐานะตัวแทนผู้ส่งออกไทย ได้จัดทำข้อเสนอแนะรองรับผลกระทบจาก COVID-19 ต่อภาคการส่งออกไทย เพื่อเสนอต่อหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายและมาตรการรับมือต่อเหตุฉุกเฉินและการบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นต่อภาคการส่งออกไทยให้สามารถดำเนินธุรกิจได้ต่อไป โดยข้อเสนอแนะที่จัดทำขึ้น ได้พิจารณาทั้งในส่วนของระดับความสำคัญ (สูง/กลาง/ต่ำ) ระยะเวลาการดำเนินการที่รองรับทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ครอบคลุมด้านการเงิน ด้านแรงงาน ด้านการนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกสินค้า ด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง ด้านการตลาด และด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

มาตรการ/ข้อเสนอแนะ และหน่วยงานรับผิดชอบ	ระดับความสำคัญ (สูง/ปานกลาง/ต่ำ)	ระยะเวลาการดำเนินการ
<b>1. ด้านการเงิน</b>		
ขอให้ธนาคารพาณิชย์ “ขยายเวลาการชำระหนี้ (สินเชื่อเพื่อการลงทุน และสินเชื่อเพื่อการส่งออก) ทั้งเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าธรรมเนียม”	สูง	เม.ย. 63 – มี.ค. 64 (1 ปี)
ขอให้กระทรวงการคลัง “จัดสรรเงินกู้ปลอดดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมการกู้/ค้ำประกัน” เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้กับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม	สูง	เม.ย. 63 – มี.ค. 64 (1 ปี)
ขอให้กระทรวงการคลัง “ยกเว้นการเรียกเก็บ 1) ภาษีสรรพสามิต (น้ำผลไม้ และน้ำมัน) เพื่อลดต้นทุนการผลิตและราคาสินค้าในประเทศ 2) ภาษีหัก ณ ที่จ่าย 3) ภาษีเงินได้นิติบุคคล และ 4) ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาปีภาษี 2562-2563 สำหรับผู้มีรายได้พึงประเมินไม่เกิน 500,000 บาทต่อปี” เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินและเพื่อให้ผู้ประกอบการมีเงินทุนเพียงพอสำหรับการฟื้นฟูกิจการ และเพื่อให้ประชาชนที่มีรายได้น้อยมีสภาพคล่องและมีเงินหมุนเวียนใช้จ่ายใช้สอยซื้อสินค้ามากขึ้น 27,500 บาทต่อปี	สูง	เม.ย. 63 – มี.ค. 64 (1 ปี)
ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทย ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย และธนาคารพาณิชย์ ร่วมมือ “1) จัดสรรวงเงินสำหรับการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนให้กับผู้ประกอบการ 2) ลดค่าธรรมเนียมและค่าบริการธนาคารพาณิชย์ อาทิ การใช้บริการบัญชีเงินฝากเงินตราต่างประเทศ การประกันภัยความเสี่ยงการชำระหนี้และการปฏิเสธรับสินค้าของคู่ค้า และบริการอื่นของธนาคารพาณิชย์” เพื่อลดต้นทุนและความเสี่ยงให้กับผู้ส่งออกและผู้นำเข้าในช่วงของการระบาด	สูง	เม.ย. 63 – มี.ค. 64 (1 ปี)
ขอให้กระทรวงการคลัง “ผ่อนคลายนโยบายเกี่ยวกับผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสามารถจ่ายชำระวง ค่าสินค้าและบริการภายในประเทศ ให้กับกิจการที่เกี่ยวข้องกับซัพพลายเชนระหว่างประเทศเป็นเงินสกุลต่างประเทศ”	ปานกลาง	เม.ย. 63 เป็นต้นไป
<b>2. ด้านแรงงาน</b>		
ในกรณีที่สถานประกอบการหยุดกิจการชั่วคราวเนื่องจากได้รับผลกระทบจาก COVID-19 และในกรณีที่รัฐสั่งให้หยุดเป็นการชั่วคราว ขอให้กองทุนประกันสังคม “จ่ายค่าแรง 75% ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มาตรา 75 ให้กับแรงงานแทนผู้ประกอบการ” เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถกลับมาประกอบกิจการได้ภายหลังวิกฤต	สูง	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)
ขอให้กระทรวงแรงงาน “ลดเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคมทั้งในส่วนของนายจ้างและลูกจ้าง เหลือ 1%”	สูง	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)
ขอให้กองทุนประกันสังคม “จ่ายเงินชดเชยการเลิกจ้างให้กับแรงงานแทนสถานประกอบการที่ปิดกิจการเพราะได้รับผลกระทบจาก COVID-19”	ปานกลาง	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)
<b>3. ด้านการนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกสินค้า</b>		
ขอให้กรมศุลกากร “ยกเว้นอากรขาเข้าเพื่อส่งเสริมการนำเข้าวัตถุดิบสำหรับการผลิตเพื่อจัดจำหน่ายในประเทศและการส่งออก” เพื่อเสริมสภาพคล่องให้กับผู้ประกอบการ และเพื่อลดต้นทุนสินค้าภายในประเทศให้ประชาชนมีสินค้าเพียงพอต่อการอุปโภค/บริโภคในระดับราคาที่เหมาะสม	สูง	เม.ย. 63 – มี.ค. 65 (2 ปี)
ขอให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน “อนุญาตให้กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนเพื่อการผลิตและส่งออกแต่ไม่สามารถส่งออกได้ตามที่กำหนด สามารถขายสินค้าในประเทศได้โดยไม่เสียสิทธิประโยชน์” โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีความต้องการสินค้าภายในประเทศเป็นจำนวนมาก อาทิ หน้ากากอนามัย	ปานกลาง	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)
ขอให้กรมศุลกากรและหน่วยงานผู้ออกใบรับรอง/ใบอนุญาตส่งออกและนำเข้า “ยกเว้นหรือปรับลดขั้นตอนการขอใบรับรอง/ใบอนุญาตส่งออกและนำเข้า และลดค่าใช้จ่าย/ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง” หากใบรายนั้นไม่ได้เป็นข้อกำหนด/ความต้องการของประเทศปลายทาง โดยให้ดำเนินการพิธีการส่งออกใช้เอกสาร Invoice, Packing List และ Bill of Lading เป็นเอกสารสำหรับแสดงต่อเจ้าหน้าที่ ณ ด่านศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกในช่วงเวลาที่ไม่สามารถติดต่อใช้บริการ ณ หน่วยงานของรัฐ โดยให้มีการรายงานย้อนหลังสำหรับผู้ส่งออกที่ดี และเป็นสมาชิก สรท. เพื่อรับรองให้สามารถส่งออกได้แม้มีการ Lock Down	ปานกลาง	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)

มาตรการ/ข้อเสนอแนะ และหน่วยงานรับผิดชอบ	ระดับความสำคัญ (สูง/ปานกลาง/ต่ำ)	ระยะเวลา การใช้มาตรการ
<b>4. ด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง</b>		
ขอให้กระทรวงคมนาคม “ห้ามปิดท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสำหรับการขนส่งสินค้า” และ “จัดตั้งศูนย์ประสานงานและสนับสนุนข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศ” เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการส่งออกและการนำเข้า และการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าระหว่างผลิตภายในประเทศ ในกรณีที่มีการ Lock Down กรุงเทพฯ และประเทศไทย เพื่อให้กระบวนการผลิตและการส่งออกยังสามารถดำเนินการได้ต่อเนื่อง	สูง	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)
ขอให้กรมศุลกากร หน่วยงานผู้ส่งออก/ใบอนุญาตส่งออกและนำเข้า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย “เร่งรัดพัฒนาระบบการขอใบรับรอง/ใบอนุญาตส่งออกและนำเข้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้สมบูรณ์สามารถป้อนข้อมูลแบบ Single Submission ผ่าน National Single Window และสามารถตรวจสอบเอกสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ทั้งหมด ณ ด้านศุลกากรทั่วประเทศ” และ “สนับสนุนการพัฒนา National Digital Trade Platform (NDTP) ของภาคเอกชนเพื่อเชื่อมต่อกับระบบของภาครัฐ” ซึ่งจะทำให้สามารถลดการติดต่อเผชิญหน้าระหว่างเจ้าหน้าที่และภาคเอกชนในการเดินทางไปขอใบรับรอง/ใบอนุญาตส่งออก ณ หน่วยงานภาครัฐ สามารถยกเลิกการยื่นและรับเอกสารกระดาษ ณ ด้านศุลกากรและท่าเรือขนส่งสินค้า ทั้งกรณี Green Line / Red Line ซึ่งเป็นความเสี่ยงสำคัญสำหรับการแพร่ระบาด อีกทั้งยังสามารถอำนวยความสะดวกให้กับกิจกรรมทางการค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง แม้ในช่วงการระบาดของโรค	สูง	เม.ย. 63 เป็นต้นไป
ขอให้กระทรวงพาณิชย์ “จัดตั้งศูนย์ประสานงานและสนับสนุนข้อมูลเส้นทางการขนส่งในประเทศคู่ค้าสำคัญ” โดยอาศัยเครือข่ายสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ รวมถึงกรณีที่ทำเรือหรือท่าอากาศยานปิดท่าเรือและมีสินค้าค้างค้ำ ศูนย์ประสานงานฯ จะต้องช่วยเจรจาให้ทำเรือ/ท่าอากาศยาน มีมาตรการผ่อนปรนหรือยกเว้นค่า Demurrage /Detention	ปานกลาง	เม.ย. 63 – มี.ค. 64 (12 เดือน)
ขอให้กระทรวงคมนาคม และกรมศุลกากร “เตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งด้านบุคลากรฝ่ายปฏิบัติงานและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ/ท่าอากาศยาน เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานขนถ่ายและพิธีการศุลกากรได้ต่อเนื่อง 24 ชั่วโมง รองรับความไม่สะดวกในช่วงการแพร่ระบาดของโรคและรองรับปริมาณการค้าที่จะพลิกฟื้นกลับมาในช่วงครึ่งปีหลัง เพื่อมิให้เกิดปัญหาความแออัดของสินค้าในท่าเรือ/ท่าอากาศยาน” และ “กำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งสินค้าให้จัดหาระวางขนส่งสินค้าและผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ให้เพียงพอต่อความต้องการส่งออก-นำเข้า ภายใต้อัตราค่าบริการที่เหมาะสม โดยต้องควบคุมไม่ให้เกิดการฉวยโอกาสกับเจ้าของสินค้า”	ปานกลาง	มิ.ย. - ธ.ค. 63 (6 เดือน)
กรณีการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนขอให้กรมศุลกากร “แยกแวกคอยการตรวจสอบรถขนส่งผู้โดยสารกับรถบรรทุกขนส่งสินค้าออกจากกัน” เพื่อมิให้เกิดปัญหาการขนส่งสินค้าล่าช้า อันเนื่องจากการรอคอย	ปานกลาง	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)
ขอให้กระทรวงสาธารณสุข “จัดสรรบุคลากรทางแพทย์เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบประวัติและสุขภาพคนประจำเรือขนส่งสินค้าให้เพียงพอต่อปริมาณเรือเข้า-ออกท่าเรือทั่วประเทศ” เพื่อลดเวลาการรอคอยของเรือขนส่งสินค้า และลดโอกาสการเกิดปัญหาความแออัดในท่าเรือ	ต่ำ	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)
ขอให้กระทรวงคมนาคม และการบินไทย “จัดเตรียมการขนส่งสินค้าทางอากาศในลักษณะการเช่าเหมาลำ (Charter Flight)” เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเน่าเสียไปยังตลาดเป้าหมายในกรณีฉุกเฉิน	ต่ำ	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)
<b>5. ด้านการตลาด</b>		
ขอให้กระทรวงพาณิชย์ “เร่งขยายความร่วมมือกับ e-commerce platform (ทั้งภายในประเทศในประเทศคู่ค้าสำคัญ) เพื่อขอพื้นที่ให้กับสินค้าไทยบนแพลตฟอร์ม รวมถึงช่วยเจรจาเพื่อปรับขั้นตอนการเข้าเป็นสมาชิก ลดค่าธรรมเนียมแรกเข้า และค่าธรรมเนียมการใช้บริการ” โดยใช้เงินกองทุนส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ หรือเงินงบประมาณอื่น	ปานกลาง	เม.ย. 63 – มี.ค. 65 (2 ปี)
<b>6. ด้านอื่นๆ</b>		
ขอให้รัฐบาล กระทรวง และหน่วยงานราชการแต่ละระดับมีการประสานการทำงานและหารือร่วมกับภาคเอกชน ก่อนกำหนดนโยบายที่ส่งผลกระทบต่อในวงกว้าง เพื่อมิให้เกิดความสับสนและความไม่เชื่อมั่นในระบบเศรษฐกิจ	สูง	เม.ย. 63 เป็นต้นไป
ขอให้รัฐบาลกำหนดมาตรการรองรับนโยบาย Work from Home เพื่อให้ระบบเศรษฐกิจมีความต่อเนื่องและสามารถลดการแพร่กระจายของโรค อาทิ 1) จำกัดการเดินทางของแรงงานและประชาชนกลับภูมิลำเนา 2) จัดระบบการขนส่งสินค้าและยารักษาโรคที่จำเป็นไปยังร้านค้าปลีกในชุมชน 3) อำนวยความสะดวกการจ้างงานในบริการ Food Delivery ให้กับแรงงานที่ว่างงาน 4) สนับสนุนข้อมูลสถานการณ์แบบ Real Time โดย SMS ไปยังโทรศัพท์มือถือของประชาชนผ่านผู้ให้บริการหลัก เพื่อลด Fake News และความวิตกกังวลของประชาชน	สูง	เม.ย. 63 – ก.ย. 63 (6 เดือน)

อนึ่ง ข้อเสนอแนะรองรับผลกระทบจาก COVID-19 ข้างต้น พิจารณาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดภายในประเทศและทั่วโลก ณ วันที่ 22 มีนาคม 2563 ที่มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทย ดังนั้น หากสถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา จำเป็นต้องมีการปรับปรุงนโยบายหรือมาตรการให้เข้มข้นหรือผ่อนคลายให้เหมาะสม และหากท่านสมาชิกมีข้อเสนอแนะเพื่อการรับมือกับสถานการณ์ในปัจจุบัน หรือในอนาคต สามารถแจ้งให้ สรท. ทราบได้ที่ [tmsc@tmsc.com](mailto:tmsc@tmsc.com).

# Smart & Easy Sea Transport for International Trade รุ่นที่ 2

หลักสูตรขั้นพื้นฐานสำหรับบุคลากรด้านการค้าระหว่างประเทศ ด้านธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล และ ผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมให้มีความรู้ความสามารถ ก้าวทันกับเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในอนาคต โดยเน้นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากวิทยากรผู้มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานจริงเพื่อให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หัวข้อ	จำนวน ชั่วโมง	หัวข้อ	จำนวน ชั่วโมง
<b>Smart Import-Export : ครบเครื่อง เรื่องนำเข้า-ส่งออก</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางทะเล และพาณิชย์นาวี <ul style="list-style-type: none"> <li>ระบบโลจิสติกส์ของการขนส่งทางทะเลเพื่อการส่งออก</li> <li>Supply-Demand / Peak and Low Season ของแต่ละเส้นทาง</li> <li>แนวทางในการเลือกใช้บริการสายเรือ และ Freight Forwarder (Pro-Con)</li> <li>โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ</li> <li>เทคนิค และเงื่อนไขของการจองระวางเพื่อลดต้นทุนของผู้ส่งออก</li> <li>กฎหมาย กฎระเบียบของการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่ควรทราบ</li> </ul> </li> <li>การนำเข้า ส่งออก และพิธีการศุลกากร <ul style="list-style-type: none"> <li>เอกสารที่จำเป็นสำหรับการนำเข้า – ส่งออก ของการค้าในระบบ Electronic</li> <li>สัญญาการค้า และเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า</li> <li>การใช้ประโยชน์จาก Platform ในการระบวงการส่งออก</li> <li>กฎระเบียบศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออก</li> <li>สิทธิประโยชน์</li> <li>กรณีศึกษา และข้อพึงระวังของการส่งออกนำเข้า</li> </ul> </li> <li>การบริหารการเงินสำหรับธุรกิจระหว่างประเทศ <ul style="list-style-type: none"> <li>หลักการ วิธีการปฏิบัติ และเอกสารเพื่อการบริหารการเงินธุรกิจระหว่างประเทศ</li> <li>ผลกระทบของปัจจัยความเสี่ยงและการบริหารความเสี่ยงต่างๆ</li> <li>การนำระบบบริหารการเงินเพื่อปรับใช้ในการดำเนินธุรกิจได้อย่างเหมาะสม</li> </ul> </li> </ul>	6	<b>การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีกับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความท้าทายในการนำเทคโนโลยี มาช่วยลดต้นทุนการส่งออก <ul style="list-style-type: none"> <li>การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีของบริษัทที่เชื่อมกับระบบ Software ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ / สายเรือ / ท่าเรือ</li> <li>การนำระบบเทคโนโลยีของสายเรือมาช่วยลดต้นทุนสำหรับการส่งออก-นำเข้า</li> </ul> </li> </ul>	3
		<b>ไขข้อข้องใจ กับประเด็นร้อนของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ อาทิ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อควรรู้ และปัจจัยสนับสนุนสำหรับการทำ Services Contract</li> <li>ข้อพึงระวังในการค้าขายของเทอมการค้าแต่ละเทอม</li> <li>การบริหารจัดการความเสี่ยง</li> <li>ทิศทาง Low Sulphur Surcharge กับอัตราค่าระวางเรือและผลกระทบต่อผู้ส่งออก</li> <li>COVID-19 กับสถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือ</li> </ul>	3
		<b>ศึกษาดูงานทำเทียบเรือ D1</b> (บริษัท ยัทชิสัน แพลมดบัง เทอร์มินัล จำกัด ทำเรือแหลมฉบัง)	3
<b>การประกันภัยทางทะเลและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ภาพรวมของการประกันภัยการขนส่งทางทะเล</li> <li>ความสัมพันธ์ของสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศกับการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล</li> <li>ข้อพึงระวังในการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าที่ผู้นำเข้า - ผู้ส่งออก ต้องทราบ</li> <li>สาระพึงรู้ของ พรบ.ประกันภัยทางทะเล พศ. ...</li> <li>กรณีศึกษา <ul style="list-style-type: none"> <li>Case Study กรณีที่มีการฟ้องร้องเรียกความเสียหาย</li> <li>การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน และการเคลมความเสียหาย สำหรับในแต่ละกรณี</li> <li>แนวทางป้องกันมิให้เกิดปัญหาการฟ้องร้อง</li> </ul> </li> </ul>	6	<b>อัตรากำลังทะเบียน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)</b> <b>สมาชิกสภาผู้ส่งออก และ BSAA</b> 14,455 บาท <b>บุคคลทั่วไป</b> 17,665 บาท  <b>รายละเอียดเพิ่มเติม และ ลงทะเบียน</b> <a href="http://bit.ly/2TY0glk">http://bit.ly/2TY0glk</a>	



อบรม 4 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน เวลา 08.30 - 16.30 น. (4, 10, 17 และ 24 มิ.ย. 2563)

จำนวน 21 ชั่วโมง (การบรรยาย จำนวน 18 ชั่วโมง และศึกษาดูงาน จำนวน 3 ชั่วโมง)