



# TNSC NEWSLETTER

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก) | Thai National Shippers' Council | Issue 04/2020 | เมษายน 2563

www.tnsc.com



# THANK YOU

## HEALTHCARE WORKERS

ขอขอบคุณและเป็นกำลังใจให้บุคลากรทางด้านสาธารณสุขทุกท่าน

“เราจะก้าวผ่านวิกฤตครั้งนี้ไปด้วยกัน”



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

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

# สรท. เร่งรัฐช่วยเหลือนักเรือผู้ประกอบการ/แรงงานฝ่าวิกฤติ COVID-19 ก่อนเศรษฐกิจไทยพังยาว

นางสาวกัญญกัต ดันดิพิพัฒนาพงศ์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) แถลงข่าวร่วมกับคุณวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา รองประธาน คุณจินตนา ศิริสันธนะ เลขาธิการ และนายคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร ณ ห้องประชุม 1 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ชั้น 32 อาคารภูมิพิทักษ์เวเวอร์ เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2563 เวลา 10.30-12.00 น. ระบุว่า การส่งออกเดือนกุมภาพันธ์ 2563 มีมูลค่า 20,642 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -4.47% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน (YoY) การส่งออกในรูปเงินบาทเท่ากับ 622,310 ล้านบาท หดตัว -8.51% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันปีก่อน (YoY) ในขณะที่ การนำเข้าในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 มีมูลค่า 16,745 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หดตัว -4.30% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) และการนำเข้าในรูปของเงินบาทมีมูลค่า 512,083 ล้านบาท หดตัว -8.24% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) ส่งผลให้ เดือนกุมภาพันธ์ 2563 ประเทศไทยเกินดุลการค้า 3,897 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 110,226 ล้านบาท (การส่งออกเมื่อหักทองคำ น้ำมันและอาวุธยุทโธปกรณ์ เดือนกุมภาพันธ์การส่งออกขยายตัว 1.5%) การส่งออกในเดือนกุมภาพันธ์ กลุ่มสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวที่ -3.0% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย สินค้าที่ขยายตัวได้คือ ข้าว ผัก ผลไม้สด แซ่แห้งและแปรรูป ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย ขณะที่ กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม หดตัวที่ -5.2% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันปีก่อน (YoY) โดย กลุ่มสินค้าที่มีการขยายตัว ได้แก่ ทองคำ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาง รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ขณะที่สินค้ากลุ่มที่หดตัว อาทิ อัญมณี กระสุน รวมทั้งส่วนประกอบ อัญมณีและเครื่องประดับ รวมทั้งทองคำ สินค้าเกี่ยวกับน้ำมัน รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์

ทั้งนี้ สรท.คงคาดการณ์การส่งออกไทยในปี 2563 หดตัวไม่ต่ำกว่า -8% (มีโอกาสดดตัวถึงตัวเลขสองหลัก) บนสมมติฐานค่าเงิน 30.5 บาทต่อเหรียญสหรัฐ (อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 6 เมษายน 2563 = 32.895 บาทต่อเหรียญสหรัฐ) โดยอัตราแลกเปลี่ยนเคลื่อนไหวอยู่ในกรอบ 31.36 – 32.97 บาทต่อเหรียญสหรัฐ) โดยมีปัจจัยบวกสำคัญ 1) การค้าขายผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเวชภัณฑ์ เนื่องจากเป็นช่องทางที่ประชาชนสามารถทำธุรกรรมได้สะดวก รวดเร็ว ประกอบกับการที่ไม่สามารถออกไปจับจ่ายซื้อของสินค้าได้ตามปกติ 2) ค่าเงินบาทที่มีแนวโน้มอ่อนค่าลงอย่างต่อเนื่อง จากความกังวลในสถานการณ์การระบาดของโรค COVID-19 ที่มีภาวะระบาดไปทั่วโลก ทำให้เกิดความไม่มั่นคงในสถานการณ์การเงินทั่วโลก รวมทั้งไทย และผลกระทบของการระบาดต่อผลกำไรเศรษฐกิจภาพรวม และ 3) ราคาน้ำมันปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงต้นปี เนื่องจากผลของการระบาดไวรัส COVID-19 ส่งผลต่ออุปสงค์การใช้น้ำมันที่ลดลงทั่วโลก ประกอบกับสงครามราคาน้ำมันระหว่างซาอุดีอาระเบีย รัสเซียและสหรัฐ ในช่วงต้นเดือนมีนาคมที่ผ่านมา อาจทำให้เกิดผลดีต่อต้นทุนการผลิตและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศลดต่ำลง

ขณะที่ ปัจจัยเสี่ยงที่อาจเป็นอุปสรรคสำคัญ 1) ผลกระทบจากการระบาดของไวรัส COVID-19 1.1) Supply chain disruption ทั่วโลก ผลต่อภาคการส่งออก ทั้งกลุ่ม non-essential และ essential goods จากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 หลายประเทศเริ่มมาตรการ lockdown และควบคุมการเดินทาง กระทบต่อภาคการผลิตในประเทศรายได้ของประชาชนที่ลดลง ลดการจ้างงาน ปิดกิจการชั่วคราวและถาวร ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายประเทศรวมถึงไทย 1.2) Logistics disruption ทั่วโลกและประเทศไทย ทั้งทางเรือ ทางอากาศ และทางถนน อาทิ ทางเรือ-ระยะเวลาในการดำเนินการและตรวจตราเจ้าหน้าที่ท่าเรือใช้ระยะเวลานานขึ้น ประกอบกับจำนวนผู้ปฏิบัติงานลดลงอาจทำให้มีตู้สินค้าค้างภายในท่าเรือและเกิดความหนาแน่นเกิดขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อสินค้าบางชนิด อาทิ สินค้ากลุ่มผักและผลไม้ ประกอบการสายเรือทำ blank sailing (omit) มากขึ้น ไม่เข้าเทียบท่าที่มีความแออัดและต้องรอคิวนานเกินไป ทำให้กระทบต่อผู้นำเข้าส่งออกในการบริหารจัดการและเป็นต้นทุนทางอากาศ - เนื่องจากหลายสายการบินหยุดให้บริการ ทำให้ต้นทุนค่าระวางของ freighter ค่อนข้างสูงไม่คุ้มกับใช้บริการผู้ประกอบการไม่สามารถแบกรับค่าใช้จ่ายได้ทั้งหมด ทางบก - รัฐบาลมีคำสั่งปิดด่านการและจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนทั้ง สปป.ลาว-เมียนมา-กัมพูชา และมาเลเซีย เป็นเวลา 14 วัน กระทรวงมหาดไทยมีหนังสือสั่งการให้กลุ่มเรือการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้เพียงประเทศละ 1 จุดผ่านแดนถาวรเท่านั้น ส่งผลกระทบต่อสินค้า และกระทบต่อมูลค่าจากการค้าชายแดนจำนวน 60,000 ล้านบาทต่อเดือน หรือ 2,000 ล้านบาทต่อวัน 2) ผลกระทบภัยแล้งที่มีความรุนแรงอย่างต่อเนื่องและการใช้เข็มเกษตรกรและผู้ประกอบการอื่กรอบ ซึ่งจะเห็นได้จากสถานการณ์ที่มีความรุนแรงที่สุดในรอบ 40 ปี จากปริมาณน้ำใน 4 เดือนเพื่อการใช้ที่เหลือน้อยกว่าร้อยละ 16 เท่านั้น ทำให้ปริมาณสินค้าเกษตรที่ออกสู่ตลาดค่อนข้างน้อยไม่เพียงพอต่อการส่งออกถึงแม้ว่าจะมีคำสั่งซื้อจากต่างประเทศเพิ่มขึ้น อาทิ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพด สับปะรด ปาล์ม ลำไย เป็นต้น

ข้อเสนอการขนส่งสินค้า “ทางภาคใต้ของไทย” ด้วยเรือชายฝั่ง จากผลกระทบของการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา และผลกระทบของมาตรการการควบคุมการส่งออกของการขนส่งสินค้าทางถนน ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกจากทางใต้ของไทยที่เป็อภัยยังทำเรือป็นนั้นประสบปัญหา ความแออัด และประกอบกับข้อจำกัดต่างๆ ของท่าเรือในลีสงขลา เช่น ความลึกของน้ำ จำนวนเรือและตารางเรือที่ให้บริการไม่เพียงพอ ดังนั้น ผู้ส่งออกสินค้าทางใต้ของไทย ได้พิจารณาแนวทางการส่งออกสินค้า

โดยใช้เรือขนส่งชายฝั่งรับตู้สินค้าที่ท่าเรือในเขตจังหวัดภาคใต้ และนำไปบรรทุกเรือแม่เพื่อส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง แต่การขนส่งแนวทางนี้จะมีความง่ายในการยกตู้ขึ้นซ้อน (Double Handling) จึงทำให้ค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 17,000 บาท/TEU สูงกว่าการใช้เรือ Feeder ที่ส่งสินค้าไปต่างประเทศเลย ดังนั้นสรท. ได้เสนอขอให้การท่าเรือฯ พิจารณาแก้ไขประกาศ เรื่องการกำหนดอัตราค่าภาระของเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ท่าเรือแหลมฉบัง ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2561 ในส่วนของค่ายกตู้สินค้า เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนการขนส่งให้กับผู้ส่งออก

นอกจากนี้ ผู้ส่งสินค้าทางใต้ได้เสนออีกแนวทางหนึ่ง คือการนำตู้สินค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรส่งออกแล้ว ทำการขนส่งลงเรือขนส่งชายฝั่ง (Barge) แล้วไป lighter เพื่อขึ้นเรือใหญ่ทะเล ในบริเวณน่านน้ำเขตภาคใต้ของไทย เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ แต่ที่ผ่านมาประเทศไทย ยังไม่เคยมีการดำเนินการในลักษณะดังกล่าวกับสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้นข้อเสนอเพื่อผลักดันการดำเนินการดังกล่าวนี้คือ 1) ทาร่วมกับกระทรวงศุลกากร, กรมเจ้าท่า เพื่อกำหนดจุดจอดเรือกลางทะเลที่จะรองรับบรรทุกสินค้า โดยกรมเจ้าท่าจะเป็นผู้กำหนดจุดที่เหมาะสมในการจอดเรือ และศุลกากรจะต้องประกาศให้เป็นท่าเทียบท่าเรือ ซึ่งจะต้องเป็นเขตควบคุมของศุลกากร 2) กรมศุลกากรจะต้องจัดทำประกาศกรมฯ เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การดำเนินงาน ที่ชัดเจนรองรับ เพื่อให้ทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องได้รับทราบอย่างทั่วถึง ทั้งการออกประกาศดังกล่าวอยู่ในอำนาจที่อธิบดีฯ จะสามารถดำเนินการได้ 3) ทาร่วมกับสายเรือ/ผู้ให้บริการเรือชายฝั่ง เกี่ยวกับปริมาณตู้สินค้าที่จะทำการขนส่งกลางทะเล รวมถึงต้องพิจารณาการกำกับกันภัยสินค้าเพิ่มเติม เนื่องจากขนส่งในรูปแบบนี้จะมีความเสี่ยงที่เกิดขึ้นกับตู้สินค้าได้

การขนส่งสินค้า “ทางถนนข้ามพื้นที่จังหวัดภายในประเทศเพื่อการส่งออก” ภายใต้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน การกำหนดมาตรการสำหรับการขนส่งสินค้าในขณะนั้นแต่ละพื้นที่มีการประกาศระเบียบเพื่อควบคุมการระบาดของ COVID-19 ของแต่ละจังหวัดแตกต่างกันไป รวมถึงการมอบอำนาจให้ท้องถิ่นเข้ามาจัดการเพื่อจำกัดการแพร่ระบาด ทำให้เจ้าหน้าที่ในบางจังหวัดใช้ดุลพินิจไม่อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าเข้าไปส่งสินค้าในบางพื้นที่ เช่น โรงงานข้ามเขตจังหวัดหรือโรงงานที่อยู่ในละจังหวัดกับโรงงาน หากเจ้าหน้าที่ยังเข้มงวดการเพิ่มมากขึ้นก็จะส่งผลให้สินค้าเกิดการขาดตลาดเป็นวงกว้าง การกำหนดระยะเวลาในการปิดถนนหรือเส้นทางขนส่งที่มีชัดเจนทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถทราบถึงแนวทางการปฏิบัติและวางแผนขนส่งได้

แนวทางปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าอ้างอิงมติการประชุมศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) (ศบค.) โดย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ท่าเรือฯ กระทรวงพาณิชย์ และประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การขนส่งสินค้าข้ามพื้นที่จังหวัด บริเวณด่านชายแดน ภายใต้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยการขนส่งสินค้าต้องประกอบด้วย 1) ผู้ขับรถต้องพกใบอนุญาตขับรถและบัตรประชาชน 2) เอกสารใบกำกับการขนส่ง ใบส่งของที่มีการระบุต้นทาง ปลายทาง 3) แบบฟอร์มสอบถามสุขภาพ ต.8-คค ทั้งผู้ขับรถและพนักงานขับรถ 4) สวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดเวลาปฏิบัติงาน

## ข้อเสนอแนะของ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

1. สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้จัดทำข้อเสนอแนะรองรับผลกระทบภาค COVID-19 ต่อภาคการส่งออกไทย เพื่อเสนอต่อหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยข้อเสนอแนะที่จัดทำขึ้นได้พิจารณาทั้งในส่วนของผู้ประกอบการ (สูง/กลาง/ต่ำ) ระยะเวลาการใช้มาตรการที่รองรับทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ตลอดจนคุณค่าการเงิน ด้านแรงงาน ด้านการนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกสินค้า ด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง ด้านการตลาด เป็นต้น นอกจากนี้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้ทำการเปรียบเทียบมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการในประเทศที่รัฐบาลได้ประกาศออกมาก่อนหน้านี้อย่างต่อเนื่อง หากแต่หลายมาตรการที่ออกมานั้นยังเพียงพอที่จะทำให้ผู้ประกอบการส่งออกและผู้ผลิตยังคงสามารถดำเนินธุรกิจได้ในช่วงระยะสั้นและอาจกระทบต่อเนื่องเป็นระยะยาวจนอาจถึงขั้นต้องปิดกิจการ
2. ขอให้ภาครัฐมีความชัดเจนในเรื่องของวิธีการดำเนินงานของภาคการส่งออกนำเข้า โรงงานการผลิตและระบบโลจิสติกส์ หากจำเป็นมีการประกาศเคอร์ฟิวยกระดับเป็น 24 ชั่วโมงทั่วประเทศ เนื่องจากโรงงานและระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกนำเข้าไม่สามารถหยุดการดำเนินการกิจกรรมการทางการค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศได้ มิเช่นนั้นแล้วอาจทำให้ engine ตัวสุดท้ายของระบบเศรษฐกิจพัง
3. เร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ ทั้งทางบก ทางราง ทางเรือ และทางอากาศ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ทั้งนี้เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมและสร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศต่อการตัดสินใจเข้ามาลงทุน ภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 เริ่มคลี่คลายและช่วยพลิกฟื้นเศรษฐกิจในประเทศสู่ภาวะปกติได้เร็วขึ้น



# Economic Indicators: February 2020

01

## Export Value

20,642 MUSD (↓ -4.5%)  
Feb 622,4309 BUSD (↓ -8.5%)

40,267 MUSD (↓ -0.8%)  
Jan-Feb 1,155,594 BUSD (↓ -6.6%)

02

## Partner Country (Jan-Feb)

	US	China	Japan	Sing	Viet
Growth	-19.9	1.4	-7.0	42.8	-7.2
MUSD	5,111	4,348	3,903	1,894	1,801

03

## Oil price ( USD /Barrel ) & Gold

	OPEC	Brent	WTI	
	22-53	23-50	20-47	
	Export value		Price	
	1,411 MUSD (↑ 300%)		1,612	

04

## Thai Additional Statistic

GDP (all of 2019)	2.4% (YoY)	Inflation rate (Feb)	0.75% (YoY)
Current balance (Jan)	5,381.63 MUSD	Interest rate policy	0.75%

06

## Baht / USD (Feb.)

32.11 Depre -11.22% Ytd  
THB/USD Appre -3.67% YoY

07

## Marine Statistics (March)

Freight Rate (UNIT : USD/TEU)	Port Klang	Shanghai	Dubai	EU	USWC
	340	260	622	1,011	1,300
Bunker Prices		VLSFO	272.0 – 466.5		
		IFO380	204.0 – 332.0		

05

## Positive & Negative + Risk

### Positive



การค้าขายผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ที่เพิ่มขึ้น  
สินค้าอุปโภคและสินค้าเวชภัณฑ์



ค่าเงินบาทที่มีแนวโน้มอ่อนค่าลง  
อย่างต่อเนื่อง



ราคาน้ำมันปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง

### Negative & risk



ผลกระทบจากการระบาดของโควิด - 19



ภัยแล้งภายในประเทศ

## Suggestion ( About Covid-19 by TNSC )



ด้านการเงิน อาทิ การสนับสนุนหยุดพักการชำระหนี้  
ธนาคาร การขยายระยะเวลาการจ่ายสินเชื่อ



ด้านแรงงาน อาทิ ลดเงินสมทบเข้ากองทุน  
ประกันสังคมทั้งในส่วนของนายจ้าง



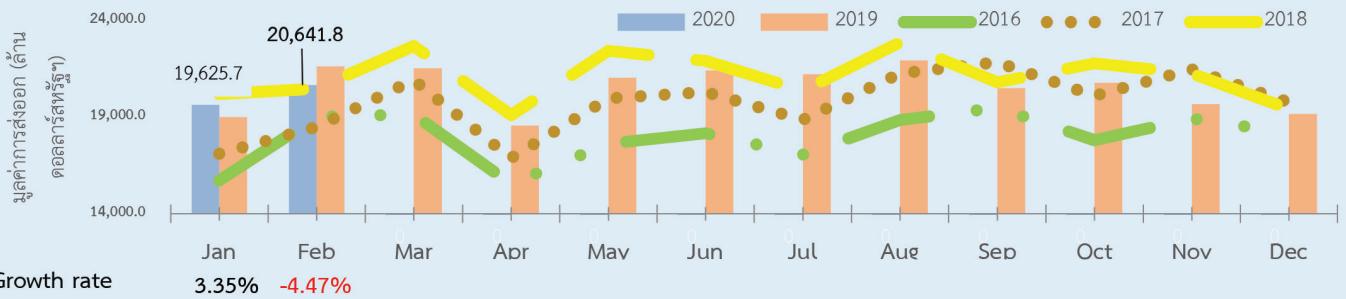
ด้านการนำเข้า อาทิ การผ่อนปรนกฎระเบียบเพื่อ  
อำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้า



ด้านโลจิสติกส์ อาทิ จัดสรรบุคลากรทางแพทย์  
ตรวจสอบประวัติสุขภาพคนประจำเรือและรถบรรทุกให้  
เพียงพอ

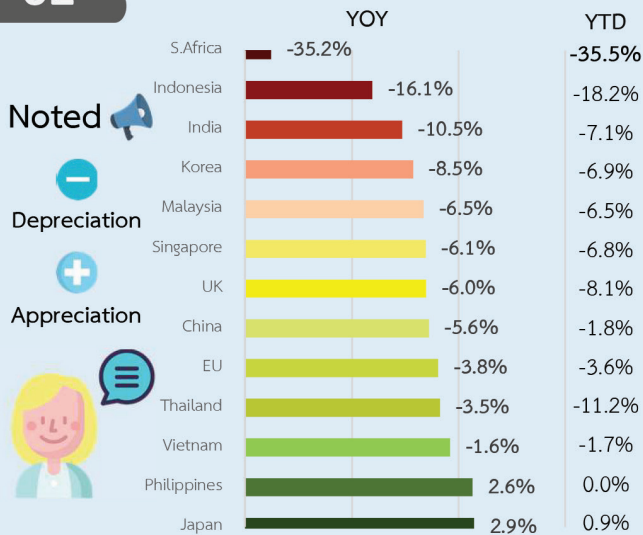
01

Thailand export situation



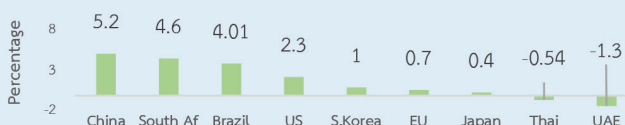
02

Baht Exchange rate



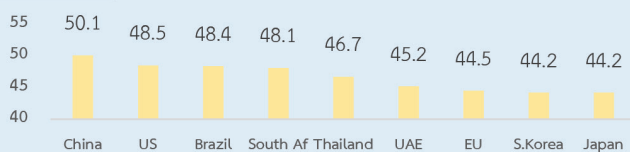
03

Inflation rate



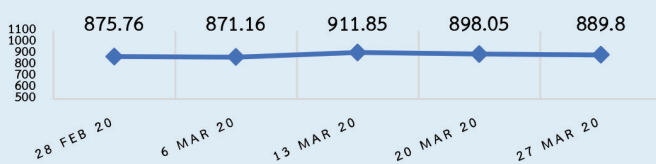
04

PMI index



05

SCFI Index



สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่า	การเติบโต	Forecast
	(ล้านเหรียญสหรัฐ)	(%)	(%)
<b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "เกษตร"</b>			
ข้าว	273	-26.6	0
ยางพารา	374	6.2	2
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	250	-11.1	-15.0
น้ำตาลทราย	210	-3.8	-15.3
<b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "อาหาร"</b>			
อาหารอื่นๆ	627	6.3	
ผักและผลไม้สด แช่แข็งและแปรรูป	317	-16.2	
อาหารทะเลแช่แข็ง กระป๋อง และแปรรูป (ไม่รวมกุ้ง)	419	1.0	3-5
ไก่สดแช่แข็งแปรรูป	275	4.7	
กุ้งสดแช่แข็งและกุ้งแปรรูป	68	-8.8	
<b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "ยานพาหนะ"</b>			
ยานพาหนะ	1,626	-4.0	-10
อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,483	18.5	
<b>สินค้าส่งออกกลุ่ม "ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์"</b>			
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,421	6.5	
Hard disk drive	889	16.1	-3
แผงวงจรไฟฟ้า	546	-2.9	
เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ	576	11.4	
เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	208	-12.1	
<b>สินค้าส่งออก "กลุ่มพลังงาน"</b>			
ผลิตภัณฑ์ยาง	1,031	11.9	10
เคมีภัณฑ์	579	-11.9	-10
เม็ดพลาสติก	600	-20.9	-10
ผลิตภัณฑ์พลาสติก	349	6.1	
<b>สินค้าส่งออก "กลุ่มอื่นๆ"</b>			
อัญมณีและเครื่องประดับ	2,006	45.9	40 (รวมทองคำ)
น้ำมันสำเร็จรูป	605	0.1	-10
สิ่งทอ	574	2.7	-0.2



## (ร่าง) พระราชบัญญัติ สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ... กับประโยชน์ต่อผู้นำเข้าส่งออกของไทย

เศรษฐกิจประเทศไทยพึ่งพาการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะมูลค่าการส่งออก ซึ่งคิดเป็น 70% ของมูลค่า GDP ของประเทศโดยประมาณ แต่ในปัจจุบันประเทศไทย ไม่มีกฎหมายการค้าระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ต้องประยุกต์ใช้ประมวลแพ่ง และพาณิชย์ และกฎหมายอื่นซึ่งมีบริบทที่อยู่นบนพื้นฐานของการค้าภายในประเทศ ส่งผลให้เมื่อเกิดกรณีพิพาทหรือข้อพิพาทระหว่างผู้นำเข้าส่งออก และคู่ค้าระหว่างประเทศ และใช้กฎหมายไทยในการตัดสิน มักมีผลการพิจารณาที่ไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติของการค้าระหว่างประเทศ และเป็นเหตุให้คู่ค้ายกกฎหมายระหว่างประเทศหรือกฎหมายของต่างประเทศมาใช้ในการร่างสัญญาซื้อขายสินค้า รวมถึงการเลือกใช้ศาลหรืออนุญาโตตุลาการในต่างประเทศเป็นผู้พิจารณา ส่งผลให้ผู้นำเข้าส่งออกของไทยมีต้นทุนสูงในการตัดสินข้อพิพาทและมักเลือกการยอมความกับคู่ค้าแม้จะเสียเปรียบก็ตาม จึงเป็นเหตุให้ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ อาทิ สมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) สมาคมการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมการค้าที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันผลักดันให้ประเทศไทยมีการตรากฎหมายสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่สอดคล้องกับเนื้อหาของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ หรือ United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG) ซึ่งร่างโดย The United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)

ทั้งนี้ ประเทศไทยก็เป็นหนึ่งในสมาชิกที่ร่วมจัดทำอนุสัญญา CISG ให้เสร็จสิ้นตั้งแต่ปี 1980 และในปัจจุบันมีประเทศสมาชิกเข้าร่วมแล้ว 92 ประเทศ ซึ่งแม้ว่าประเทศไทยยังไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญา CISG แต่คู่ค้าที่สำคัญของไทยจำนวนมากได้เข้าร่วมเป็นภาคีใน CISG แล้ว อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ ประเทศในยุโรปทั้งหมด ส่วนอาเซียน ได้แก่ สิงคโปร์ เวียดนาม และลาว สำหรับประเทศไทยนั้น ที่ประชุม คณะรัฐมนตรีในปี 2540 มีมติว่าประเทศไทยควรเข้าร่วมเป็นภาคีของ CISG เพราะว่าจะช่วยให้การทำธุรกรรมการค้าซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศสอดคล้องกับกฎหมายของต่างประเทศ แต่ยังมีมติดำเนินการให้แล้วเสร็จในปัจจุบัน

ด้วยเหตุนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ได้ส่งเรื่องที่คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายเสนอความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแผนการให้มีกฎหมายว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศและ (ร่าง) พระราชบัญญัติสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อส่งให้คณะกรรมการพัฒนากฎหมาย รับผิดชอบพิจารณาและตรวจร่างกฎหมายหากเห็นควรให้มีกฎหมายนี้ ซึ่งหลังจากได้พิจารณาและเห็นควรให้ศึกษาเปรียบเทียบอนุสัญญา CISG กับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เพิ่มเติม คณะกรรมการพัฒนากฎหมายจึงได้ส่งเรื่องให้กรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ซึ่งมีนายมีชัย ฤชุพันธ์ เป็นประธาน โดยได้ประชุมครั้งแรกเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 ที่ผ่านมา และเห็นว่าควรให้มีการศึกษา 1) สภาพปัญหาและข้อขัดข้องในการทำธุรกิจและการดำเนินการทางศาลในปัจจุบัน 2) ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากมีกฎหมายว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศและการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา และได้เชิญผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเข้าร่วมการประชุมกับกรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) เพื่อหารือและแลกเปลี่ยนความเห็นเกี่ยวกับเนื้อหาของ(ร่าง)กฎหมายดังกล่าว

ทั้งนี้ เนื้อหาของร่างกฎหมายที่ยังคงอยู่ระหว่างการพิจารณานั้น ครอบคลุมบริบทของการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนสาระสำคัญที่ต้องบรรจุไว้ใน

สัญญาซื้อขาย อาทิ ขอบเขตการใช้บังคับ ซึ่งจะครอบคลุมกรณีสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างคู่สัญญาซึ่งมีสถานประกอบการอยู่ในรัฐต่างรัฐกัน แต่ไม่รวมการซื้อขายสินค้าเพื่อนำไปใช้ส่วนตัว การขายทอดตลาด การขายในกระบวนการบังคับคดี การซื้อขายหลักทรัพย์ ตราสารเพื่อการลงทุน ตราสารเปลี่ยนมือ หรือเงินตรา การซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ยานสะเทินน้ำสะเทินบก หรืออากาศยาน หรือสิ่งทรัพย์สินที่ต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อเจ้าหน้าที่ การซื้อขายกระแสไฟฟ้า การซื้อขายสินค้าล่วงหน้า ตลอดจนไม่ครอบคลุมการว่าจ้างแรงงานหรือบริการอื่น

เนื้อหาในส่วนอื่นประกอบด้วย บททั่วไปในการตีความกฎหมายและทางปฏิบัติ ตามประเพณีในสัญญาซื้อขายเพื่อให้พิจารณาและให้นำหนักถึงข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติสำหรับการตัดสินข้อพิพาท การเกิดขึ้นของสัญญา รายละเอียดของสัญญาซื้อขายสินค้า อาทิ หน้าที่ของผู้ขายในการส่งมอบสินค้าและเอกสาร ความถูกต้องตรงกันของสินค้าและสิทธิเรียกร้องของบุคคลภายนอก การเยียวยาเนื่องจากผู้ขายผิดสัญญา หน้าที่ของผู้ซื้อในการชำระราคา การรับมอบ การเยียวยาเนื่องจากผู้ซื้อผิดสัญญา การโอนความเสี่ยงภัยระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย หน้าที่ของผู้ซื้อและผู้ขายกรณีการผิดสัญญาที่อาจคาดหมายได้และสัญญาชำระหนี้เป็นงวด ค่าเสียหายตามความสูญเสียที่เกิดขึ้นจริง ดอกเบี้ย ช้อยกเว้นความรับผิด ผลแห่งการยกเลิกสัญญา และการดูแลรักษาสินค้า เป็นต้น

นอกจากจะให้ความสำคัญถึงการใช้ประโยชน์จากกฎหมายโดยผู้นำเข้าส่งออกแล้ว ขั้นตอนการพิจารณา (ร่าง) พระราชบัญญัติ สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ... โดยกรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้ดำเนินการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับอนุสัญญา CISG เพื่อให้มีเนื้อหาที่สอดคล้องกันมากที่สุด เพื่อให้กฎหมายไทยเป็นที่ยอมรับ และสามารถใช้ในการตัดสินข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญาที่อยู่ต่างประเทศโดยทั้งสองฝ่ายให้การยอมรับ และยังพิจารณาบริบทของกฎหมายไทยภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกอบกัน เพื่อสร้างความคุ้นเคยในการใช้ภาษาในกฎหมายสำหรับการตีความโดยผู้พิพากษาและนักกฎหมายของไทยในอนาคต

ระหว่างการพิจารณา (ร่าง) พระราชบัญญัติฯ กระทรวงยุติธรรม ได้ดำเนินการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรวบรวมความเห็นของผู้เกี่ยวข้องระดับสถาบันและสมาคม ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นสอดคล้องกันว่าการมีกฎหมายสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศของไทยเอง ไม่ว่าจะเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญา CISG หรือไม่ ก็จะทำให้เกิดประโยชน์ต่อวงการกฎหมายธุรกิจของไทยให้มีความเข้าใจมากขึ้น ในการร่างสัญญาให้สอดคล้องกับบริบททางกฎหมายของอนุสัญญาและกฎหมายของประเทศคู่ค้าสำคัญ ซึ่งจะช่วยให้การทำสัญญาซื้อขายสินค้าของผู้ประกอบการคำนึงถึงข้อปฏิบัติที่แท้จริง ลดโอกาสผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นจากการทำสัญญาไม่รัดกุมหรือเสียเปรียบคู่ค้า เพราะนักกฎหมายของไทยจะมีความเข้าใจสัญญาซื้อขายสินค้าที่จัดทำเป็นภาษาต่างประเทศมากขึ้นจากความคุ้นเคยในการศึกษากฎหมายภายในประเทศเองในอนาคต และการเปรียบเทียบกับอนุสัญญา CISG ตลอดจนเพิ่มโอกาสในการตัดสินข้อพิพาททางการค้าโดยใช้ศาลไทยมากขึ้น เป็นการลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการไทยและลดข้อเสียเปรียบในการเจรจาหรือว่าความโดยใช้กฎหมายและภาษาต่างประเทศให้น้อยลง จึงกล่าวได้ว่า (ร่าง) พระราชบัญญัติสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ... เป็นร่างกฎหมายที่มีประโยชน์ต่อผู้ประกอบการไทยทั้งโดยทางตรงและทางอ้อมเมื่อกฎหมายผ่านการพิจารณาและประกาศใช้โดยสมบูรณ์.

# ข้อเสนอแนะการขนส่งสินค้าในเขตภาคใต้ของไทย จากผลกระทบการระบาดของไวรัส COVID-19



จากสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ซึ่งทางมาเลเซีย และไทยได้มีประกาศปิดด่านขนส่งในหลายๆ แห่ง และเพิ่มมาตรการในการตรวจสอบคัดกรองที่เข้มงวด ส่งผลทำให้เกิดปัญหาความแออัดของการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะบริเวณทางเข้าด่านสะเดาเพื่อนำสินค้าส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง ประสบปัญหาการจราจรที่แออัดมาก ดังนั้นเพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาในช่วงเวลาดังกล่าว สรท. จัดทำข้อเสนอเพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าสำหรับผู้ประกอบการในเขตภาคใต้ ให้สามารถส่งออกสินค้าได้ในสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การใช้บริการเรือ Feeder เพื่อรับสินค้าจากท่าเรือน้ำลึกสงขลาและส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยปัจจุบันมีสายเรือให้บริการขนส่งสินค้าในท่าเรือน้ำลึกหลักๆ ได้แก่ Regional Container Lines (RCL), Samudera, Sealand (สำหรับ Evergreen และ ONE ให้บริการไม่ประจำ) แต่อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออก โดยใช้เรือ Feeder รับบรรทุกที่ท่าเรือน้ำลึกสงขลามีข้อจำกัดหลายประการ เช่น

- สภาพทางกายภาพของท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งหน้าท่าไม่ได้ออกแบบให้มีการติดตั้งเครนหน้าท่า ดังนั้นเรือที่เข้ามารับสินค้าจะต้องมีเครนที่ติดมากับเรือ ทำให้ระวางของการบรรทุกของเรือลดลง รับจำนวนตู้สินค้าได้ลดลง
- ปัญหาเรื่องความลึกของร่องน้ำ ทำให้เรือใหญ่ที่เข้ามารับสินค้าไม่สามารถบรรทุกระวางได้เต็ม Capacity เพราะร่องน้ำมีความตื้นเขิน
- ท่าเรือน้ำลึกสงขลาเป็นท่าเรือที่มีปริมาณการส่งออก มากกว่าการนำเข้า ดังนั้นจึงทำให้เกิดปัญหาขาดแคลนตู้เปล่า ดังนั้นสายเรือจะต้องนำตู้เปล่ามาจากท่าเรือข้างเคียง ดังนั้นผู้ประกอบการจะมีค่าใช้จ่ายสำหรับการนำตู้เปล่า
- มีสายเรือที่ให้บริการจำนวนไม่มากนัก

2. การใช้บริการเรือชายฝั่ง (Coastal Shipping) เพื่อส่งออกทางท่าเรือแหลมฉบัง โดยผู้ส่งออกสามารถใช้เรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อรับสินค้าโดยหากเป็นสินค้าจากภาคใต้ตอนล่าง อาจจะมาใช้บริการท่าเรือแม่ข่ายในจังหวัดสงขลา เช่นท่าเรือปัตตานี-สงขลา เทอร์มินอล (PST) หรือหากเป็นสินค้าจากภาคใต้ตอนกลาง ก็สามารถใช้บริการท่าเรือ NP Marine ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อนำมาบรรทุกเรือใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งขณะนี้ท่าเรือแหลมฉบัง ได้มีท่าเทียบเรือชายฝั่ง A เพื่อรับเฉพาะเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง ดังนั้นเรือชายฝั่ง จะสามารถใช้

บริการท่าเทียบเรือ A โดยไม่ต้องเสียเวลารอคอยเทียบตามท่า Terminal ของแหลมฉบังดังเช่นในอดีตอีกต่อไป โดยท่าเรือปัตตานีสงขลา เทอร์มินอล ได้ให้บริการเรือขนส่งชายฝั่งมาออกท่าเรือแหลมฉบัง 2 เที่ยว/สัปดาห์ และท่าเรือ NP Marine มีเรือให้บริการ 15 เที่ยว/เดือน ดังนั้นผู้ส่งออกสามารถใช้บริการขนส่งเรือชายฝั่งตามรูปแบบนี้ เพื่อเป็นทางเลือกสำหรับการส่งออกได้ แต่ทั้งนี้ การขนส่งโดยเรือชายฝั่งจะมีค่าใช้จ่ายรวมสูงกว่าการใช้เรือ Feeder เนื่องจาก การขนส่งโดยเรือชายฝั่งนั้นจะมีค่าใช้จ่ายในส่วนของการยกตู้เข้าช้อน (Double Handling) ของค้ายกขนตู้สินค้าที่ต้นทาง และปลายทาง ดังนี้

## ท่าเรือปัตตานีสงขลา เทอร์มินอล (จ.สงขลา)

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ได้แก่ การรับตู้เปล่าจากท่าเรือแหลมฉบังเพื่อมาลงที่ท่า PST และผู้ส่งออกจะมารับตู้เปล่าเพื่อนำไปบรรทุกสินค้า และคืนตู้หนักที่ท่า PST เพื่อขนส่งชายฝั่งมาขึ้นเรือแม่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยแยกเป็นค่ารับตู้เปล่าจากท่าเรือ PST เพื่อไปบรรทุกและนำตู้หนักมาส่งคืนที่ท่าเรือ PST มีค่าใช้จ่าย 5,010 บาท/TEU และค่าขนส่งด้วยเรือชายฝั่งไปยังท่าเรือแหลมฉบังมีค่าระวางเรือชายฝั่ง 12,045 บาท/TEUs โดยมีค่าใช้จ่ายโดยรวมทั้งหมดประมาณ 17,055 บาท/TEUs

## ท่าเรือ NP Marine (จ.สุราษฎร์ธานี)

ค่าใช้จ่ายสำหรับการรับตู้เปล่า ซึ่งจะต้องนำตู้เปล่ามาจากท่าเรือแหลมฉบังลงมาให้กับผู้ส่งออก โดยผู้ส่งออกจะมารับตู้เปล่าเพื่อไปบรรทุก และมาคืนตู้หนักที่ท่าเรือ NP Marine เพื่อลงเรือชายฝั่งไปยังท่าเรือแหลมฉบังต่อไป ซึ่งในการใช้บริการท่าเรือ NP Marine นี้จะมีขนส่งรถบรรทุกจากโรงงานในเขตพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีมาส่งคืนตู้หนักที่ท่าเรือ NP Marine จำนวน 3,200 บาท และค้ายกตู้รวมค่าขนส่งชายฝั่งมายังแหลมฉบังเท่ากับ 13,500บาท/TEU ซึ่งมีค่าใช้จ่ายโดยรวมทั้งหมด 16,700 บาท/TEU

ทั้งนี้ แม้ว่า การขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่ง เพื่อมาขึ้นเรือใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยวิธีนี้จะมีค่าใช้จ่ายโดยรวมสูงกว่าการขนส่งทางรถบรรทุกไปผ่านด่านสะเดาเพื่อไปออกท่าเรือปีนัง หรือการใช้บริการเรือ Feeder เพื่อมารับสินค้าที่ท่าเรือน้ำลึกสงขลา เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ แต่การใช้บริการเรือชายฝั่งก็เป็นทางเลือกที่ดี ในสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ณ ขณะนี้ เนื่องจากยังมีความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายของประเทศมาเลเซีย ในเรื่องการเปิด/ปิดด่านแบบกะทันหัน ซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อ การขนส่งของสินค้าไทยได้ หรือการขนส่งด้วยเรือ Feeder ผ่านท่าเรือสงขลาที่มีข้อจำกัดในเรื่องความลึกของท่าเรือ, ปันจันหน้าท่า ดังนั้นผู้ส่งออกสินค้าของไทย สามารถพิจารณาแนวทางการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งเพื่อส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เป็นอีกหนึ่งทางเลือกได้

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ส่งออกสินค้าทางใต้ สามารถลดต้นทุนในส่วนของการใช้จ่ายในการยกตู้เข้าช้อน สำหรับการขนส่งสินค้าโดยชายฝั่ง เพื่อไปออกยังท่าเรือแหลมฉบังนั้น สรท. ได้ขอให้ภาครัฐ โดยการท่าเรือฯ พิจารณาแก้ไขประกาศการท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่องการกำหนดอัตราค่าภาระของเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ท่าเรือแหลมฉบัง ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2561 โดยขอให้พิจารณา

1. ยกเว้นค่าภาระในการยกขนตู้สินค้าในอัตรา 715 บาท/ตู้สินค้าทุกขนาด สำหรับการให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง A เป็นการชั่วคราว
2. ขอให้ปรับลดค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on/Lift off Charges) ที่นำเข้า หรือออกนอกเขตศุลกากรทางน้ำลำดับที่ 306.1.2 และ 306.2.2 ลง 50% ตามประกาศเดิมของการท่าเรือฯ เรื่อง ลดอัตราค่าภาระ และค่าธรรมเนียมของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เป็นการชั่วคราว ลงวันที่ 30 กันยายน 2538 โดยมีอัตราค่ายกตู้สินค้าขาเข้า 800/1,210บ.20/40 ฟุต และตู้ขาออก 715/1,085 บ./20/40 ฟุต เพื่อเป็นการส่งเสริมสนับสนุนการขนส่งชายฝั่งของไทย และเพื่อช่วยบรรเทาภาระด้านค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการในสถานการณ์ปัจจุบัน

นอกจากข้อเสนอที่สรท. ได้ผลักดันไปยังภาครัฐ เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาด้านค่าใช้จ่ายให้กับผู้ส่งออกแล้วนั้น ในส่วนของผู้ส่งออกก็ควรรวมกลุ่มกันเพื่อรวบรวมปริมาณของผู้สินค้า และนำไปเจรจากับบริษัทผู้ให้บริการเรือขนส่งชายฝั่ง เพื่อให้ได้อัตราค่าบริการที่ต่ำลง ตลอดจนถึงแนวทางการทำ Services Contract ร่วมกับบริษัทผู้ให้บริการขนส่งชายฝั่ง เพื่อหารี้อยู่ร่วมกันในระยะ long term โดยหากบริษัทผู้ให้บริการ ทราบจำนวนตู้ที่แน่นอน และกำหนดการขนส่งสินค้าที่ชัดเจน ก็จะสามารถเจรจาเพื่อหาแนวทางลดต้นทุนของการขนส่งในรูปแบบนี้ร่วมกันระหว่างผู้ส่งออกกับบริษัทเรือขนส่งชายฝั่งได้

# แนวทางปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามเขตพื้นที่จังหวัด ภายใต้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน

ตามที่ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ในฐานะผู้อำนวยการศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) หรือ ศบค. ได้ลงนามข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ.2548 (ฉบับที่ 2) ตามที่ได้มีประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักรและได้ออกข้อกำหนด (ฉบับที่ 1) ลงวันที่ 25 มีนาคม พ.ศ.2563 แล้วนั้น

การกำหนดมาตรการสำหรับการขนส่งสินค้าในขณะนี้แต่ละพื้นที่มีการประกาศระเบียบ เพื่อควบคุมการระบาดของ COVID-19 ของแต่ละจังหวัดแตกต่างกันไป รวมถึงการมอบอำนาจให้ท้องถิ่นใช้มาตรการเพื่อจำกัดการแพร่ระบาด ทำให้เจ้าหน้าที่ในบางจังหวัดใช้ดุลพินิจไม่อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าเข้าไปส่งสินค้าในบางพื้นที่ เช่น โรงงานข้ามเขตจังหวัดหรือแรงงานที่อยู่คนละจังหวัดกับโรงงาน หากเจ้าหน้าที่ยังใช้มาตรการเพิ่มมากขึ้นก็จะส่งผลให้สินค้าเกิดการขาดตลาดเป็นวงกว้างการกำหนดระยะเวลาในการปิดถนนหรือเส้นทางขนส่งที่ไม่ชัดเจนทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถ ทราบถึงแนวทางปฏิบัติและวางแผนขนส่งได้

สรท. ได้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งกระทรวงพาณิชย์ กรมการขนส่งทางบก เพื่อให้กระทบกับการขนส่งสินค้าที่จำเป็น เพื่อให้ไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการผลิตและขนส่งสินค้า โดยสมาชิกสามารถใช้แนวทางปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าอ้างอิงมติการประชุมศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) (ศบค.) โดย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ทางการค้า กระทรวงพาณิชย์ และประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การขนส่งสินค้าข้ามพื้นที่จังหวัด ภายใต้ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยการขนส่งสินค้าต้องประกอบด้วย 1) ผู้ขับรถต้องพกใบอนุญาตขับรถและบัตรประชาชน 2) เอกสารใบกำกับการขนส่ง ใบส่งของที่มีการระบุต้นทาง ปลายทาง 3) แบบฟอร์มสอบถามสุขภาพ ต.8-คค ทั้งผู้ขับรถและพนักงานขับรถ 4) สมุดหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดเวลาปฏิบัติงาน

**หมายเหตุ** อย่างไรก็ตาม ในช่วงแรกของการปฏิบัติงาน อาจมีอุปสรรคจากความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ในแต่ละท้องที่ จึงขอให้ผู้ประกอบการปฏิบัติตามแนวทางของกรมการขนส่งทางบก และแสดงมติที่ประชุมของ ศบค. เพื่อให้เจ้าหน้าที่หน้างานรับทราบ

## บริการจัดฝึกอบรมภายในองค์กรสำหรับสมาชิก (In-house Training)

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) มุ่งมั่นที่จะเสริมสร้างและพัฒนาองค์ความรู้ให้กับสมาชิกและผู้ประกอบการในด้านการค้าระหว่างประเทศ และการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยจัดอบรมหลักสูตรต่างๆ มาอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นหลักสูตรระยะสั้น 1 วัน หลักสูตรวุฒิบัตรวิชาชีพ การศึกษาดูงานทั้งในและต่างประเทศ นอกจากนี้ สรท. ยังมีบริการจัดฝึกอบรมภายในองค์กร (In-house-Training) ให้กับสมาชิกในราคาพิเศษ ซึ่งเป็นการจัดฝึกอบรมรูปแบบหนึ่งที่เหมาะสมสำหรับองค์กรที่ต้องการพัฒนาบุคลากรจำนวนมากโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างพร้อมเพียง

### ประโยชน์ของ In-house Training

1. ผู้เข้ารับการฝึกอบรมในสถานประกอบการเดียวกันมีวัฒนธรรมองค์กรเดียวกัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อประสิทธิภาพในการบริหารงาน
2. การออกแบบหลักสูตรการฝึกอบรมสามารถออกแบบให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ ตามความต้องการ และสภาพปัญหาที่แท้จริงขององค์กร
3. การฝึกอบรมจะได้รับการเรียนรู้และพัฒนาพร้อมๆ กันตามช่วงเวลาที่ต้องการ
4. ลดค่าใช้จ่ายในเรื่องค่าประสานงาน ค่าเดินทาง ค่าที่พัก ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อบุคคลต่ำกว่าค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมสามารถหักลดหย่อนภาษีได้ 200%

ปัจจุบัน สรท. มีหลักสูตรฝึกอบรมภายในองค์กรแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการค้าระหว่างประเทศ ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และด้านศุลกากร โดยวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญ อาทิ

- การจัดเตรียมเอกสารเพื่อการส่งออกอย่างมืออาชีพ
- Advanced Import – Export & Case Study
- การประกันภัยสินค้าส่งออก: หลักการใหม่ที่ต้องรู้
- พิกัดอัตราศุลกากรระบบฮาร์โมนีซี้ การจำแนกและหลักเกณฑ์การตีความพิกัดศุลกากร
- Inventory Management for Competitive Advantage

โดยในปีที่ผ่านมาทาง สรท. ได้รับความไว้วางใจให้จัดฝึกอบรมภายในองค์กรให้กับบริษัทต่างๆ อาทิ บริษัท มิตรชัยแอนด์คัมปะนี (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท คาร์กิลล์ มีทส์ (ไทยแลนด์) จำกัด และ บริษัท แบรินต์ ซันโตรี (ประเทศไทย) จำกัด

### วิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย



**ดร.ศรีสลา ภาวมัยกุล**  
กรรมการบริหารสายซัพพลายเชน  
บริษัท สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร จำกัด (มหาชน)



**อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา**  
ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ



**อาจารย์สมยศ ไม้ทลกลี**  
ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร

สามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ ฝ่ายสมาชิกสัมพันธ์  
โทร. 02-679-7555 ต่อ 502 (คุณวัชรินทร์) e-mail: watcharin@tnsc.com

# ปฏิทินกิจกรรมและการศึกษาดูงาน ประจำปี 2563

(กำหนดการอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตามความเหมาะสม ค่าลงทะเบียนรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

## JUNE

**4** **อบรม “เทคนิคการเจรจาต่อรองในงานจัดซื้อ”**  
 โดย : อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามัทธนะ  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**5** **อบรม “เจาะลึกกว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า การรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (RoO)”**  
 โดย : อาจารย์สมบุญพงษ์ พุกกะเวส  
 อดีตผู้อำนวยการส่วนค้นอากรตามมาตรา 19 ทวิ  
 สำนักพิทักษ์ศุลกากร กรมศุลกากร  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**4, 10, 17, 24** **อบรม “Smart and Easy Sea Transport for Int’l Trade” รุ่นที่ 2 (อบรม 3 วัน / ศึกษาดูงาน 1 วัน)**

- Day 1: Smart Import-Export
- Day 2: การประกันภัยทางทะเล และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
- Day 3: ศึกษาดูงานท่าเทียบเรือ D1 (แหลมฉบัง)
- Day 4: การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีกับธุรกิจ การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ / ไขข้อข้องใจกับประเด็นร้อนของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

โดย : ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ  
 ภายใตความร่วมมือระหว่าง สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และ  
 สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 14,445 บาท บุคคลทั่วไป 18,725 บาท

**11** **อบรม “เข้าใจและลดข้อผิดพลาดการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีภายใต้ FTA”**  
 โดย : อาจารย์สมบุญพงษ์ พุกกะเวส  
 อดีตผู้อำนวยการส่วนค้นอากรตามมาตรา 19 ทวิ  
 สำนักพิทักษ์ศุลกากร กรมศุลกากร  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**13** **อบรม “Inventory Management for Competitive Advantage”**  
 โดย : อาจารย์สุรสิทธิ์ ศิริสมภพ  
 บมจ.ศรีไทยซูเปอร์แวร์  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**18** **อบรม “รู้ทันกลโกง จัดการความเสี่ยงจาก L/C ภายใต้ UCP600”**  
 (รวมหนังสือ UCP600 1 เล่ม)  
 โดย : อาจารย์บุญเลิศ สุภาพา  
 ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าและการชำระเงินระหว่างประเทศ  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 5,136 บาท บุคคลทั่วไป 6,206 บาท

**26** **อบรม “การประกันภัยครบวงจรสำหรับผู้ประกอบการ”**  
 โดย : ศาสตราจารย์ (พิเศษ) ประมวล จันทร์ชิวะ  
 สำนักกฎหมายประมวลชัย  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

## JULY

**2** **อบรม “ความผิดพลาดทางศุลกากรของผู้นำเข้า-ส่งออก ที่ตรวจพบและการแก้ไข”**  
 โดย : อาจารย์วิชัย มากวัฒนสุข  
 ผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**8** **อบรม “Social Development Goals (SDGs) Circular Economy & Green Logistics”**  
 โดย : คุณเตชะ บุญยะชัย  
 ผู้เชี่ยวชาญด้าน Green Logistics  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**16** **อบรม “เติมเต็มความรู้ทันคอนและเอกสารการนำเข้า-ส่งออก”**  
 โดย : ดร.ศรีสลา ภวณิกกุล  
 กรรมการบริหารสายชีพพลายเชน  
 บมจ.สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**18** **อบรม “e-Logistics and Digital Trade Platform”**  
 โดย : ผู้เชี่ยวชาญด้าน e-Logistics (สอียันยืน)  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**22** **อบรม “การจัดเตรียมเอกสารเพื่อการส่งออกอย่างมืออาชีพ”**  
 โดย : ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าระหว่างประเทศ  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**23** **อบรม “เลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างไรให้มีประสิทธิภาพ”**  
 โดย : อาจารย์ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ  
 บริษัท โห่งฮกเอเยนซี จำกัด  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

## AUGUST

**6-7** **อบรมเชิงปฏิบัติการ “การคำนวณต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการ” (Workshop)**  
 โดย : อาจารย์ราชนันท์ ชัยวัฒนานนท์  
 อาจารย์สุวัฒน์ จรรยาพูน  
 ผู้เชี่ยวชาญอาวุโสด้านชีพพลายเชนและโลจิสติกส์  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 8,132 บาท บุคคลทั่วไป 10,272 บาท

**7** **อบรม “การประกันภัยสินค้าส่งออก : หลักการใหม่ที่ต้องรู้”**  
 โดย : ศาสตราจารย์ (พิเศษ) ประมวล จันทร์ชิวะ  
 สำนักกฎหมายประมวลชัย  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**13** **อบรม “Supply Chain Risk Management”**  
 โดย : ผู้เชี่ยวชาญด้าน Risk Management (สอียันยืน)  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**18** **อบรม “นักจัดซื้อมือใหม่ทำงานอย่างไรได้แบบมือโปร”**  
 โดย : อาจารย์เชี่ยวชาญ รัตนามัทธนะ  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท

**19** **อบรม “Advanced Import – Export & Case Study”**  
 โดย : ดร.ศรีสลา ภวณิกกุล  
 กรรมการบริหารสายชีพพลายเชน  
 บมจ.สยามอุตสาหกรรมเกษตรอาหาร  
 ณ สส.เอทีเอส ลุมพินี  
 ค่าลงทะเบียน สมาชิก 4,066 บาท บุคคลทั่วไป 5,136 บาท