

ประเด็นปัญหาและข้อติดขัดของภาคธุรกิจโลจิสติกส์
เสนอโดย : สมาคมการค้ากลุ่มธุรกิจบริการโลจิสติกส์ (นายสุเมธ ตันฐานิตย์)

1. มาตรการขนส่งชายแดน

1.1 จัดศูนย์ขนถ่ายสินค้าบริเวณด่านชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

2. มาตรการขนส่งระบบราง (รางคู่), ถนน, ท่าเรือ (แหลมฉบัง)

2.1 เร่งรัดการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการเติบโตของการขนส่งตู้ Container ทางเรือ ระหว่างท่าเรือบริเวณจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดสงขลาและจังหวัดสุราษฎร์ธานีกับท่าเรือแหลมฉบัง และส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็น gateway ของอาเซียน

2.2 ให้ดูแลร่องน้ำเข้าท่าเรือชายฝั่งทั่วประเทศให้มีความลึกตามมาตรฐาน

2.3 ส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงการขนส่งตู้ Container จากถนนเป็นทางรถไฟ มาที่ท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น

2.4 ภาครัฐควรผลักดัน และส่งเสริมศูนย์สำหรับขนถ่าย และกระจายสินค้าทางรถยนต์ที่มั่นคงและถาวร เนื่องจากที่ผ่านมาในอดีต ศูนย์ขนส่งและกระจายสินค้าทางรถยนต์ ถูกกดดันให้มีการย้ายสถานที่อยู่หลายครั้ง สาเหตุมาจากอยู่ใกล้แหล่งชุมชนและแหล่งที่อยู่อาศัย โดยสถานที่ถ้าอยู่ใกล้ หรือสามารถเชื่อมโยงกับระบบรางได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย ก็จะตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการมากที่สุด และจะช่วยในเรื่องของการประหยัดเวลา และลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าได้

3. มาตรการด้านกฎหมาย, กฎระเบียบ, และข้อบังคับ

3.1 ให้หน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก สามารถปฏิบัติงานสอดคล้องกับระเบียบของศุลกากรได้ อีกทั้ง ปรับปรุงส่งเสริมกฎระเบียบของศุลกากรในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้มีความรัดกุมและปฏิบัติได้ง่าย เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าสู่อินโดจีนและการขนส่งระหว่างอาเซียน

3.2 ยกเลิกการเก็บอากรตอบโต้การทุ่มตลาด ในการนำเข้าแผ่นเหล็กต่อเรือ (Ship plates) รวมทั้ง ทบทวน ปรับปรุงหลักเกณฑ์ และวิธีการขออนุญาตนำเข้า Marine Type (เหล็กโครงสร้างรูปพรรณรีดร้อนที่ไม่มีการผลิตในประเทศไทย) ให้มีความสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้ง ให้มีการจัดเก็บสินค้าคงคลังในกรณีเหล็กรูปพรรณได้ โดยไม่ต้องมีสัญญาจ้างสำหรับการซ่อมเรือ และปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ยกเว้นอากรนำเข้าสำหรับเครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ในการต่อเรือและซ่อมเรือ โดยไม่มีเงื่อนไข ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ต่อเรือหรือ Supplier สามารถสำรองสินค้าสำหรับเตรียมการที่จะนำมาใช้ก่อนมีสัญญาซ่อมแซมเรือและต่อเรือได้

3.3 การกำหนดระเบียบวิธี หรือแนวทางในการบริหารสัญญาจ้างต่อเรือกับส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ โดยเฉพาะ

3.4 ควรมีการปรับปรุงแก้ไขทางด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ให้เป็นสากลมากขึ้น โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับศุลกากร ทั้งนี้ เพื่อเป็นประโยชน์และเอื้อต่อการค้าระหว่างประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

3.5 ผลักดันให้ภาครัฐแก้ไขกฎหมายเรื่องท่าเทียบเรือที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส เป็นท่าเทียบเรือที่มีขนาดไม่เกิน 1000 ตันกรอส และไม่ต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพราะปัจจุบัน ท่าเทียบเรือที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ที่มีอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง ที่ได้รับอนุมัติการใช้ท่าเทียบเรือแล้ว แต่ขนาดเรือบรรทุกสินค้าในปัจจุบันมีขนาดที่เกินกว่า 500 ตันกรอสเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลในการขัดแย้งข้อกฎหมายระหว่างท่าเทียบเรือกับขนาดของเรือบรรทุกสินค้า

3.6 ในเรื่องของกฎหมายผู้ประกอบการต่อเนื่องหลายรูปแบบ ควรเสนอผลักดันให้ภาครัฐและภาคเอกชนให้ความสำคัญกับผู้ที่อยู่ในธุรกิจประเภทนี้มากยิ่งขึ้น เพราะกฎหมายดังกล่าวสามารถควบคุมดูแล และจัดระเบียบผู้ประกอบการ โดยเนื้อหาของกฎหมายจะกำหนดคุณสมบัติชัดเจนว่าผู้ประกอบการจะต้องมีทุนจดทะเบียนเท่าไร จะต้องมีการรายงานมาตรฐานในการดำเนินธุรกิจอย่างไร อีกทั้ง จะเป็นตัวช่วยในการสกรีนผู้ประกอบการที่ไม่ดีให้ออกไปได้

4. มาตรการด้านภาษี

4.1 การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราศูนย์ สำหรับการต่อเรือและซ่อมเรือภายในประเทศ ทั้งนี้ การต่อเรือหรือซ่อมเรือภายในประเทศ จะต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% แต่ถ้านำเข้าเรือต่อใหม่ หรือเรือมือสองจากต่างประเทศ เพื่อจดทะเบียนเป็นเรือไทยจะเสียภาษีมูลค่าเพิ่มเป็น 0% ทำให้ผู้ประกอบการอยู่ต่อเรือภายในประเทศไม่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการอยู่ต่อเรือในต่างประเทศได้

4.2 เสนอให้กรมสรรพากรและรัฐบาลปรับลดภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย ทั้งนี้ เพื่อลดภาระให้แก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs (ปัจจุบันภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย อยู่ที่ 3%)

5. มาตรการด้านการเงิน

5.1 สนับสนุนเงินทุน ช่วยเหลือผู้ประกอบการเป็นสินเชื่ออัตราดอกเบี้ยต่ำ โดย สศอ.ได้วางแผนไว้แล้ว เช่น โครงการส่งเสริมสนับสนุนเงินทุนผู้ประกอบการอัตราดอกเบี้ยต่ำให้กับการต่อเรือในประเทศเพื่อลดต้นทุน และเป็นการส่งเสริมระบบ โลจิสติกส์ในประเทศ รวมทั้ง สนับสนุนมาตรการให้สินเชื่อดอกเบี้ยที่ต่ำกว่ารัฐบาลในประเทศต่างๆ ที่ได้มีการดำเนินการอยู่แก่ลูกค้าของเรือไทย (เจ้าของเรือ) ในการสั่งต่อเรือกับเรือไทย เพื่อสร้างแรงจูงใจให้เจ้าของเรือต่อเรือในประเทศ

5.2 เสนอให้รัฐบาลพิจารณาโครงการเงินกู้อัตราดอกเบี้ยพิเศษสำหรับธุรกิจโลจิสติกส์

6. มาตรการสนับสนุนอื่นๆ

6.1 ผลักดันให้มีการจัดตั้งสภาโลจิสติกส์แห่งประเทศไทย โดยจะส่งผลดี ดังนี้

- ส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการโลจิสติกส์
- ส่งเสริมสนับสนุน SME THAILOGISTICS ให้มีศักยภาพเข้มแข็งมากขึ้น
- สนับสนุนให้มีการจัดการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- ให้ความร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานรัฐ และเอกชนเกี่ยวกับงานโลจิสติกส์
- เป็นผู้แทนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในการปรึกษาเจรจาต่อรองหรือทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทางบกทางรถไฟ ทางเรือ ทางอากาศ หรือการขนส่งหลายรูปแบบ รวมทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับงานโลจิสติกส์
- เป็นผู้แทนผู้ประกอบการโลจิสติกส์หรือเป็นผู้แทนรัฐบาลในการปรึกษาเจรจาต่อรอง หรือทำความเข้าใจความตกลงกับรัฐบาล หรือภาคเอกชนต่างประเทศ
- ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่รัฐบาลเพื่อส่งเสริมและพัฒนาการด้านโลจิสติกส์
- ให้ความร่วมมือและประสานงานกับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับงานโลจิสติกส์ต่างประเทศ
- กำหนดหลักเกณฑ์ให้มีมาตรฐานยานพาหนะหรืออุปกรณ์การขนส่ง มาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ และมาตรฐานการจัดการควบคุมด้านโลจิสติกส์ให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และประหยัด
- ส่งเสริมให้มีการสร้างเครือข่ายบริการโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- ให้คำปรึกษาแนะนำและช่วยเหลืออำนวยความสะดวกต่างๆ แก่สมาชิกหรือบุคคลอื่นในเรื่องเกี่ยวกับโลจิสติกส์
- ศึกษาวิจัยและเสนอแนะการแก้ไขปัญหาหรือการพัฒนาการด้านโลจิสติกส์
- จัดอบรม รับรอง และควบคุมมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์
- จัดทำ รวบรวม เก็บรักษา และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและความรู้เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์
- สามารถตั้งตัวแทนนิติบุคคลให้เข้ามาบริหารจัดการกิจกรรมให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้นได้

6.2 เสนอให้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอู่เรือโดยเฉพาะ

6.3 ลดบทบาทรัฐวิสาหกิจ เพื่อเปิดโอกาสให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งจะเอื้อต่อการพัฒนาประเทศ ได้ดีกว่า เช่น รฟท. ควรเป็นเจ้าของรางเท่านั้น และให้ภาคเอกชนเป็นผู้ให้บริการ, ควรเปลี่ยนให้เอกชนเป็นผู้ประกอบการให้บริการท่าเรือกรุงเทพ และควรเปิดให้เอกชนเป็นผู้ให้บริการอู่เรือ เป็นต้น

6.4 เรื่องการปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน ควรมีการแก้ไขกฎหมายให้ผู้รับสินบนเป็นผู้มีความผิดฝ่ายเดียว เพื่อเอื้อให้เกิดโอกาสการกล่าวโทษและนำผู้รับสินบนทุจริตมาลงโทษได้มากขึ้น