

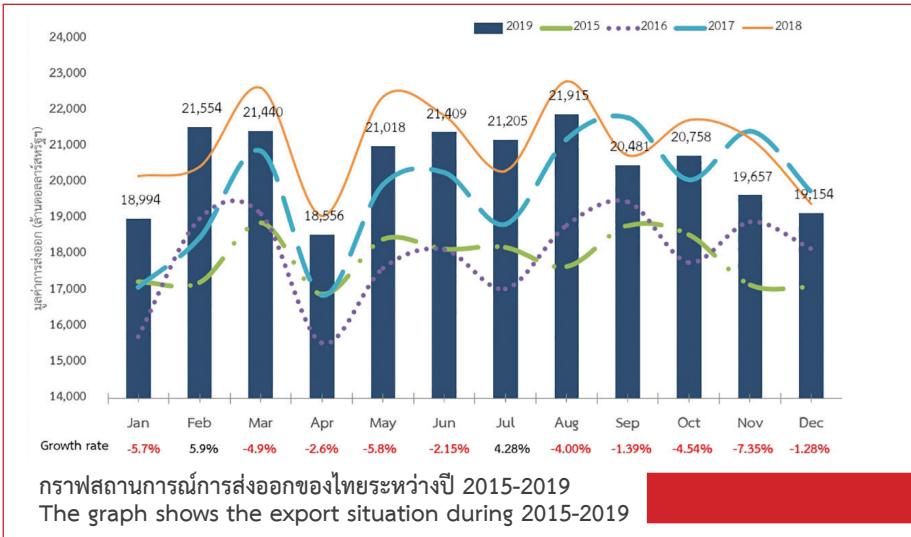
Recommendations for the Development of Thailand's Export

I. ยุทธศาสตร์ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศเป็นส่วนสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย แต่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอก อาทิ 1) สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน ก่อนจะมีแนวโน้มลุกลามไปยังภูมิภาคและประเทศอื่น 2) ความไม่แน่นอนของการเมืองระหว่างประเทศ 3) การหดตัวทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลัก และความไม่เชื่อมั่นของผู้บริโภคทั่วโลก จากปัจจัยภายในประเทศ อาทิ 1) โครงสร้างพื้นฐานและประสิทธิภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ 2) SMEs ของไทยยังขาดความพร้อมและศักยภาพ 3) ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและการแข็งค่าของเงินบาทอย่างรวดเร็ว 4) เสถียรภาพทางการเมือง 5) ขาดการบูรณาการงานระหว่างหน่วยงานภายในประเทศ ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ 6) ขาดแคลนแรงงานที่มีประสิทธิภาพและมีทักษะที่ดี

I. International Trade Promotion Strategy

International trade plays vital role in Thailand's economy, it has been impacted from the exterior factors such as, 1) Trade war between the United States of America and the Republic of China before it expanded to other regions and countries. 2) The uncertainty of the international politics. 3) The contraction of the economy of the major trade partners and the lack of confidence of consumers world-wide for example 1) The basic infrastructure and the effectiveness of logistics services. 2) The Thai SMEs still lack of readiness and potential. 3) The unstable of exchange rates and the strong baht. 4) The political stability. 5) The lack of effective integration between the internal agencies led to the inefficiency in problems solving and 6) The shortage of capable and skillful labor.



Thailand's export since the end of 2018 through 2019 faced with continual contraction which was in line with the direction of international trade, and the International Monetary Fund cut its economic growth forecast from 3.5 percent in January 2019 to 3.3 percent in March and 3.2 percent in July. TNSC forecasts that Thailand's export in 2019 would contract at -3 to -2.5 percent comparing to the previous year due to negative impact from external factors which were 1) Trade war between the USA and China which had tendency to expand to the European Union and India and led each country to have the concept of protectionism to give more protection to its own entrepreneurs,

การส่งออกของไทยนับแต่ปลายปี 2018 ต่อเนื่องในปี 2019 มีการหดตัวอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับทิศทางการค้าระหว่างประเทศซึ่งกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ได้รับลดประมาณการเติบโตทางเศรษฐกิจลงจาก 3.5% ในเดือนมกราคม 2019 เป็น 3.3% ในเดือนเมษายน และ 3.2% ในเดือนกรกฎาคม สรท. จึงคาดการณ์ว่าการส่งออกในปี 2019 อาจหดตัว -3 ถึง -2.5% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากได้รับผลกระทบเชิงลบจากปัจจัยภายนอกที่สำคัญประกอบไปด้วย 1) สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน ก่อนจะมีแนวโน้มลุกลามไปยังสหภาพยุโรป อินเดีย และส่งผลให้แต่ละประเทศเกิดแนวคิด protectionism เพื่อคุ้มครองผู้ประกอบการของตนเองมากขึ้น จนกลายเป็นความขัดแย้งทางด้านเศรษฐกิจระหว่างกัน อาทิ เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น เป็นต้น 2) ความไม่แน่นอนของการเมืองระหว่างประเทศส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ และความกังวลทางการค้า 3) การหดตัวทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลัก และความไม่เชื่อมั่นของผู้บริโภคทั่วโลก โดยเฉพาะสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และตะวันออกกลาง เป็นต้น

which led to economic dispute such as that between South Korea and Japan. 2) The unstable of international politics impacted logistics cost and created the concern on trade. 3) The economic contraction of the main trade partner countries and the lack of confidence of consumers world-wide especially in the European Union, Japan and the middle-east countries etc.

Whereas some important internal factors comprised the followings; 1) The infrastructure and the efficiency in logistics service could not catch up with the growing volume of cargo leading to congestion problem at major trade portals such as Laem Chabang Port and Bangkok Port which resulted directly to the cost and time for import and export. 2) The Thai SMEs were not yet ready and had not enough potential to penetrate foreign markets, they needed more support from the public sector. 3) The fluctuation of exchange rates and the quickly strong baht made it difficult for the entrepreneurs to adjust themselves. 4) The stability of politics towards the delay in international trade negotiation and the roles of Thailand in the global platform put the country into disadvantage position with major trade partner countries. 5) The lack of integration between internal government agencies led to inefficiency in problem solving and 6) The shortage of capable and skilled labor which as a result, hindering the investment expansion in industrial sector.

ขณะที่ปัจจัยภายในประเทศที่สำคัญประกอบไปด้วย 1) โครงสร้างพื้นฐานและประสิทธิภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่ไม่สามารถก้าวทันการเติบโตของปริมาณสินค้า ทำให้เกิดปัญหาความแออัดในประตูการค้าสำคัญ อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนและระยะเวลาในการนำเข้าและส่งออก 2) SMEs ของไทยยังขาดความพร้อมและศักยภาพ รวมถึงยังต้องการการส่งเสริมจากภาครัฐมากขึ้นในการบุกตลาดต่างประเทศ 3) ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและการแข็งค่าของเงินบาทอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับตัวได้ทัน 4) เสถียรภาพทางการเมืองต่อความล่าช้าในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ และบทบาทของไทยในเวทีโลก ทำให้เสียเปรียบประเทศคู่ค้าสำคัญ 5) ขาดการบูรณาการงานระหว่างหน่วยงานภายในประเทศ ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ 6) ขาดแคลนแรงงานที่มีประสิทธิภาพและมีทักษะที่ดี ทำให้ไม่สามารถขยายการลงทุนในภาคอุตสาหกรรม

To develop and build up competitiveness in Thailand's international trade, the Thai National Shippers' Council (TNSC) proposed the recommendations on international trade strategy which came up from the close consultation and scrutinization with TNSC's members, industry groups and related trade associations on various problems on international trade. The recommendations and implementation guidelines with the concerned agencies were developed into the international trade promotion strategy for working with both public

ทั้งนี้ เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศของไทยมีการพัฒนาและสามารถแข่งขันได้ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) จึงได้เสนอยุทธศาสตร์ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ โดยร่วมกับสมาชิก กลุ่มอุตสาหกรรม และสมาคมการค้า

ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออก ได้ร่วมหารือกันอย่างใกล้ชิดเพื่อติดตามประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางการดำเนินงานพร้อมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำเป็นยุทธศาสตร์ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศสำหรับดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ดังนี้

1 เปิดตลาดการค้าใหม่ และเจรจาการค้าเสรีกับประเทศคู่ค้าสำคัญ

1.1 จัดกิจกรรม Trade Mission และ Thailand Exhibition การจัดกิจกรรมด้านการตลาด อาทิ Trade Mission และ Thailand Exhibition ทั้งในตลาดหลักและตลาดใหม่ เพื่อให้เกิดการรับรู้ของผู้บริโภคและการจัดจำหน่ายของคู่ค้าต่อสินค้าและผู้ประกอบการไทยจึงเป็นสิ่งที่จะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการจัดการประชุมร่วมกับภาคเอกชนเพื่อพิจารณาสถานการณ์ส่งออกและปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อรายกลุ่มสินค้าเป็นประจำทุกเดือน

1.2 เร่งเจรจาการค้าเสรี อาทิ ไทย-สหภาพยุโรป RCEP และ CPTPP เร่งเจรจาการค้าเสรีระหว่างไทย-สหภาพยุโรป เร่งรัดการเจรจาภายใต้ Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) และ แสดงเจตจำนงการเข้าร่วม Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) ซึ่งสำคัญอย่างยิ่งสำหรับผู้ประกอบการไทยในการแข่งขันทั้งด้านราคา และการอำนวยความสะดวกทางการค้า

1.3 จัดตั้ง War Room เพื่อรับมือสถานการณ์ทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เพื่อให้สามารถออกแบบหรือปรับรูปแบบกิจกรรมส่งเสริมการตลาดและการเจรจาเพื่อแก้ไขปัญหาทางการค้าที่รวดเร็ว

2 ส่งเสริมการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศผ่านแพลตฟอร์มพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

2.1 พัฒนา B2B Cross Border e-Trading Platform สนับสนุนด้านนโยบาย สิทธิประโยชน์ทางภาษี และงบประมาณสำหรับการลงทุนให้แก่ภาคเอกชน สำหรับการสร้างและบริหารระบบ National Digital Trade Platform (NDTP) โดยภาคเอกชน รวมถึงการสนับสนุนการสร้างมาตรฐานข้อมูลทางการค้าที่แลกเปลี่ยนระหว่างผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องและระบบ National Single Window (NSW)

2.2 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านไอทีและโครงข่ายอินเทอร์เน็ตให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เร่งรัดโครงการอินเทอร์เน็ตหมู่บ้าน เพื่อเพิ่มการเข้าถึงโครงข่ายของ SMEs และกลุ่มเกษตรกรในพื้นที่ห่างไกล

3 ยกระดับความพร้อมของบุคลากรให้สอดคล้องกับบริบทการค้าในปัจจุบัน

3.1 ส่งเสริมสิทธิประโยชน์ด้านภาษี ปัญหาการขาดแคลนแรงงานในภาคการผลิต และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจไปสู่ Industry 4.0 เพื่อรองรับการค้าในระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการ up-skill และ re-skill ของแรงงานจำเป็นต้องมีการลงทุนทั้งโดยสถานประกอบการและโดยแรงงานเอง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง จึงจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ

3.2 พัฒนาหลักสูตรให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อรองรับโครงการ EEC และการสนับสนุนการลงทุนภายในประเทศโดยคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่มุ่งเน้นการดึงดูดการลงทุนในกลุ่มสินค้า New S-Curve ซึ่งต้องการแรงงานที่มีคุณสมบัติตรงตามความต้องการ และมีมาตรฐานความรู้ที่สามารถปฏิบัติงานในระบบบริหารจัดการของตนเองมากที่สุด

3.3 สนับสนุนงบประมาณดำเนินโครงการฝึกอบรมให้กับผู้ประกอบการ MSMEs

4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

4.1 เร่งรัดปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและพิธีการศุลกากร เช่น 1) เร่งรัดให้มีการจัดประชุมคณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า ภายใต้คณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจ (กนศ.) 2) เร่งรัดพัฒนาระบบ National Single Window (NSW)

4.2 พัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เร่งรัดพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือบก (Dry Port) ในภูมิภาค และเพิ่มจำนวนลานกองตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) รวมถึงศูนย์กระจายสินค้าระบบคอนเทนเนอร์ (Container Distribution Center: CDC) ซึ่งเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบรางเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือหลักของประเทศ

4.3 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์การเกษตร ส่งเสริมการรวมกลุ่มของเกษตรกรในลักษณะสหกรณ์ เพื่อสนับสนุนการสร้างห้องเย็นและคลังสินค้าในพื้นที่สำหรับใช้ประโยชน์ร่วมกันสำหรับสินค้าเกษตรหลายรายการ เพื่อให้สามารถ

and private sectors. The details were as followings;

1. Opening New Market and Carrying out Free Trade Negotiations with Major Trading Partner Countries

1.1 Organize Trade Mission and Thailand Exhibition, organize marketing activities such as Trade Mission and Thailand Exhibition both in the major market and the new market to create realization among consumers and make them recognize products and Thai entrepreneurs. The activities should be carried out continually, and they should include organizing meeting with the private sector to consider export situation and the problems which impact product groups on monthly basis.

1.2 Speeding-up Free Trade Negotiations Such As Thai-European Union, RCEP and CPTPP, speeding-up free trade negotiations such as Thai- European Free Trade Negotiation, Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), and show intent to participate in the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) which is significant for the Thai entrepreneurs in competing both in terms of cost and trade facilitation.

1.3 Establishing War Room to Respond to the Dynamic Change of Trade Situation. This is aimed to design or adjust marketing promotion activities and negotiations to solve problems as soon as possible.

2. Promoting the Development of International Trade through E-Commerce Platform

2.1 Develop B2B Cross Border e-Trading Platform, support the policy on tax privilege and the budget for investment to the private sector for building up and managing the National Digital Trade Platform (NDTP) by the private sector as well as supporting the setting up of trade data standard which is exchanged among international traders, related businesses and the National Single Window.

2.2 Upgrading IT Infrastructure and Internet Network to Cover the Whole Country, speed-up the project on village internet to increase the access to SMEs network and agriculturists in remote area.

3. Enhancing the Readiness of Human Resources to be in line with the Present Trade Context

3.1 Promote Tax Incentives, the problem of labor shortage in manufacturing sector and the adjustment of business model towards Industry 4.0 to support trade in e-commerce system as well as up-skill and re-skill of labor requires quite an investment by manufacture and the labor themselves, which needs high expenses. So, it needs support from the public sector.

3.2 Develop the Curriculum to be in consistent with International Standard, to support the EEC Project and internal investment by the Board of Investment Promotion, which aims to attract investors in New S-Curve product groups and it requires specific qualifications and standard knowledge to fully operate its management system.

3.3 Provide Financial Support for Training Project for MSMEs.

4. Develop Infrastructure and Up-grade Logistics' Effectiveness

4.1 Expedite the Development in Trade Facilitation and Customs Procedures for example, 1) Urge for organizing the meeting of the Sub-Committee on Trade Facilitation which is under the Economic Policy Committee. 2) Speed-up the development of National Single Window (NSW).

4.2 Improve Logistics Infrastructure Network, speed-up the improvement of Laem Chabang Port and Dry Port in regional areas

ใช้งานห้องเย็นและคลังสินค้าได้ตลอดทั้งปี และสามารถให้การส่งเสริมด้านอื่นแก่เกษตรกรได้มากขึ้น

4.4 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและบริการโลจิสติกส์ ส่งเสริมการลงทุนและให้บริการระบบรางโดยภาคเอกชน ทั้งเพื่อการขนส่งสินค้าของตนเอง และการให้บริการสาธารณะและพัฒนาแผนบูรณาการการใช้ประโยชน์จากท่าเรือของรัฐและเอกชน เพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศ และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ยุทธศาสตร์ อาทิ EEC

5 สร้างเสถียรภาพทางการเงินและอัตราแลกเปลี่ยน

5.1 ส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ เช่น การเจรจาสนธิสัญญาภาษีซ้อนกับประเทศเป้าหมายการลงทุน และประเทศคู่เจรจาการค้าเสรี เพื่อลดต้นทุนทางการเงินเมื่อมีการนำกลับเข้าสู่ประเทศ รวมถึงการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับรายได้ที่เกิดขึ้นจากการลงทุนนอกประเทศเป็นเวลาประมาณ 8-10 ปี สำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ เมื่อมีการนำเงินรายได้กลับเข้าสู่ประเทศ

5.2 ลดต้นทุนและข้อจำกัดในการเข้าถึงบริการป้องกันความเสี่ยงทางการเงิน ด้านอัตราแลกเปลี่ยน เช่น 1) ดำเนินนโยบายอย่างเข้มข้นมากขึ้นในการป้องกันการไหลเข้าของเงินทุนที่เข้ามาเกินกว่าร้อยละ 5 2) รักษาทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนให้สอดคล้องกับประเทศคู่ค้าและคู่แข่งในภูมิภาค 3) จัดให้มีโฆษก และ/หรือข้อมูลผ่านช่องทางออนไลน์ เพื่อให้ข้อมูลทิศทางอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริงและเป็นปัจจุบัน ด้านต้นทุนการเงิน เช่น 1) กำหนดอัตราดอกเบี้ยนโยบายให้ต่ำลง และควบคุมส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยของธนาคารพาณิชย์ให้น้อยลง เพื่อลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ซึ่งเป็นต้นทุนการเงินของผู้ประกอบการให้ลดลง 2) สนับสนุนให้ SMEs สามารถเข้าถึงประกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนได้มากขึ้น 3) ขอให้เปิดเผยข้อมูลอัตราค่าธรรมเนียมของธนาคารพาณิชย์หรือกำหนดค่าธรรมเนียมกลาง เพื่อใช้ในการคำนวณต้นทุนการขายสินค้า

5.3 ส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยการผลิตที่สำคัญสำหรับการค้าและการลงทุน ประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก ดังนี้ 1) ยกระดับการเกษตรแบบบูรณาการ เช่น ส่งเสริมการพัฒนามาตรฐาน GAP ให้กับเกษตรกรหรือกลุ่มเกษตรกร เพื่อให้มีการพัฒนาและรักษามาตรฐานที่ได้รับการรับรองอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการจัดทำที่ดินและการทำสัญญาเช่าที่ดินให้กับเกษตรกรที่ไม่มีที่เป็นของตนเอง ให้มีกรรมสิทธิ์ในการใช้ที่ดิน พัฒนาแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกให้เป็น Big Data 2) สนับสนุนการรับรองป่าเศรษฐกิจ (FSC) และสินค้าเกี่ยวเนื่องสร้างระบบรับรองมาตรฐาน Forest Stewardship Council: FSC ในประเทศไทย สำหรับไม้เศรษฐกิจและผลิตภัณฑ์ โดยเฉพาะไม้ยางพาราและผลิตภัณฑ์จากไม้ยางพารา 3) ส่งเสริมการลงทุนเพื่อยกระดับความสามารถและสร้างนวัตกรรมภายในประเทศ ลดเงินไหลออกของเงินลงทุนขั้นต่ำสำหรับสนับสนุนการลงทุนในเครื่องจักรภายใต้ EOI ให้เหลือเพียง 100,000 บาท เพื่อเปิดโอกาสให้ SMEs สามารถขอใช้สิทธิประโยชน์จากการลงทุนในด้านภาษีได้ง่ายขึ้น และกระตุ้นให้เกิดการพัฒนานวัตกรรมในองค์กรมากขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน) และสนับสนุนงบประมาณวิจัยและพัฒนา พร้อมจัดหาทุนวิจัยจากสถาบันการศึกษา เพื่อร่วมมือกับ SMEs ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตให้ดีขึ้น

6 ปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน

6.1 ปรับปรุงกฎระเบียบที่ล้าสมัย ให้สอดคล้องกับเศรษฐกิจดิจิทัล เร่งรัดปรับปรุงแก้ไขกฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในธุรกิจธนาคารและธุรกิจประกันภัย เพื่อให้ยกเลิกการใช้เอกสารอย่างสมบูรณ์

6.2 ปรับปรุงกฎหมายเพื่อเน้นการอำนวยความสะดวก การลดขั้นตอนและต้นทุนทางการค้า เช่น “กำหนดอัตราค่าภาระของเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ของท่าเรือแหลมฉบัง ประกาศเรื่อง “วิธีปฏิบัติของเรือที่ทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือที่ตั้งอยู่ภายใน หรือภายนอกอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพ” การพิจารณาขบวนสินค้า Cargo Due สำหรับเรือลำเลียงที่ขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านร่องน้ำสันดอนเจ้าพระยาเข้าไปขนถ่ายหรือส่งมอบ ณ ท่าเรือเอกชนหรือท่าเรืออนุญาตที่ตั้งอยู่ในร่องน้ำเจ้าพระยา เพื่อส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาใช้การขนส่งชายฝั่ง และเพื่อช่วยส่งเสริมพาณิชย์ของไทยอีกทางหนึ่ง

and increase the number of Container Yards as well as Container Distribution Center: CDC which will link rail transportation system to Laem Chabang Port and other main ports.

4.3 Develop Logistics Network for Agricultural Sector, promote the grouping of agriculturists in form of cooperative to support the building of cold storage and depot in their area for sharing with each other for several agricultural produce. They can use cold storage and depot all year long, which will help support the agriculturists in other areas as well.

4.4 Encourage the Participation of the Private Sector to Invest in Infrastructure and Logistics Services, promote investment and rail service system by the private sector for their own transportation of merchandise and for providing public services. Develop integration plan for making use of public and private ports to support international trade and investment in infrastructure in the strategic areas such as EEC.

5. Building –up the Stability in Finance and Exchange Rates

5.1 Promote Investment in Foreign Countries such as the negotiations on Double Tax Treaty with the target investment countries and the free trade negotiation countries to reduce financial cost when it is brought back to the country. Provide corporate income tax exemption for the income received from investment abroad for 8-10 years for the entrepreneurs who are granted with Abroad Investment Promotion Certificate when the income is brought back to the country.

5.2 Reduce Cost and Limitations in Getting Access to Financial Risk Prevention Services, in the area of exchange rate such as 1) Carry out. The policy intensely in controlling the influx of capital for short-term speculation. 2) Maintain the exchange rates to be in line with that of the trading partner countries and the rival countries in the region. 3) Appoint speaker and/or on-line data to provide information on the direction of the real and update exchange rates. In the area of financial cost such as 1) Reduce the policy interest rate and control the difference of commercial bank interest rate to be lower to decrease loan interest rate which is the entrepreneur’s cost. 2) Support SMEs to get access to financial risk prevention services. 3) Disclose the data on commercial bank’s fee rates or set up medium fee for the entrepreneur to calculate their cost of sell.

5.3 Enhance the Development of the Main Production Factors on Trade and Investment, which comprises 3 main factors as followings; 1) Up-grade agricultural sector in integrated manner for example, promote the development of GAP standard to agriculturists or groups of agriculturist to enable them to improve and maintain the certified standard continually. This should include procuring land and making land lease agreement to the agriculturists who do not have their own land to enable them to have the right to make use of the land. Moreover, agricultural map for proactive management should be developed into Big Data. 2) Support the recognition of Forest Stewardship Council: FSC and related products, build up certification standard system on Forest Stewardship Council: FSC in Thailand for economic woods and products especially para wood and its products. 3) Promote investment to enhance competitiveness and build up innovations domestically by reducing condition on minimum investment to support investment in machinery under BOI to be at 100,000 baht to provide opportunity for SMEs to apply for investment incentives in terms of tax more easily and urge for innovations in their organizations (The Office of the Board of Investment). Support budget for research and development and provide researchers from educational institutes to cooperate with SMEs in improving their production capacity.

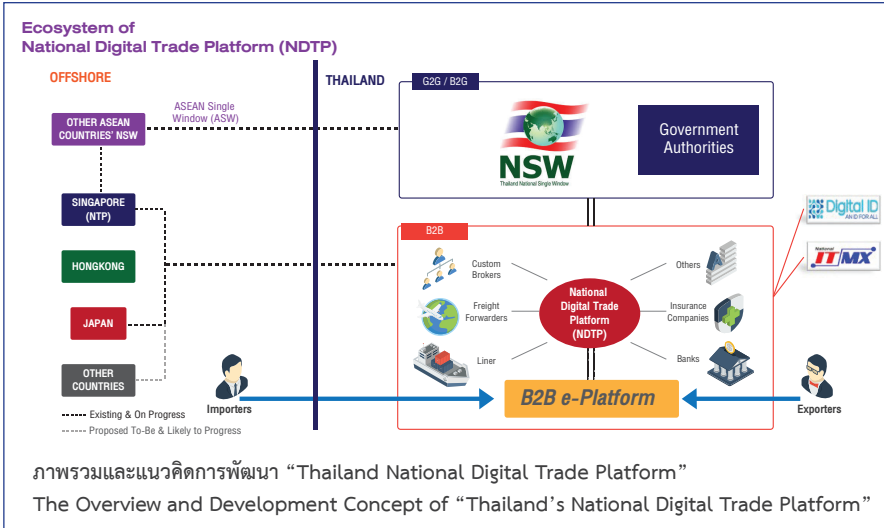
II. ความคืบหน้า โครงการ Thailand National Digital Trade Platform: NDTP ช่วยเสริมสร้างศักยภาพการส่งออกของไทย

การเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศได้รับความนิยมมากขึ้นทั้งในระดับ B2B และ B2C อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการ SMEs ของไทย ทั้งในส่วนของผู้นำเข้าส่งออก และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ต้องการเข้าสู่ตลาดมีข้อจำกัดในการพัฒนาระบบของตนเองให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดยสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ตระหนักถึงความสำคัญดังกล่าวจึงได้เข้าร่วมกับคณะทำงานกรร. เพื่อผลักดันโครงการ National Digital Trade Platform: NDTP ของประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบคณะทำงาน อาทิ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมธนาคารไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และ

6. Improve the Related Laws to be in Consistent with the Present Economic Situation

6.1 Improve the Outdated Law to be in consistent with Digital Economy, urge for the improving of the laws of the concerned agencies in the NSW system and the related regulations on the operation of banking and insurance business to be completely paperless.

6.2 Improve the Related Laws to Emphasis on Trade Facilitation, Procedures Reduction and Cost Reduction such as “The setting up of tariff rate of coastal vessel (Lift on/Lift off). (Wharf A) of Laem Chabang Port, the declaration on “Operation methods in cargo handling from the vessel which is within or outside Bangkok Port”



The consideration to put exemption on Cargo Due for the container vessel between Laem Chabang Port through Choa Phya’s channel bar to handle or deliver cargo to private ports or the allowed ports which locate in the Chao Phaya River to promote coastal transportation instead of cargo road transportation which will also help support the Thai merchant fleet.

II. The Progress of the Project on Thailand’s National Digital Trade Platform: NDTP, Helps Increase the Potential of Thailand’s Export

The growth of e-commerce both domestically and internationally has become more popular both at B2B and B2C levels, however, the Thai SMEs include importers and exporters and logistics service providers who would like to enter market still have

ภาพรวมและแนวคิดการพัฒนา “Thailand National Digital Trade Platform”
The Overview and Development Concept of “Thailand’s National Digital Trade Platform”

สมาคมการค้าที่เกี่ยวข้อง

กรอบแนวทางการพัฒนา NDTP แพลตฟอร์มในส่วนของภาคเอกชนจะถูกพัฒนาขึ้นก่อน ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1) แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (National Digital Trade Platform: NDTP) ที่ประกอบด้วยภาคเอกชนที่มีความเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศที่เป็นผู้ให้บริการ ได้แก่ ธนาคารพาณิชย์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สายเรือ ตัวแทนออกของ และบริษัทประกันภัย เป็นแพลตฟอร์มที่ช่วยอำนวยความสะดวกทางการทำการส่งออกและนำเข้าสินค้า

2) แพลตฟอร์มการค้าแบบธุรกิจกับธุรกิจ (B2B e-commerce Platform) ที่เป็นต้นทางในการเชื่อมโยงระหว่างผู้ใช้บริการคือผู้นำเข้ากับผู้ส่งออก ในการเจรจาบนการซื้อขายผ่านแพลตฟอร์มการค้าแบบธุรกิจกับธุรกิจโดยจะเชื่อมต่อไปยังแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทยหรือ NDTP ในลำดับถัดไป รูปแบบการพัฒนาได้มีการแยกการพัฒนาเป็นสองส่วน แต่เพื่อความชัดเจนและความสะดวกในการเชื่อมโยงข้อมูลของผู้ที่เข้ามาใช้บริการ ผู้เข้ามาใช้บริการจะเห็นหน้าต่างเฉพาะเฉพาะระบบภายในเท่านั้นที่แยกออกเป็นระบบย่อยสองส่วน ซึ่งการพัฒนาจะเริ่มต้นการพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทยก่อน แล้วจึงพัฒนาเป็นแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศในระดับภูมิภาค ต่อไป

ในส่วนที่จะเชื่อมต่อกับแพลตฟอร์มอื่นๆ ในอนาคต ได้แก่

- 1) การเชื่อมต่อกับแพลตฟอร์มภายในประเทศ เช่น การเชื่อมโยงกับระบบ National Single Window หรือ NSW ของกรมศุลกากร
- 2) การเชื่อมโยงกับแพลตฟอร์มระหว่างประเทศ เช่น ASEAN Single Window แพลตฟอร์มการค้าของประเทศสิงคโปร์ แพลตฟอร์มการค้าของฮ่องกง แพลตฟอร์มการค้าของประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

บทบาทของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ต่อการดำเนินโครงการ NDTP

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้รับมอบหมายจากคณะทำงานกรร. ให้รับผิดชอบในการกำหนดแนวทางการพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย “ด้านโลจิสติกส์และประกันภัย” โดยได้มีการหารือแนวทางร่วมกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งเชิงเพื่อพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลด้าน

limitation in developing their own system to be in line with the international standard. The Thai National Shippers’ Council (TNSC) is well aware of the problem, TNSC, therefore, cooperate with the JSCCIB’s working group to push forward the National Digital Trade Platform: NDTP, the working group comprises the representatives from The Thai Chamber of Commerce and. Board of Trade of Thailand, the Federation of Thai Industries, the Thai Bankers’ Association, the Thai National Shippers’ Council and related trade associations.

Development Framework of NDTP, the Private Sector’s Part will be Firstly Developed, which will be Divided into 2 Parts i.e.

1) National Digital Trade Platform: NDTP which comprises the private sectors which are related to international trade and serve as service providers which comprise commercial banks, logistics service providers, liners, customs brokers and insurance companies. This is the platform for trade facilitation for cargo import and export.

2) B2B e-commerce Platform which serves as the origin linking users who are importers and exporters to negotiate buying and selling through this platform and it will be further linked to Thailand’s NDTP. The development model is separated into 2 parts, but for clear and convenient linking data of users, the users will interface with one window only, the internal system which is separated into two parts. The development starts from National Digital Trade Platform: NDTP before being further developed into the international trade platform at regional level.

The Parts that Will Link with Other Platforms in the Future are

- 1) The linkage with other domestic platforms such as the National Single Window of the Customs Department.
- 2) The linkage with the international platforms such as ASEAN Single Window , The Networked Trade Platform (NTP): Singapore, Hong Kong trade finance platform and NTT blockchain trade platform :Japan etc.

โลจิสติกส์และประกันภัยทางทะเล ให้สามารถรองรับและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ในทุกระดับ และเพิ่มศักยภาพการค้าระหว่างประเทศของไทยให้เทียบเท่าในระดับสากล ขณะเดียวกัน สรพ.ได้เข้าร่วมการทดสอบระบบ Blockchain Trade Platform กับบริษัท NTT DATA จากประเทศญี่ปุ่น รวมถึงจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการโครงการ NDTP (ด้านโลจิสติกส์) ได้มีการเรียนเชิญผู้แทนจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง อาทิ การท่าเรือแห่งประเทศไทย สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TIFA) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) สมาคมชิปปิงแห่งประเทศไทย สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย และบริษัท Sealand - A Maersk Company Asia เพื่อพิจารณาความต้องการของผู้ส่งออก ธนาคาร และผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อนำมากำหนดกรอบการพัฒนาโครงการ NDTP ตามแผนการดำเนินงานระยะที่ 1 และระยะถัดไป

ความคืบหน้าล่าสุด

- วันที่ 10 กันยายน 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (Thailand National Digital Trade Platform: NDTP)
- วันที่ 27 พฤศจิกายน 2562 นายวิษณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ได้มีคำสั่งแต่งตั้ง “คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบราชการเฉพาะกิจ เกี่ยวกับการศึกษาและกำหนดแนวทางการพัฒนาแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (Thailand National Digital Trade Platform)” ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2562 ประกอบด้วย นายอภิศักดิ์ ฤทธิกุล เป็นประธานอนุกรรมการ และประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประธานสมาคมธนาคารไทย เลขานุการสมาคมธนาคารไทย เป็น “ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ”

III. การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกโอกาสและความท้าทาย “Shift Economic Landscape: Challenges and Turnaround Opportunities” ต่อการพัฒนาและกำหนดทิศทางการส่งออกของไทย

เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562 สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้จัดงาน TNSC 25th Anniversary Exclusive Dinner Talk และได้รับเกียรติจากวิทยากรกิตติมศักดิ์ร่วมเสวนาในหัวข้อ “Shift Economic Landscape: Challenges and Turnaround Opportunities” เพื่อแลกเปลี่ยนและนำเสนอมุมมองด้านการค้าการลงทุนในมิติต่างๆ จากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากตะวันตกมาสู่ตะวันออก ร่วมเสวนาโดย 1) Mr. Philipp Dupuis, Minister Counsellor, Head of the Economic and Trade Section, European Union Delegation to Thailand 2) Mr. Atsushi Taketani, President of JETRO Bangkok 3) Mrs. Auramon Suphaweethum, Director General, Department of Trade Negotiations, Ministry of Commerce and 4) Mr. Supanit Chantarasi, Executive Director, Infrastructure Project Management, Eastern Economic Corridor Office of Thailand (EEC) Moderator Dr. Chaichan Charoensuk, Director, Thai National Shippers' Council โดยมีประเด็นที่น่าสนใจในการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ดังนี้

1. **ประเด็น Brexit:** ทางออกของกรณี Brexit มีอยู่ 2 ทาง ขึ้นอยู่กับผลจากการเลือกตั้งนายกรัฐมนตรีอังกฤษที่จะเกิดขึ้นในวันที่ 12 ธันวาคม 2019 และการเห็นชอบต่อ “Withdrawal agreement” จากรัฐสภาของอังกฤษ ดังนี้ 1) กรณีที่ออกแบบไม่ยอมรับ “Withdrawal agreement” หรือ Brexit แบบไม่มีการทำข้อตกลง สหราชอาณาจักรจะต้องออกจากสหภาพยุโรป ในวันที่ 31 มกราคม 2020 นี้ ซึ่งกรณีดังกล่าวจะทำให้เกิดผลทางเศรษฐกิจเนื่องจากสหราชอาณาจักรต้องออกจากสถานะ Common market มีผลต่อเก็บภาษีนำเข้า การตรวจตราทางศุลกากร การขอใบอนุญาต ซึ่งเป็นอุปสรรคทางการค้าอย่างมาก 2) กรณีที่ออกแบบยอมรับ “Withdrawal agreement” หรือการออกตามข้อตกลง สหราชอาณาจักรจะมีช่วงปรับตัว (transition period) จนถึงเดือนธันวาคม 2020 โดยในช่วงเวลาก่อนที่จะมีผลบังคับใช้ สหราชอาณาจักรยังคงเป็นสมาชิกในสหภาพยุโรปอยู่ และหากสหภาพยุโรปสามารถเจรจากับสหราชอาณาจักรได้ ก็จะสามารถ

The Significance Role of the Thai National Shippers' Council towards NDTP Project

The Thai National Shippers' Council was assigned by a JSCCIB's working group to take responsibility in setting up development guidelines for National Digital Trade Platform in the area of “ Logistics and Insurance”. TNSC consulted with all the concerned parties throughout supply chain to develop digital trade platform in logistics and maritime transport insurance to support and respond to the need of users at all levels and to increase potential of Thailand's trade to international level. TNSC took part in testing system of Blockchain Trade Platform of NTT DATA company from Japan. Moreover, the Workshop on NDTP was organized (in the area of logistics), during which representatives from all concerned agencies were invited such as the Port Authority of Thailand, Thai Logistics Confederation, Bangkok Ship Agents Association (BSAA), Thai Air Freight Association (TIFA), Thai International Freight Forward Association (TIFFA), Thailand's Shipping Association, Thai Certificated Customs Brokers Association, and Sealand A-Mearsk Company Asia. The workshop considered the need of exporters, banks and logistics service providers to be used in devising development framework of the project in the next phase.

The Latest Progress

- On September 10, 2019, the cabinet approved in principle in the development guidelines of National Digital Trade Platform: NDTP.
- On November 27, 2019, Mr. Wisanu Kriangam, Deputy Prime Minister as being the Chairman of the Public Sector Development Commission appointed “ The Sub-Committee on Interim Public Sector Development to Study and Develop Thailand National Digital Trade Platform” as according to the cabinet's resolution on September 10, 2019. The Sub-Committee is chaired by Mr. Weerasak Futrakul, and comprises Chairman of the Thai National Shippers' Council, Chairman of The Thai Chamber of Commerce and Board of Trade of Thailand, Chairman of the Federation of Thai Industries, Chairman of the Thai Banker's Association and Secretary of the Thai Bankers' Association serves as “advisor of the sub-committee”.

III. “Shift Economic Landscape: Challenges and Turnaround Opportunities” towards the Development and the Setting up of Thailand's Export's Direction

On November 25, 2019, the Thai National Shippers' Council organized TNSC 25th Anniversary Exclusive Dinner Talk , which was honored by the participation of several distinguished speakers to share their opinions on the issue of “Shift Economic Landscape: Challenges and Turnaround Opportunities” . This event was aimed to exchange and present views on trade and investment in different dimensions which resulted from the shift from the west to the east. The speakers were 1) Mr. Philipp Dupuis, Minister Counsellor, Head of the Economic and Trade Section, European Union Delegation to Thailand 2) Mr. Atsushi Taketani, President of JETRO Bangkok 3) Mrs. Auramon Suphaweethum, Director General, Department of Trade Negotiations, Ministry of Commerce and 4) Mr. Supanit Chantarasi, Executive Director, Infrastructure Project Management, Eastern Economic Corridor Office of Thailand (EEC). Dr. Chaichan Charoensuk, Director, Thai National Shippers' Council served as moderator. The interesting issues on the shift and challenges which would occur in the future were as followings;

1. **Brexit:** there were 2 solutions for Brexit depending upon the result of the election of the Prime Minister on December 12, 2019 and the approval of “Withdrawal Agreement” from the English Parliament, the details were as followings; 1) In case of

ขยายช่วงระยะเวลา transition period ออกไปอีก 1-2 ปี หรือหากสหราชอาณาจักรต้องการกลับมาเป็นสมาชิกสหภาพยุโรปก็สามารถทำได้ในช่วงเวลาดังกล่าว

2. **ผลกระทบต่อ การส่งออกของไทย (กรณี Hard Brexit)** มีผลต่อโควตาการส่งออกไปยังสหภาพยุโรปเนื่องจากสัดส่วนการส่งออกอาจมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยจากจำนวนประเทศในสหภาพยุโรป 28 เป็น 27 ประเทศ ในขณะที่การส่งออกไปยัง สหราชอาณาจักรต้องขึ้นกับการเจรจาเงื่อนไขกับสหราชอาณาจักรหากมีการเจรจาความตกลง FTA ในอนาคต
3. **ประเด็นการเจรจาความตกลง FTA ไทย-สหภาพยุโรป และประเด็นด้านความยั่งยืน** ปัจจุบันได้เริ่มมีการเตรียมความพร้อม โดยสหภาพยุโรปอยู่ในระหว่างการรอการอนุมัติจากรัฐสภายุโรป ประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากการเจรจา FTA ไทย - สหภาพยุโรป คือ การเป็น single market ของสหภาพยุโรป ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในแง่ของประเด็นการเคลื่อนย้ายสินค้า การเก็บภาษีนำเข้า นโยบายการลงทุนและการลงทุนทางตรงในสหภาพยุโรป รวมถึงมูลค่าการค้าของสหภาพยุโรปที่มากถึงร้อยละ 42 และการบริการที่มีมูลค่าร้อยละ 22 ของมูลค่าการบริการทั้งหมด ทั้งนี้ สหภาพยุโรปคาดหวังในการบรรลุความตกลงที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับความยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมประเด็นสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ แรงงาน และกระบวนการยุติธรรม ซึ่งเป็นประเด็นที่ผู้บริโภคในสหภาพยุโรปให้ความสำคัญมาก นอกจากนี้ยังมีประเด็นท้าทายอื่นๆ ที่ควรตระหนักจากปัจจัยการเมืองทั่วโลก อาทิ ประเด็นด้านดิจิทัล การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและ Value chain เป็นต้น
4. **ผลกระทบจากสงครามการค้าต่อเศรษฐกิจอาเซียน** จากภาวะสงครามการค้าส่งผลกระทบต่อจีนนำเข้าสินค้าจากสหรัฐลดลงและหันมานำเข้าสินค้าจากประเทศสมาชิกอาเซียนมากขึ้น 2) ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ส่งออกสินค้าไปยังสหรัฐลดลงและถูกจำกัดสิทธิมากขึ้น 3) ในปีที่ผ่านมาประเทศไทยเวียดนามส่งออกไปยังจีนและสหรัฐมากที่สุดอาเซียนและถือเป็นคู่แข่งทางการค้าที่น่าจับตามองของไทย โดยขณะที่บริษัทญี่ปุ่นในอาเซียนยังไม่ได้รับผลกระทบจากการส่งออกไปยังจีนและสหรัฐอเมริกาโดยตรงเท่าไร เนื่องจากบริษัทญี่ปุ่นในอาเซียนส่วนใหญ่ส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นและอาเซียนเป็นหลัก ในทางกลับกันจากผลสำรวจครั้งแรกของปี 2019 พบว่าบริษัทญี่ปุ่นในไทยได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าถึง 46% และมีข้อกังวลเรื่องสภาวะตลาดภายในประเทศของไทยที่หดตัวลง ซึ่งบริษัทญี่ปุ่น คาดการณ์ว่าในปี 2020 สถานการณ์การส่งออกจะคลี่คลายจากการทำข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ ASEAN FTA Networks และ RCEP ที่จะช่วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตของอาเซียนมากขึ้น และกระตุ้นการลงทุนจากต่างประเทศ (FDI) เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน
5. **ประเด็นการเจรจา FTA ระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้า** ปัจจุบันประเทศไทยมี FTA ที่อยู่ระหว่างกำลังดำเนินการเจรจา ได้แก่ ปากีสถาน ศรีลังกา ตุรกี ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงพาณิชย์ในการรักษาตลาดเดิมและแสวงหาตลาดใหม่ ซึ่งกรอบเจรจาที่อยู่ระหว่างดำเนินการจะแล้วเสร็จภายในปี 2020 นี้ ในส่วนของความคืบหน้าการเจรจา RCEP ซึ่งเป็น FTA ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลกมี GDP ครอบคลุมถึงร้อยละ 32 มูลค่าการค้าทั้งหมด ซึ่งจะช่วยให้ประเทศไทยได้ประโยชน์จากความตกลงดังกล่าว อาทิ 1) การลดกำแพงภาษี โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเกษตร ได้แก่ ผักและผลไม้สดและแปรรูป เครื่องดื่มที่มีและไม่มีแอลกอฮอล์ น้ำมันมะพร้าว และสินค้ากลุ่มพลาสติก เป็นต้น 2) ช่วยเพิ่มโอกาสการขยายตลาดทั้งบริษัทใหญ่และเล็ก โดยเฉพาะเนื้อหาเกี่ยวกับ SME 3) การอำนวยความสะดวกทางการค้า ลดความซับซ้อนกฎแหล่งกำเนิดสินค้า และการควบคุมกฎเกณฑ์เป็นหนึ่งเดียว 4) การขยายการลงทุนด้านบริการในภาคส่วนที่ไทยมีศักยภาพ อาทิ ด้านสุขภาพ การก่อสร้าง การค้าปลีก ความบันเทิง เป็นต้น
6. **โครงการ EEC Mega project** จะช่วยยกระดับเศรษฐกิจไทยให้เติบโตและแข็งแกร่ง โดยเฉพาะโครงการ EEC จะเป็นการปรับรูปแบบการบริหารจัดการและอำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุนต่างชาติที่สนใจเข้ามาประกอบธุรกิจสามารถดำเนินการในเบ็ดเสร็จในที่เดียว (One Stop Service) นอกจากนี้โครงการ EEC ยังได้รับอานิสงค์จากโครงการ BRI: Belt and Road Initiatives ของจีนที่เชื่อมโยงผ่านเส้นทางรถไฟรางคู่ระหว่างจีน เวียดนาม พม่า กัมพูชา ลาว ซึ่งจะช่วยสร้างความการเชื่อมโยง

“Withdrawal Agreement” was not accepted or Brexit with no deals, the United Kingdom must withdraw from the European Union within January 31, 2020, this solution would cause economic effect as the UK had to be out of the Common Market which would effect import tax, customs procedures, and certificate application, all of which would be serious obstacles to trade. 2) In case of Withdrawal Agreement was accepted or Brexit with deals, the U.K would have transition period until December 2020 during which the U.K. would still be a member of the European Union, and if the EU could negotiate with the U.K., the transition period could be extended to 1-2 more years or if the U.K would like to come back to be a member of the EU during that period she could do so.

2. **The Impact on Thailand's Export (in case of Hard Brexit),** it would effect Thailand's export quota to the EU since the export ratio would change a little bit from the number of the EU's members from 28 to 27 countries, whereas the export to the U.K. depended on the negotiation on the condition with the U.K. on free trade negotiation in the future.
3. **The Negotiation on Thai- EU Free Trade Area and its Sustainability,** at present preparation was made. The EU was waiting for the approval from the EU Parliament. The benefit that Thailand would earn from the Thai-EU Trade Negotiation was the status of the EU in being single market which would facilitate in cargo transportation, import tax collection, investment policy and direct investment in the EU as well as the trade value of the EU which was as high as 42 percent and service value worth 22 percent of the total service value. The EU expected to attain the agreement which had the content involving sustainability covering environment issues, climate change, labour and justice procedure. The EU consumers paid great attention on those issues. Besides, there were other challenges which should pay attention on from global politics such as digital, technology change, and value chain etc.
4. **The Impact on Trade War towards ASEAN Economy,** as a result of trade war, 1) China's import from the USA reduced and turned to import more from ASEAN. 2) The ASEAN countries reduces their export to the USA and their right were limited. 3) In the previous year, Vietnam was the largest exporter of ASEAN to China and the USA, if/and should be kept an eye on as Thailand's rival. The Japanese companies in ASEAN still did not receive impact from the export to China and the USA as most of Japanese companies export mainly to ASEAN countries and Japan. On the other hand, according to the survey in the first half of 2019, it was found that 46 percent of Japanese companies in Thailand received impact from the trade war and they were also concerned on domestic market contraction in Thailand. The Japanese companies forecast that in 2020, export situation would be unravel due to the settlement of international agreements such as ASEAN FTA Networks, and RCEP which would help promote trade facilitation and increase competitiveness of ASEAN manufacturing sector, as well as urge foreign direct investment (FDI).
5. **The Negotiations on Free Trade Agreement between Thailand and Trade Partner Countries,** at present the FTA which were under negotiations were FTA with Pakistan, Sri Lanka, and Turkey. This was in line with the policy of the Commerce Ministry in keeping the former market and seeking the new market. The negotiation which would complete within 2020 were RCEP which would be the world largest FTA, covering 32 percent of the global GDP. Thailand would earn the following

ที่มีความหลากหลายในทุกมิติ ให้เข้ามาয়โครงการฯ อาทิ 1) ทางบก-เชื่อมด้วย Motorway with EEC especial lane for Truck เข้าสู่ EEC 2) ทางอากาศ-เชื่อมโยงสามสนามบิน อุตะเภาสวรรคภูมิ และ ดอนเมืองลดความแออัดของจำนวนนักท่องเที่ยวและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น (Taxi runway) ของทั้งสองสนามบิน 3) ทางราง-เชื่อมโยงทั้ง High Speed Train และ รถไฟรางคู่ เข้ามายัง EEC 4) ทางเรือท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ที่ขนส่งสินค้าทางทะเล (Commercial seaport) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือได้เพียงพอสำหรับนักลงทุนรวมถึงที่มีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมเข้ามาয়ท่าเรือเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าในปริมาณมหาศาลได้เพียงพอต่อความต้องการ

benefits such as 1) Tariff reduction especially in agricultural produce such as fresh and processed fruits and vegetables, alcoholic and non-alcoholic drinks, juices, cassava and plastic products etc. 2) Increase opportunity in market expansion for both large and small companies especially the content on SMEs. 3) Trade facilitation, reduce the complication of rules of origin and the integration of rules. 4) Increase investment in services in the areas that Thailand had potential such as health, construction, retail, and entertainment etc.

6. **EEC Mega Project** would help enhance Thai economy to have continual growth and become stronger especially the EEC project would adjust management and facilitation model for foreign investors who are interested to establish their business in Thailand , as it would provide One Stop Service. Moreover, the EEC project got merit from Chinese's BRI: Belt and Road Initiatives linking China, Vietnam, Myanmar, Cambodia and Laos PDR by double tracks train, which would help connect diversity in all dimension to the EEC project such as 1) Land Route- linking by Motorway with EEC special lane for truck to enter EEC area. 2) Air Route-linking U-Tapao Airport, Suvarnabhumi Airport and Don Muang Airport would help reduce congestion of tourists and increase flights of the 3 airports. 3) Rail route linking High Speed Train and double tracks train to enter EEC area. 4) Sea route driving the 3rd Phase of Laem Chabang Port to become commercial seaport to provide proper maritime transportation service for the investors which include the linkage of train transportation into the port to facilitate large volume of cargo handling in responding to the increasing need.

