

พาณิชย์มีนสาขาเดินเรือขอปรับค่าภาระหน้าท่า

ยังไร้ข้อสรุป



เบื้องต้นสมาคมผู้นำเข้าและส่งออกมาตรฐานระดับเออีโอชงปรับขึ้นจากอัตราเดิม 3% ด้านสภาผู้ส่งออก-สายเดินเรือยังไม่ยอมรับ เติร์ยมถอีกครึ่ง 20 ก.พ. เล็งเสนอรัฐมนตรีพาณิชย์ตัดสิน

นายสันติชัย สารถวัลย์แพทย์ รองอธิบดีกรมการค้าภายใน เปิดเผยกรณีที่ถูกปรับขึ้นค่าภาระหน้าท่าหรือ THC (Terminal Handling Charge) ของสายการเดินเรือต่างประเทศที่จะปรับขึ้น 70-75% (ตู้ Dry ขนาด 20 ฟุต จากอัตราเดิม 2.60 พันบาท/ตู้ เป็นอัตราใหม่ 4.40 พันบาท/ตู้ หรือเพิ่มขึ้น 69.2% และตู้ Dry ขนาด 40 ฟุต จากเดิม 3.90 พันบาท เป็น 6.80 พันบาท/ตู้ หรือเพิ่มขึ้น 74.36% รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่จะทำให้ผู้ส่งออกมีต้นทุนเพิ่มขึ้น



🚢 ทั้งนี้จากที่ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการร่วม ภาคราชการ และเอกชน (กรมการค้าภายใน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมผู้นำเข้าและส่งออกมาตรฐานระดับเออีโอ หรือสมาคมผู้นำเข้าและผู้ส่งออกระดับบัตรทองเดิม) ในเบื้องต้นได้มีมติให้ตรึงราคาค่า THC ออกไปก่อน 60 วัน โดยจะสิ้นสุดในสิ้นเดือนกุมภาพันธ์นี้

🚢 ล่าสุดคณะกรรมการร่วมได้มีการหารือร่วมกันอีกครั้ง (11 ก.พ.58) ได้ข้อสรุปเบื้องต้นว่าจะให้มีการปรับขึ้นประมาณ 3% โดยตู้ Dry ขนาด 20 ฟุต จากอัตราเดิม 2.60 พันบาท/ตู้ เป็น 2.82 พันบาท/ตู้ และตู้ Dry ขนาด 40 ฟุต จาก 3.90 พันบาท/ตู้ เป็น 4.45 พันบาท/ตู้ โดยให้มีผลบังคับใช้ในช่วงเดือนมีนาคม-มิถุนายน 2558 หลังจากนั้นคณะกรรมการฯ ก็จะมีการหารือกันอีกครั้งว่าจะมีการปรับราคาอีกหรือไม่ โดยได้มีการเพิ่มในส่วนของนักวิชาการเข้ามาเพื่อร่วมพิจารณาและตัดสินว่าอัตราค่า THC ที่เหมาะสมควรเป็นเท่าไร

||

อย่างไรก็ตามทางบริษัทเดินเรือยังไม่พอใจเกี่ยวกับอัตราที่กรมการค้าภายในกำหนดให้เก็บเพิ่มขึ้นและขอเวลาในการแจ้งบริษัทต้นสังกัดที่ส่วนใหญ่อยู่ในต่างประเทศและจะแจ้งกลับมาภายใน 1 สัปดาห์ ทั้งนี้หากสายเดินเรือไม่เห็นด้วยกับอัตราที่ให้เก็บเพิ่มขึ้นนั้นก็จะให้กลับไปเก็บในอัตราเดิม และในเดือนมีนาคม คณะกรรมการแข่งขันทางการค้า ที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธานจะนำเรื่องดังกล่าวเข้าหารือในที่ประชุม โดยอาจมีการนำประเด็นกฎหมายการแข่งขันทางการค้ามาใช้พิจารณาในกรณีดังกล่าว

ด้านนายนพพร เทพสิทธิ์า ประธานสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) หรือสภาผู้ส่งออก กล่าวว่าทางสภาฯไม่เห็นด้วยกับการที่ให้ปรับขึ้นราคาค่าระวางสินค้าและจะแถลงจุดยืนอีกครั้งในวันที่ 2 มีนาคมนี้โดยยืนยันว่าสายเดินเรือไม่มีเหตุผลที่จะปรับขึ้นราคาค่า THC และหากเอกชนรายใดเห็นชอบให้สายเดินเรือปรับขึ้นราคา ก็ให้เป็นไปตามความสมัครใจแต่ในส่วนของสรท.ซึ่งมีสมาชิกกว่า 2.30 พันราย ยืนยันว่าจะไม่ยอมรับอัตราดังกล่าว และทางกรรมการค้าภายในควรแก้ไขปัญหอย่างเป็นธรรมให้กับผู้ประกอบการส่วนใหญ่และควรนำเสนอประเด็นดังกล่าวต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์เพื่อชี้ขาด

ขณะที่นายวัลลภ วิตนากร รองประธานสภาผู้ส่งออก กล่าวว่า ข้อเสนอปรับราคา ค่า THC ข้างต้น เป็นข้อเสนอของสมาคมผู้นำเข้าและส่งออกมาตรฐานระดับเออีโอ ซึ่งทางสภาผู้ส่งออกยังไม่ได้ให้ความเห็นชอบหรือยอมรับในการปรับราคาดังกล่าว ขณะที่สายเดินเรือก็ยังไม่ยอมรับตามที่สมาคมผู้นำเข้าและส่งออกระดับเออีโอเสนอ ทั้งนี้จะได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อหาข้อสรุปอีกครั้งในวันที่ 20 กุมภาพันธ์นี้ ที่มาของข้อมูล : จากหนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ ปีที่ 35 ฉบับที่ 3,027 วันที่ 15 - 18 กุมภาพันธ์ 2558



ผู้อ่านที่ไม่ได้มีองค์ความรู้เกี่ยวกับด้านการบริหารพาณิชย์นาวี คงจะสงสัยกับค่า THC (Terminal Handling Charge) ว่ามันคือค่าอะไร มีความสำคัญอย่างไรกับประเด็นปัญหาที่ตกเป็นข่าว เราจึงมาทำความรู้จักกับค่า THC กัน ก่อนอื่นนั้น อยากให้ท่านผู้อ่านได้เข้าใจและเห็นภาพรวมของ วิธีการคิดค่าระวางเรือ หรือ ค่า Freight เสียก่อน อธิบายง่ายๆ ก็คือ ค่าบรรทุกสินค้าของเรือ นั่นเอง

วิธีการคิดค่าระวางเรือ หรือ ค่า Freight



เนื่องจากในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางทะเลด้วยเรือประเภท Container Ship จึงควรเข้าใจถึงลักษณะและประเภทของ Container ซึ่งจะเป็น Durable Packing เป็นลักษณะตู้ทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียม ที่มีขนาดมาตรฐาน 20 ฟุตและ 40 ฟุต

บริษัทเรือจะต้องเป็นผู้เตรียมตู้ Container โดยผู้ที่ใช้ตู้ จะต้องทำการจองตู้ โดยเอกสารที่เรียกว่า Shipping Particular หรือที่เรียกกันง่าย ๆ ว่าใบ Booking รายละเอียดจะต้องคล้องจองกับ Letter of Credit (L/C)

เอกสารที่ใช้ในการเป็นใบรับสินค้าของตัวแทนบริษัทเรือ จะเรียกว่า Bill of Lading (B/L) หรือใบตราส่ง ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญในการเป็นเอกสารในการเรียกเก็บเงินจากทางธนาคาร ซึ่งเรียกว่า Bank Negotiated Process

ในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศคู่ค้า จะต้องมีการตกลงว่า ผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้า จะเป็นคนจ่ายค่าระวางเรือที่เรียกว่า Freight Charge หากผู้ขายสินค้าเป็นผู้ชำระก็เรียกว่า Freight Prepaid หากจะให้ผู้ซื้อเป็นผู้ชำระค่าระวางเรือเมื่อถึงปลายทาง ก็เรียกว่า Freight Correct





การคิดค่าระวางเรือ (Freight Charge Basic)

Weight Ton คำนวณจากน้ำหนักสินค้าที่บรรจุทุก และจะมีอัตราการคิดที่แตกต่างกันตามแต่ละประเภทของสินค้า

Measurement คำนวณจากปริมาตรของสินค้า คือ เป็นการวัดขนาดของสินค้า กว้าง x ยาว x สูง คำนวณออกมาเป็น ลูกบาศก์เมตร (M3 หรือ CBM) มักจะใช้กับสินค้าที่มีลักษณะ Bulk คือ มีลักษณะเป็น Size Incentive เช่น เสื้อผ้า , ฝ้าย แต่ทั้งนี้จะต้องมีการชั่งน้ำหนัก โดยเปรียบเทียบว่า หากน้ำหนัก (Weight Ton) สูงกว่า ก็จะคิดค่าระวางจากน้ำหนัก
V (Ad Valorem Goods) คำนวณจาก Degree สินค้ามีราคาสูง ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณน้อย น้ำหนักไม่มาก แต่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ การคิดค่าระวางก็จะคิดเพิ่มอีก 3-5 เท่า ตามมูลค่าสินค้า

ค่าระวางพิเศษ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายทั้งหลายที่บริษัทเรือ คิดเพิ่มเติมจากค่าระวางพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย

(1) ค่าระวาง Surcharge เป็นค่าใช้จ่ายพิเศษที่มีการเรียกเก็บ เนื่องจากในกรณีต่างๆ เช่น ภัยสงคราม หรือ ในช่วงที่มีการ Peak Season

(2) Terminal Handling Charge : THC เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการ ขนถ่ายสินค้าทั้งต้นทางและปลายทาง ได้แก่ การใช้เครนที่เรียกว่า Top คือ ค่าภาระ , ค่าลากตู้สินค้า

(3) Bunker Adjustment Factor : BAF เป็นค่าระวางพิเศษ ชดเชยภาวะค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการปรับตัวสูงขึ้น เนื่องจากเกิดวิกฤติการณ์ด้านน้ำมัน ซึ่งทำให้บริษัทเรือมีต้นทุนที่สูงขึ้นกว่าต้นทุนปกติ ก็จะมีการเรียกเก็บค่า BAF หรือที่เรียกง่าย ๆ ว่า Bunker Charge ซึ่งอาจจะขึ้นและลงได้ เป็นไปตามดุลยภาพของ Demand & Supply

(4) Currency Adjustment Factor : CAF เป็นค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา โดยค่าระวางเรือส่วนมาก จะเรียกเก็บเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ หากกรณีอัตราแลกเปลี่ยนมีการผันผวน ทางบริษัทเรือก็จะมีการเรียกเก็บ

(5) Congestion Surcharge เป็นค่าใช้จ่ายพิเศษเนื่องจากความแออัดในท่าเรือ เป็นค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บเนื่องจากบางท่าเรืออาจมีการบริหารจัดการไม่ดี ทำให้มีการขนถ่ายตู้ขึ้นและลงล่าช้ากว่าเกณฑ์ที่ทางบริษัทเรือ กำหนดไว้ ซึ่งอาจจะเกิดจากเหตุอื่น เช่น การจราจรที่ติดขัด การนัดหยุดงานของคนงาน ซึ่งมีผลทำให้งานล่าช้า

(6) Bill of Lading Charge : B/L Charge ค่าออกใบตราส่ง เป็นค่าธรรมเนียมในการที่บริษัทเรือต้อง จัดพิมพ์ใบ Bill of Lading ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่ใช้ในการแสดงสถานะภาพ (Status) ว่าสินค้าได้มีการขนส่งไป กับบริษัทเรือ ซึ่ง B/L หรือที่เรียกว่าใบตราส่งจะมีออกเป็นหลายฉบับ เช่น ฉบับที่เรียกว่า Original , Duplicate Original , Triple Original และ Copy Non-Negotiate ทั้งหมดนี้ทางบริษัทเรือจะเรียกเก็บเป็นค่าใช้จ่ายในการทำเอกสาร

(7) AMSC : Advance Manifest Security Charge เป็นค่าใช้จ่ายในการที่บริษัทเรือต้อง Input Data 24 ชั่วโมงก่อนการขนถ่ายสินค้า ที่เรียกว่า 24 Hour Rules ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการความร่วมมือ การป้องกัน ผู้ก่อการร้ายที่เรียกว่า C-TPAT (Customs Trade Partnerships Against Terrorism) ซึ่งประเทศไทยถูกจัดอยู่ใน ลำดับสุดท้ายของ Top Twenty Mega Port ในการขนส่งสินค้า จึงต้องเสียค่า AMSC Charge รวมถึงการ แก่ใบเอกสาร