สรุปสาระสำคัญงาน 2nd Russian-Thai Investment Forum 2026

ในวันศุกร์ที่ 30 ตุลาคม 2569 เวลา 11.30–13.00 น. ณ Royal Orchid Sheraton Riverside Hotel Bangkok

---

หัวข้อ: New Transport Routes: Transport and Logistics

ผู้ดำเนินรายการ: Yuri Marinich — Founder and CEO, CDEK Thailand

การกล่าวปาฐกถา: Mr. Jiraroth Sukolrat — Director-General of the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) under the Ministry of Transport in Thailand

รายชื่อวิทยากร:

- Vladimir Kravchenko — CEO, Import-Tekhnika LLC
- Alexander Priskoka — CEO, FESCO's Subsidiary in Vietnam
- Nikita Seredich — Deputy Director General, Minsk National Airport
- Roman Kudin — Business Development Director, Transit LLC
- Kiattanapat Buribun — General Manager, EDI Siam
- Egor Dogonashev — Director, Thai Logist
- Natalie Zolotova — Commercial Director, ISTRAC Co., Ltd.
- Kongrit Chantrik — Executive Director, Thai National Shippers' Council
- Nattapume Pavaratn — Senior Vice President – Group Commercial / Government Liaison, Company Secretary, SCGJWD
- Nattanan Yamdee — Deputy Director, CDEK Thailand

<u>สาระสำคัญการอภิปราย</u>

1. **ภาพรวมการค้าและความร่วมมือด้านคมนาคมไทย–รัสเซีย**

Mr. Jiraroth Sukolrat — Director-General of the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) under the Ministry of Transport in Thailand

กล่าวปาฐกถาและนำเสนอภาพรวมการค้าทวิภาคีระหว่างประเทศไทยและประเทศรัสเซีย คือ ประเทศไทยและประเทศรัสเซียได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจการร่วมมือด้านการขนส่ง (MOI on Transport

Cooperation) กระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทยและกระทรวงการขนส่งแห่งสหพันธรัฐรัสเซีย ได้ร่วมลงนามบันทึกเจตจำนงความร่วมมือด้านการขนส่ง ณ กรุงมอสโก เมื่อเดือนสิงหาคม 2026 โดยมีกรอบความร่วมมือครอบคลุม 6 ด้านหลัก ได้แก่ 1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ทางเรือ ทางอากาศ และทางถนน 2. การส่งเสริมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารแบบพหุโมดัล (Multimodal Transport) 3. การพัฒนาบุคลากรและการฝึกอบรมผู้เชี่ยวชาญ 4. การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดาวเทียมนำทางในระบบขนส่ง 5. การเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยด้านการขนส่ง และ 6. การประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนของทั้งสองประเทศ

ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติจริง (Translating Intentions into Practice) สนข. เน้นย้ำให้เร่งแปลงบันทึกความร่วมมือไปสู่ผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมผ่าน 4 เสาหลัก ได้แก่

1. การพัฒนาทรัพยากรบุคคล (Human Resource Development): ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนผู้เชี่ยวชาญ หน่วยงานขนส่ง ผู้ให้บริการ และสถาบันวิจัย เพื่อร่วมวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบขนส่งที่เหมาะสมกับประเทศไทย
2. การแก้ไขคอขวดในระบบโลจิสติกส์ (Eliminating Supply Chain Bottlenecks): บูรณาการโครงสร้างพื้นฐานกายภาพ (Hardware) เช่น ท่าเรือ ระบบราง และศูนย์ขนส่งสินค้า ควบคู่กับซอฟต์แวร์และกระบวนการทำงาน ลดความซ้ำซ้อนของการยื่นข้อมูล และขจัดข้อจำกัดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง
3. การเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัล (Digital Transformation): ปรับใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ระบบการแจ้งข้อมูลสินค้ารอบรรทุก ล่วงหน้า และระบบข้อมูลที่ทำงานร่วมกันได้ (Interoperable Systems) เพื่อลดขั้นตอนและเพิ่มความสามารถในการติดตามสินค้า
4. การปฏิรูปสถาบันและศุลกากร (Institutional Transformation): บูรณาการกระบวนการทำงานระหว่างหน่วยงานคมนาคม ศุลกากร และหน่วยงานตรวจสอบ เพื่อลดระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ภาพรวมมูลค่าการค้า อุปสรรค และกรอบการเสวนา — Mr. Yuri Marinich (Moderator & CEO, CDEK Thailand)

ตัวเลขการค้าระหว่างไทย-รัสเซีย: มูลค่าการค้าเคยขึ้นสูงสุดในปี 2014 เกือบ 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ก่อนลดลงมาอยู่ที่ระดับต่ำสุด 1,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2023 และฟื้นตัวขึ้นเป็น 1,750 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2025 (+16% ใน 2 ปี) โดยในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2026 ขยายตัวเพิ่มขึ้นกว่า 20% คาดการณ์ว่ามูลค่าการค้าทั้งปีจะแตะ 2,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ดี ตัวเลขดังกล่าวยังต่ำกว่ามูลค่าการค้าระหว่างรัสเซียกับเวียดนามถึง 3–5 เท่า

การเปลี่ยนโครงสร้างสินค้าและการท่องเที่ยว: สินค้านำเข้าหลักของรัสเซียจากไทยเปลี่ยนมาเป็นอิเล็กทรอนิกส์ อาหาร สินค้าเกษตร และเครื่องสำอาง ขณะที่การนำเข้ารถยนต์ลดลง ส่วนสินค้านำเข้าของไทยจากรัสเซียไม่มีน้ำมันดิบแล้ว แต่เน้นที่ยางพาราและปุ๋ยเคมี ด้านการท่องเที่ยวทำสถิติสูงสุดใหม่ในปี 2025 โดยมีนักท่องเที่ยวรัสเซียเดินทางมาไทย 1.9 ล้านคน มีเที่ยวบินตรงเฉลี่ยเกือบ 100 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

คอขวดสำคัญด้านโลจิสติกส์: ระยะเวลาขนส่งทางเรือตรงควรใช้เวลาเพียง 10–12 วัน แต่ปัจจุบันการส่งผ่านท่าเรือเปลี่ยนถ่าย (Transshipment) ในกรุงเทพฯ และแหลมฉบัง ต้องใช้เวลาสูงถึง 18–25 วัน ส่วนการขนส่งทางอากาศใช้เวลาดำเนินการเอกสารรวมถึง 21 วัน ประเด็นท้าทายหลักของการเสวนาจึงมุ่งเน้นการแก้ปัญหาเส้นทางขนส่ง ภาระเอกสารศุลกากร และระบบการชำระเงินข้ามแดน

โครงข่ายการขนส่งทางทะเล รถไฟตู้คอนเทนเนอร์ และบทเรียนจากเวียดนาม — Mr. Alexander Priskoka (CEO, FESCO Vietnam / SE Asia)

ศักยภาพและสินทรัพย์ของกลุ่ม FESCO: FESCO เป็นผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์และผู้ดำเนินสายการขนส่งทางรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในรัสเซีย เป็นเจ้าของท่าเรือพาณิชย์วลาดิวอสต็อก (Commercial Port of Vladivostok - VMTP) ตู้คอนเทนเนอร์กว่า 200,000 TEU (มีตู้ประจำการในกรุงเทพฯ และแหลมฉบัง) รถไฟแคร่ตู้สินค้า (Flatcars) และตู้สินค้าทำความเย็น (Reefer fleet) กว่า 5,000 ตู้

วิเคราะห์เส้นทางการขนส่งหลัก (Multimodal Routing) ได้แก่

1. เส้นทางตะวันออกไกล (Far East Gateway via Vladivostok): ใช้เรือ Feeder จากกรุงเทพฯ/แหลมฉบัง ไปยังโฮจิมินห์เพื่อเปลี่ยนถ่ายลงเรือใหญ่ มุ่งสู่ท่าเรือวลาดิวอสต็อก (ขนส่งทางทะเล 18–22 วัน) จากนั้นขนส่งด้วยรถไฟเที่ยวพิเศษ (Block Train) ยิงตรงสู่มอสโกและเมืองสำคัญในรัสเซีย/CIS รวมระยะเวลา 37–47 วัน สำหรับการเปิดเส้นทางเดินเรือตรง (Direct Call) จะใช้

เวลาเพียง 10–12 วัน แต่ต้องมีปริมาณสินค้าขั้นต่ำ 300 TEU ต่อเที่ยวทั้งขาไปและขากลับ ซึ่งปัจจุบันปริมาณสินค้าจากไทยยังไม่สม่ำเสมอเพียงพอ

2. เส้นทางทะเลบอลติก (Baltic Sea Route via St. Petersburg): บริการขนส่งสินค้าตรงสู่เซนต์ปีเตอร์สเบิร์ก ใช้เวลาขนส่งทางทะเล 55–65 วัน เหมาะกับสินค้าที่ไม่เร่งด่วนและปริมาณมาก
3. เส้นทางรถไฟตรง (Direct Rail Connection via China): ให้บริการเปิดเส้นทางรถไฟเชื่อมตรงจากกรุงเทพฯ/แหลมฉบัง ผ่านประเทศจีน มุ่งสู่มอสโก โดยปัจจุบันให้บริการขาเข้ามอสโกและกำลังพัฒนาขาส่งออก
4. การปฏิบัติตามกฎระเบียบ Chestny ZNAK: ให้บริการแจ้งและติดฉลากดิจิทัล Chestny ZNAK สำหรับสินค้าส่งออกไปรัสเซียอย่างถูกต้องตามกฎหมายรัสเซีย

ข้อเสนอแนะเชิงเปรียบเทียบกับเวียดนามและอินโดนีเซีย การค้าระหว่างเวียดนามและรัสเซียสูงกว่าไทย 4–5 เท่า (เป้าหมาย 12,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เป็นผลจากการลงนามความตกลงการค้าเสรี (FTA) ระหว่างเวียดนามกับกลุ่มประเทศสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย (EAEU) ทำให้สินค้าเวียดนาม เช่น ถุงพลาสติก ยางรถยนต์ (Casumina, Danang Rubber) และเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย ได้รับสิทธิยกเว้นภาษีนำเข้าเป็น 0% รัสเซียยังได้ลงนาม FTA กับอินโดนีเซียเช่นกัน ดังนั้น ประเทศไทยควรร่วมมือกับรัสเซียในการผลักดันความตกลง FTA ไทย-EAEU เพื่อลดอุปสรรคทางภาษีและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับสินค้าจีน

การขนส่งตู้สินค้าควบคุมอุณหภูมิและการดุลตู้สินค้า — Mr. Roman Kudin (Business Development Director, Transit LLC)

ศักยภาพของ Transit Group และบริษัทลูกในไทย: Transit มีเรือขนส่งสินค้า ท่าเรือคอนเทนเนอร์ในภูมิภาคปริโมรเย (Primorye) กองรถบรรทุกขนส่งสินค้า และตู้คอนเทนเนอร์ประเภทตู้แห้ง ตู้เย็น ตู้เทกอง และตู้สินค้าขนาดใหญ่พิเศษ มีบริษัทในเครือในไทยชื่อ บริษัท ไทย เวย์ โลจิสติกส์ จำกัด (Thai Way Logistics) ให้บริการครบวงจรแบบ Door-to-Door

โครงสร้างสินค้าส่งออกจากไทยและระยะเวลาส่งมอบ สถิติการขนส่งสินค้าช่วง 10 เดือนที่ผ่านมา ยางรถยนต์คิดเป็นสัดส่วนสูงที่สุดถึง 55% ของปริมาณขนส่งทั้งหมด รองลงมาคือกลุ่มอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งมีความต้องการตู้สินค้าปรับอากาศควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Containers) เติบโตอย่างรวดเร็ว ระยะเวลาขนส่งมาตรฐานจากกรุงเทพฯ/แหลมฉบัง ไปยังท่าเรือรัสเซียฝั่งตะวันออกไกล อยู่ที่ 21–25 วัน

การบริหารจัดการตู้สินค้าขากลับ (Import/Export Balance): เน้นย้ำความสำคัญของการจัดหาสินค้าป้อนขากลับ (Backhauling) เพื่อป้องกันการตีตู้เปล่ากลับ (Empty Repositioning) ซึ่งช่วยลดต้นทุนค่าระวางสุทธิ และเพิ่มประสิทธิภาพด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่งของทั้งสองประเทศ

ทางเลือกเส้นทางโลจิสติกส์และการพัฒนาท่าเรือสงขลา — Mr. Egor Dogonashev (Director, Thai Logist / Thai Way Logistics)

ได้เสนอแนะให้ภาครัฐไทยเร่งพัฒนาศักยภาพท่าเรือสงขลา (Songkhla Port) และเปิดเส้นทางเดินเรือตรง เนื่องจากภาคใต้เป็นแหล่งผลิตสำคัญของอุตสาหกรรมยางพารา/น้ำยางสด และอุตสาหกรรมอาหารทะเลกระป๋อง (ปลาทูน่ากระป๋อง) ซึ่งมีความต้องการส่งออกไปรัสเซียสูงมาก

โครงข่ายการขนส่งทางอากาศและศูนย์กลางขนส่งสินค้าเบลารุส — Mr. Nikita Seredich (Deputy Director General, Minsk National Airport)

1. เส้นทางบินตรงและสินค้าใต้ท้องเครื่อง (Belly Cargo): สายการบิน Belavia ได้เปิดเส้นทางบินตรงประจำจากกรุงมินสค์สู่กรุงเทพฯ และภูเก็ต ซึ่งนอกจากรองรับผู้โดยสารแล้ว ยังเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าใต้ท้องเครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพ
2. โครงสร้างพื้นฐานคลังสินค้าและสนามบินสินค้า Orsha: สนามบินมินสค์มีอาคารขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัย พร้อมทั้งเป็นเจ้าของสนามบิน Orsha ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ชายแดนรัสเซีย มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบเหมาลำ (Cargo Charters) ทำหน้าที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าพหุโมดัลจากเอเชีย (ไทย จีน เวียดนาม) เข้าสู่ตลาดรัสเซียและกลุ่มประเทศ CIS

มุมมองของผู้ส่งออกไทย ข้อจำกัดทางการเงิน และโครงสร้างภาษี — Kongrit Chantrik — Executive Director, Thai National Shippers' Council

อุปสรรคสำคัญของผู้ส่งออกไทย 3 ประการ ได้แก่

1. ข้อจำกัดด้านความตกลงการค้าและภาษีนำเข้า: ไทยยังไม่มี FTA กับ EAEU ทำให้เสียเปรียบด้านอัตราภาษีเมื่อเทียบกับเวียดนามและอินโดนีเซีย เรียกร้องให้ภาครัฐเร่งเจรจาข้อตกลงการค้าเสรี
2. ปัญหาการชำระเงินข้ามแดน (Financial Settlement Burden): มาตรการคว่ำบาตรสถาบันการเงินรัสเซียสร้างอุปสรรคอย่างรุนแรงต่อการรับชำระเงินของผู้ส่งออกไทย ธนาคารไทยส่วน

ใหญ่ไม่รองรับธุรกรรมตรง ทำให้เกิดความล่าช้าและต้นทุนการเงินสูง เสนอให้จัดตั้งกลไกการชำระเงินพิเศษระหว่างประเทศ

3. ความร่วมมือด้านมาตรฐานและศุลกากร: เสนอให้มีความร่วมมือการยอมรับมาตรฐานสินค้าร่วมกัน (Standard Collaboration) และระบบสนับสนุนการลงทะเบียนฉลากดิจิทัลสำหรับสินค้าไทย

การเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์อาเซียนและทางรถไฟไทย-จีน-รัสเซีย — Nattapume Pavaratn — Senior Vice President – Group Commercial / Government Liaison, Company Secretary, SCGJWD

โลจิสติกส์ในฐานะกระดูกสันหลังเศรษฐกิจ (Backbone of Trade): SCGJWD ในฐานะผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ชั้นนำของอาเซียน ชี้ว่าระบบโลจิสติกส์คือพลังเงียบ (Silent Power) ที่ขับเคลื่อนการค้า การสร้างโครงข่ายการขนส่งที่ยืดหยุ่นและปรับตัวได้เร็ว (Adaptive Supply Chain) มีความสำคัญสูงสุด

การเชื่อมโยงระบบรางไทย-ลาว-จีน-รัสเซีย: นำเสนอโซลูชันการขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อจากไทยผ่านทางรถไฟไทย-ลาว เข้าสู่โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง/รถไฟขนส่งสินค้าของจีน แล้วเชื่อมต่อไปยังทรานส์ไซบีเรียเข้าสู่รัสเซียและยุโรป พร้อมให้บริการโลจิสติกส์แบบบูรณาการต้นทางถึงปลายทาง (Integrated End-to-End Logistics) ทั้งคลังสินค้า คลังสินค้าความเย็น และการเคลียร์ศุลกากร

ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลดิจิทัลศุลกากรและการแลกเปลี่ยนข้อมูลก่อนสินค้าถึง — Kiattanapat Buribun — General Manager, EDI Siam

การเปลี่ยนผ่านสู่ศุลกคโนโลยีดิจิทัล (Digital Customs Transformation): EDI Siam พัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ร่วมกับกรมศุลกากรไทยและ National Single Window (NSW) เพื่อเปลี่ยนผ่านจากกระบวนการใช้กระดาษไปสู่ดิจิทัล

โครงการแลกเปลี่ยนข้อมูลก่อนสินค้าถึง (Pre-Arrival Data Exchange): เสนอแนะให้จัดทำระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลเอกสารส่งออกจากฝั่งไทยไปยังศุลกากรรัสเซียล่วงหน้าก่อนที่สินค้าจะเดินทางไปถึง (Pre-Arrival Data) ซึ่งจะช่วยให้ศุลกากรรัสเซียตรวจสอบและอนุมัติปล่อยสินค้าได้ทันทีเมื่อสินค้าถึงท่าเรือ ลดเวลาตรวจค้างในท่าเรือได้อย่างมหาศาล

ข้อเสนอโครงการนำร่องเชิงปฏิบัติ (Proof-of-Case Project): เสนอให้เร่งรัดจัดทำโครงการนำร่องดิจิทัลในกลุ่มสินค้าทดลองจริง (Proof-of-Case) ระหว่างผู้ส่งออกไทยและผู้นำเข้าจำกัดกลุ่ม เพื่อพิสูจน์ความสำเร็จของการใช้ข้อมูลดิจิทัลโดยไม่ต้องรอการปรับแก้กฎหมายระดับประเทศที่มีระยะเวลานาน

โซลูชันทางการเงินและการชำระเงินข้ามแดนสำหรับผู้นำเข้ารัสเซีย — Mr. Vladimir Kravchenko (CEO, Import-Tekhnika LLC)

ข้อจำกัดทางการเงินและทางออกการชำระเงิน 2 รูปแบบ ได้แก่

รูปแบบที่ 1: การชำระเงินผ่านบุคคลที่สาม (Third-Party Payment): การใช้บริการสถาบันการเงินหรือตัวกลางการชำระเงินต่างประเทศจ่ายเงินแทน แม้จะดำเนินการได้จริงแต่สร้างภาระงานบัญชีและภาษีแก่ผู้ขายฝั่งไทย เนื่องจากสัญญาทำกับบริษัท A แต่เงินโอนมาจากบริษัท B หรือ C

รูปแบบที่ 2: การใช้กระแสเงินสดจากการส่งออกของรัสเซีย (Export Cash Flow Offset): บริษัททำสัญญาซื้อขายและรับชำระเงินผ่านบริษัทการค้า (Trade Houses) ของรัสเซียที่มีรายรับจากการส่งออกสินค้าในลาตินอเมริกาและเอเชีย วิธีนี้สามารถจ่ายเงินอุดหนุนล่วงหน้า 100% (100% Prepayment) ให้แก่ซัพพลายเออร์ไทยได้ทันทีตามสัญญาตรง และพร้อมให้สินเชื่อการค้าแก่ผู้นำเข้านานถึง 6 เดือน

รถบรรทุกไฟฟ้าและระบบห้องเย็นสำหรับโลจิสติกส์ไทย — Ms. Natalie Zolotova (Commercial Director, ISTRAC / This Truck)

การประหยัดต้นทุนพลังงานของรถบรรทุกไฟฟ้า (EV Commercial Vehicles): นำเสนอรถบรรทุกไฟฟ้าแบรนด์ This Truck (น้ำหนัก 3–18 ตัน) แบตเตอรี่ CATL รับประกัน 5 ปี ใช้ค่าไฟฟ้าเพียงประมาณ 200 บาทต่อระยะทาง 200 กม./วัน (เทียบกับรถดีเซลที่ใช้ 800 บาท) สามารถประหยัดค่าพลังงานได้สูงถึง 20,000 บาทต่อคันต่อเดือน

ระบบขนส่งเย็น (Cold Chain Integration) และแผนตั้งโรงงานในไทย: รถบรรทุกติดตั้งระบบทำความเย็นโรงงานที่สามารถควบคุมอุณหภูมิได้ตั้งแต่น้อยกว่า -18°C ถึง +20°C เหมาะสำหรับการขนส่งอาหารสด อาหารทะเล ยา และสินค้าฮาลาล พร้อมประกาศแผนร่วมมือกับพันธมิตรไทยในการตั้งโรงงานประกอบรถบรรทุกไฟฟ้า (Local Assembly Plant) ในประเทศไทยเพื่อเป็นศูนย์กลางขยายตลาด

ช่องทางการขนส่งด่วนและอีคอมเมิร์ซสำหรับผู้ประกอบการ SME — Nattanan Yamdee — Deputy Director, CDEK Thailand

บริการจัดส่งพัสดุด่วนสำหรับผู้ขายออนไลน์และ SME: CDEK ให้บริการจัดส่งพัสดุ สินค้าตัวอย่าง และตู้สินค้าครบวงจรครอบคลุม 41 ประเทศ มีสาขาหลักในกรุงเทพฯ (สาขาฉลองกรุงมีคลังสินค้าขนาดใหญ่ และสาขาสีลมใกล้นครสถานทูตรัสเซีย) ระยะเวลาส่งมอบพัสดุด่วน 7–20 วัน

กรณีศึกษาความสำเร็จ (Real Case Study): แบรนด์สินค้าชาและอาหารเสริมของไทย เริ่มต้นส่งออกสินค้าทดลองตลาดเพียง 16 กล่องทางอากาศผ่าน CDEK ปัจจุบันขยายตัวจนส่งออกสินค้าปริมาณมากถึง 1.5 ตันทางทะเล โดย CDEK บูรณาการการบริหารจัดการคลังสินค้า คลังกระจายสินค้า การแจ้งศุลกากร และการเชื่อมต่อขายบนแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซชั้นนำของรัสเซีย (Ozon, Wildberries) อย่างสมบูรณ์

สรุปผลลัพธ์ มติการประชุม และข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (Key Outcomes & Directives)

1. การเร่งรัดการเจรจาความตกลงการค้าเสรีไทย-EAEU: ที่ประชุมมีความเห็นร่วมกันให้ภาครัฐไทยเร่งผลักดันการเจรจา FTA กับสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย เพื่อขจัดอุปสรรคภาษีนำเข้า ให้สินค้าไทยแข่งขันกับสินค้าจากเวียดนาม จีน และอินโดนีเซียได้
2. การพัฒนากลไกการชำระเงินทางการเงินข้ามแดน (Financial Settlement Mechanism): เสนอให้จัดตั้งช่องทางชำระเงินด่วนหรือโครงสร้างการชำระเงินที่ปลอดภัยระหว่างสถาบันการเงินไทย-รัสเซีย หรือส่งเสริมการชำระเงินผ่านบริษัทการค้าด้วยรูปแบบ 100% Prepayment เพื่อลดความเสี่ยงจากการคว่ำบาตร
3. การบูรณาการระบบศุลกโนโลยีดิจิทัลและการแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้า (Pre-Arrival Data Exchange): ผลักดันให้กรมศุลกากรไทยและศุลกากรรัสเซียเชื่อมโยงระบบ National Single Window (NSW) เพื่อส่งข้อมูลสินค้าล่วงหน้าก่อนเรือถึงท่า ลดเวลาการกักตรวจสินค้าในท่าเรือลงอย่างมีนัยสำคัญ
4. การส่งเสริมเส้นทางรถไฟพหุโมดัล ไทย-ลาว-จีน-รัสเซีย: สนับสนุนการใช้โครงข่ายทางรถไฟไทย-จีน เชื่อมต่อไปยังเส้นทางทรานส์ไซบีเรีย เพื่อเป็นทางเลือกการขนส่งสินค้าความเร็วสูงทดแทนเส้นทางทะเลบอลติกที่ใช้เวลานานถึง 60 วัน
5. การพัฒนาท่าเรือสงขลาและคลังสินค้าปรับอากาศ (Songkhla Port & Cold Chain): เร่งพัฒนาศักยภาพท่าเรือสงขลาเป็นประตูส่งออกยางพาราและอาหารทะเลกระป๋องในภาคใต้ พร้อมส่งเสริมการใช้รถบรรทุกไฟฟ้าทำความเย็นในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารสด