

กลุ่มการค้าเตือน USTR ไม่ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมท่าเรือจากเรือของจีน ตามที่เสนอ

สมาคมการค้าและอุตสาหกรรมหลายแห่งในสหรัฐฯ ได้เตือนสำนักงานผู้แทนการค้าสหรัฐฯ (United States Trade Representative: USTR) ในขณะที่กำลังพิจารณาที่จะกำหนดค่าธรรมเนียมท่าเรือและมาตรการพิเศษด้านสินค้าที่เสนอไว้สำหรับเรือของจีน ให้ใช้ "แนวทางที่สมดุล"



The study finds that USTR proposal would hurt US manufacturers, farmers, workers, and the US economy. Credit: NESPIX/Shutterstock.

มาตรา 301 ของกฎหมายการค้าให้อำนาจ USTR ในการตอบโต้แนวปฏิบัติต่างชาติที่สร้างภาระหรือเลือกปฏิบัติต่อการค้าของสหรัฐฯ อย่างไม่เป็นธรรม

มาตรการตอบโต้ที่ USTR เสนอเกี่ยวข้องกับเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสินค้าที่นำเข้าซึ่งเข้ามาในท่าเรือของสหรัฐฯ และข้อกำหนดเกี่ยวกับแหล่งที่มาของเรือสำหรับสินค้าส่งออก ซึ่งส่งผลกระทบต่อสินค้านำเข้าด้วย USTR ได้เสนอโครงการ "ยกเว้นค่าธรรมเนียม" โดยเสนอเงินสูงสุด 1 ล้านดอลลาร์ต่อครั้งสำหรับการนำเข้าสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่ใช้เรือที่ผลิตในสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ ยังมีการเรียกร้องให้จำกัดการใช้แพลตฟอร์มข้อมูลโลจิสติกส์และการขนส่งแห่งชาติของจีน (LOGINK)

ในคำให้การที่เป็นลายลักษณ์อักษร โดย คุณเนก เฮอร์แมน รองประธานอาวุโสด้านนโยบายของ AAFA ระบุว่า การบังคับใช้ค่าธรรมเนียมเหล่านี้จะนำไปสู่การสูญเสียงานของคนงานอเมริกัน ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นสำหรับการส่งออกและการนำเข้า และการขาดแคลนสินค้าซึ่งอาจทำให้ราคาสูงขึ้นสำหรับภาคครัวเรือนในสหรัฐฯ

โดยอ้างถึงการศึกษาที่ได้รับทุนจาก AAFA เมื่อเร็ว ๆ นี้ ซึ่งบ่งชี้ว่ามาตรการเหล่านี้อาจทำให้ การส่งออกของสหรัฐฯ ลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 11.56 และทำให้ GDP ของประเทศหดตัว ลงร้อยละ 0.23

คุณเนก เฮอร์แมน กล่าวว่า "การดำเนินการตามข้อเสนอในการสอบสวนมาตรา 301 นี้อาจส่ง ผลกระทบที่ร้ายแรงและกว้างขวางต่อธุรกิจอเมริกัน เกษตรกรอเมริกัน คนงานอเมริกัน ผู้ บริโภคชาวอเมริกัน และเศรษฐกิจของสหรัฐฯ โดยไม่ได้ช่วยสร้างอุตสาหกรรมการเดินเรือ ของสหรัฐฯ ที่แข็งแกร่งขึ้นเลย"

"เราขอเรียกร้องอย่างยั้งให้รัฐบาลพิจารณาข้อเสนอเหล่านี้ใหม่ และนำแนวทางที่สมดุลงมากขึ้น มาใช้ ซึ่งจะส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการต่อเรือของอเมริกาที่สามารถแข่งขันได้ ใน ขณะเดียวกันก็ลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจสหรัฐฯ ในวงกว้าง"

ทั้งนี้ สหรัฐฯ มีท่าเรือมากกว่า 300 แห่ง แต่มีเพียง 10 แห่งเท่านั้นที่ถือว่าเป็นท่าเรือหลัก คุณเฮอร์แมน อธิบายว่า หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมใหม่กับการเข้าเทียบท่าทุกครั้ง บริษัท ขนส่งอาจรวมจุดจอดไว้ที่ท่าเรือเดียวในสหรัฐฯ เพื่อลดค่าใช้จ่าย กลยุทธ์นี้จะลดปริมาณการ จราจรไปยังท่าเรือรองขนาดเล็กอย่างมาก ซึ่งอาจนำไปสู่การเสื่อมถอยหรือปิดตัวลง และส่ง ผลให้คนงานท่าเรือชาวอเมริกันจำนวนมากต้องตกงาน

จากข้อมูลล่าสุด มีเรือที่ซักรงสหรัฐฯ จำนวน 182 ลำ ซึ่งคิดเป็นเพียงร้อยละ 0.4 ของกอง เรือทั่วโลกทั้งหมด 43,779 ลำ และเรือที่ซักรงสหรัฐฯ เหล่านี้ไม่ได้สร้างในประเทศทั้งหมด คุณเฮอร์แมน กล่าวเสริมว่า ข้อแตกต่างอย่างชัดเจนนี้แสดงให้เห็นถึงช่องว่างที่สำคัญใน อุตสาหกรรมเดินเรือ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขก่อนที่จะมีการดำเนินการด้านกฎ ระเบียบเพิ่มเติมกับผู้ขนส่ง

พร้อมนี้ได้เสนอแนะว่า รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างขีดความสามารถในการ แข่งขันของอุตสาหกรรมการต่อเรือของอเมริกัน ก่อนที่จะกำหนดบทลงโทษต่อผู้ขนส่งที่ขาด ทางเลือกในการขนส่งทางเรือของอเมริกาที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

การดำเนินการตามข้อเสนอของ USTR เป็นไปตามคำร้องอย่างเป็นทางการที่ยื่นโดยองค์กร แรงงาน 5 แห่ง เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2567

สหภาพแรงงานกล่าวหาว่า พฤติกรรมและกรอบการกำกับดูแลของจีนกำลังขัดขวางความ สามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติของภาคการต่อเรือของอเมริกา

กลุ่มดังกล่าวเรียกร้องให้มีการแทรกแซงทางการเงินเพื่อลดต้นทุนการผลิตเรือที่สร้าง ในสหรัฐฯ เพื่อสร้างความเท่าเทียมกับคู่แข่งชาวจีน พวกเขาแนะนำให้เก็บภาษีเรือทุกลำที่มา จากจีนและเข้าเทียบท่าในท่าเรืออเมริกัน หากจีนยังคงมีแนวปฏิบัติเช่นนี้ โดยรายได้จะนำไป อุดหนุนการต่อเรือในประเทศ

ภายหลังข้อกล่าวหาเหล่านี้ USTR ได้เริ่มการสอบสวนอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 17 เมษายน ภายใต้มาตรา 301 โดยเชิญชวนให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นและจัดการไต่สวนเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม ผ่านคณะกรรมการเฉพาะกิจ

เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2568 USTR ได้เผยแพร่ผลการสอบสวน ซึ่งยืนยันว่าการให้ความสำคัญเชิงกลยุทธ์ของจีนต่อภาคการเดินเรือและการต่อเรือ ถือว่าไม่มีเหตุผลและเป็นอุปสรรคต่อการค้าของสหรัฐฯ ซึ่งสมควรได้รับการดำเนินการ

ต่อมา เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ USTR ได้เสนอมาตรการตอบโต้หลายประการ ซึ่งเกินกว่าที่สหภาพแรงงานร้องขอ ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการเทียบท่าสำหรับผู้ให้บริการเรือที่ผลิตในจีน และข้อจำกัดด้านการส่งออก โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการต่อเรือของอเมริกา

การดำเนินการดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อราคานำเข้าและราคาส่งออก

สมาพันธ์ค้าปลีกแห่งชาติ (The National Retail Federation: NRF) และสมาคมผู้นำอุตสาหกรรมค้าปลีก (Retail Industry Leaders Association: RILA) ซึ่งมีสมาชิกมากกว่า 200 ราย ก็ได้ยื่นข้อคิดเห็นร่วมกัน โดยเตือนว่ามาตรการที่เสนอเหล่านี้จะส่งผลเสียต่อราคาสินค้านำเข้าและส่งออก

ผู้ค้าปลีกแสดงความกังวลว่าค่าบริการท่าเรือที่เสนอจะทำให้ต้นทุนสำหรับเจ้าของสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างมาก พวกเขาแย้งยืนยันว่าผู้ขนส่งอาจปรับเปลี่ยนเส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยงค่าธรรมเนียมเหล่านี้โดยการเว้นท่าเรือขนาดเล็ก ซึ่งอาจนำไปสู่ความแออัดที่ท่าเรือขนาดใหญ่และทำให้ปัญหาห่วงโซ่อุปทานที่มีอยู่รุนแรงขึ้น

คุณเดวิด เพรนซ์ รองประธานบริหารฝ่ายกิจการรัฐบาลของ NRF กล่าวว่า "เรสนับสนุนให้รัฐบาลดำเนินการตรวจสอบอุปสรรคและข้อจำกัดในการต่อเรือของสหรัฐฯ ต่อไป และแสวงหาวิธีการอื่น ๆ เพื่อช่วยฟื้นฟูดอุตสาหกรรม โดยไม่สร้างภาระให้กับผู้ที่ต้องพึ่งพาอุตสาหกรรมนี้"

คุณไมเคิล แฮนสัน รองประธานบริหารอาวุโสฝ่ายกิจการสาธารณะของ RILA กล่าวเสริมว่า "เป้าหมายของการฟื้นฟูดอุตสาหกรรมการต่อเรือของอเมริกาเป็นสิ่งที่น่าชื่นชม อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมใหม่เหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสหรัฐฯ ในวงกว้าง หากมีการบังคับใช้นโยบายเหล่านี้จะขัดขวางการไหลเวียนของการค้า เพิ่มภาระด้านกฎระเบียบ และเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ผลิตและผู้บริโภคชาวอเมริกัน RILA หวังว่าจะได้ร่วมมือกับรัฐบาลในแนวทางการฟื้นฟูอุตสาหกรรมการขนส่งของสหรัฐฯ ในขณะที่ลดผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันธุรกิจ และผู้บริโภคให้เหลือน้อยที่สุด"

Source: JustStyle.com

Photo credit: NEWSPIX/Shutterstock.