



S.N.P GROUP OF COMPANIES

Logistics - Shipping - Trading
Since 1981

SNP NEWS

ฉบับที่ 381



Contents

CEO Article

คิดถึง ร.5

The Logistics

พัฒนารถไฟไทย เป็นศูนย์โลจิสติกส์อาเซียน

AEC Info

ดึงดูดพาณิชย์คนเก่ง ดูแลกลุ่มอาเซียน

คุยข่าวเศรษฐกิจ

ศุลกากรเตรียมปรับมูลค่านำเข้า ต.ป.ท.

“คิดถึง ร.5”



ย้ำอีกครั้ง ... รถไฟ “บี๊กตู” ไทยเสียเปรียบจีน หัวข้อข่าวข้างต้น ปรากฏเป็นบทความในหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ คอลัมน์ของคุณลม เปลี่ยนทิศ ประจำวันที่ 23 ตุลาคม 2558 ในวันปิยมหาราช

วันที่ 23 ตุลาคมของทุกปีเป็นวันที่คนไทยต่างรำลึกถึงคุณงามความดี และผลงานของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5

บทความกล่าวถึงพระราชกรณียกิจที่สำคัญของพระองค์นอกจากการเลิกทาสแล้ว ยังมีการป้องกันประเทศจากการล่าอาณานิคม การประกาศให้มีการนับถือศาสนาโดยอิสระในประเทศ การใช้ธนบัตรและเหรียญบาท การปฏิรูประบบราชการและจัดระบบเขตการปกครองใหม่ และการเริ่มต้นรถไฟของไทย รถไฟที่ไม่ใช่เพื่อการขนส่งคนและสินค้าเท่านั้นแต่ยังเป็นยุทธศาสตร์ป้องกันประเทศจากการล่าอาณานิคมอีกด้วย

รถไฟมีความสำคัญมาก รัฐบาลเกือบทุกชุดต่างก็พยายามสร้างและพัฒนารถไฟเพิ่มขึ้น รัฐบาลก่อนก็พยายามใช้เรื่องรถไฟความเร็วสูงให้กระจายทั่วประเทศเพื่อการพัฒนาและการกระตุ้นเศรษฐกิจ

สมมุติว่ามีการสร้างรถไฟจริง ๆ ไม่ว่าจะ เป็นรถไฟความเร็วสูงหรือรางคู่ขนาดใหญ่ มันจะมีการจ้างงานเกิดขึ้นในประเทศไทยมหาศาล

การซื้อขบวนวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างและสินค้าที่เกี่ยวข้อง ธุรกิจอาหาร โรงแรม สิ่งบันเทิงต่าง ๆ และกิจกรรมเกี่ยวกับโลจิสติกส์จะตามมาในวงกว้าง

ประชาชนจะมีงานทำกระจายทั่วประเทศและจะมีเงินอยู่ในมือไว้ใช้จ่ายใช้สอย เศรษฐกิจของประเทศก็จะเติบโตขึ้นทันตาเห็น



นี่คือผลพวงด้านเศรษฐกิจภายในประเทศจากโครงการก่อสร้างมโหฬาร มาถึงรัฐบาลนายกตุ๋ ท่านก็มีดำริจะสร้างทางรถไฟเพิ่มเหมือนกันแต่มาสะดุดตรงที่ การลงทุนที่ไทยยังขาดเงินซึ่งส่วนใหญ่ก็มักจะจบที่การกู้จากต่างชาติ ในบทความบอกว่า รัฐบาลนายกตุ๋ก็คิดจะกู้ต่างชาติเหมือนกัน

ไทยอาจกู้เงินหลายแสนล้านจากจีนเพื่อสร้างทางรถไฟ เส้นทางหนองคาย-แก่งค้อย-กรุงเทพฯ และแก่งค้อย-มาบตาพุด โดยไทยต้องเสียดอกเบี้ยราวร้อยละ 3-4 ต่อปี พร้อมเงื่อนไขอื่นประกอบ เช่น ไทยต้องซื้อราง หัวรถจักร โบกี้ และจ้างผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดจากจีน

ยิ่งไปกว่านั้น บทความตั้งข้อสังเกตว่า จีนอาจมีเงื่อนไขน่ากลัวที่เคยใช้กับลาวมาก่อน นั่นคือ จีนขอแบ่งพื้นที่ 2 ข้างทางรถไฟกว้าง 80 เมตร มาใช้ประโยชน์ของจีนจนทำให้ข้อตกลงกับลาวสะดุดลงไป

นี่คือประเด็นที่บทความหยิบยกขึ้นมาเตือน

เมื่อประเทศไม่มีเงินจำนวนมากมาลงทุน ประเทศจะพัฒนาและจะกระตุ้นเศรษฐกิจภายในได้อย่างไร ???

มันเป็นเรื่องธรรมดาจริง ๆ ที่ประเทศด้อยหรือกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ซึ่งไม่มีเงินมาก ๆ ต้องกู้เงินจากประเทศอื่น

การกู้เงินทุกครั้ง ประเทศผู้ให้กู้นอกจากจะคิดดอกเบี้ยในอัตราต่ำ ๆ แล้ว ประเทศผู้ให้กู้อาจมีเงื่อนไขผูกพันสัญญาอีกไม่มากนักน้อย เช่น กำหนดให้บริษัทก่อสร้างต้องมีสัญชาติของประเทศผู้ให้กู้ หรือเครื่องจักรและอุปกรณ์สำคัญที่จำเป็นต่อการก่อสร้างต้องซื้อและนำเข้าจากประเทศผู้ให้กู้ เป็นต้น

เงื่อนไขต่าง ๆ นานาเหล่านี้ ทำให้บางกรณีประเทศผู้ให้กู้ไม่คิดดอกเบี้ยเลยก็มี ทั้งนี้เพราะเงื่อนไขเหล่านี้ให้ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจต่อประเทศผู้ให้กู้มหาศาล

การใช้อุปกรณ์ การใช้ผู้รับเหมา หรือการจ้างผู้เชี่ยวชาญจากประเทศผู้ให้กู้อาจส่งผลให้รายได้มหาศาลกลับคืนไปสู่ประเทศผู้ให้กู้

โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ใช้อุปกรณ์ ใช้เทคโนโลยี และใช้ผู้เชี่ยวชาญจากประเทศผู้ให้กู้อย่างมากทำให้ประเทศผู้ให้กู้อาจได้ผลกำไรจากธุรกิจ ได้ภาษีเงินได้จากธุรกิจที่กำไร ได้การจ้างงานจนคนว่างงานลดลง



เงื่อนไขเหล่านี้ คือประโยชน์ที่ประเทศผู้ให้กู้จะได้รับและหากผสมกับเงื่อนไขที่ทำให้ไทยเสียเปรียบ แล้วไทยจะทำอย่างไรหากไทยไม่กู้เงิน

ไทยจะเอาเงินที่ไหนมาพัฒนารถไฟและกระตุ้นเศรษฐกิจ มาถึงจุดนี้แล้วก็ให้คิดถึงในหลวง ร. 5 ขึ้นมาทันใด ในตอนนั้นท่านคิด ท่านทำอย่างไร ???

การพัฒนารถไฟ สาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อประเทศ ไม่ว่าจะอย่างไรประเทศก็ได้ประโยชน์จากการพัฒนาและประโยชน์ก็ส่งถึงมือประชาชนโดยตรง ไม่ต้องดูอื่นไกล เอาแค่รถไฟฟ้ามหานครที่ให้บริการในกรุงเทพฯ ในเวลานี้ และทางด่วนเส้นทางต่าง ๆ ที่พาดผ่านไปทุกแห่ง รัฐบาลในอดีตไม่มีเงินทำเองก็ให้สัมปทานผู้อื่นลงทุน จากนั้นก็ให้ผู้ลงทุนเก็บเงินค่าบริการ

ใครใช้บริการสาธารณะประโยชน์เหล่านี้ คนนั้นก็เป็นผู้จ่าย มันดู ๆ ก็ยุติธรรมดีแล้วเป็นอย่างไร ???

โครงการที่ให้สัมปทานผู้อื่นในวันนี้ทุกอย่างดีเจริญก้าวหน้า คนใช้เยอะ ผู้ได้สัมปทานก็ได้สิทธิ์ขึ้นค่าบริการตามที่ตกลงในสัญญาสัมปทาน

ใครเป็นผู้ใช้ คนนั้นก็เป็นผู้จ่าย แต่คนจ่ายกลับต้องจ่ายแพงขึ้นเรื่อย ๆ โดยรัฐบาลแก้ไขปัญหาการขึ้นราคาไม่ได้เพราะมันเป็นสัญญาที่กำหนดไว้แล้ว

หากจะถามว่า ในวันที่ทำสัญญาสัมปทานนั้น รัฐบาลในเวลานั้นรู้หรือไม่ว่า ราคาจะแพงขึ้นเรื่อย ๆ และสร้างความลำบากให้กับประชาชน หากตอบว่า ไม่รู้ ก็แปลว่า รัฐบาลไม่มีวิสัยทัศน์

แต่หากตอบว่า รู้ ก็แปลว่ารู้ทั้งรู้แล้วรัฐบาลในเวลานั้นทำไมไม่ทำเอง ทำไมไม่ไปให้สัญญาสัมปทานผู้อื่น ทำไมรัฐบาลไม่ทำเองจะได้กำหนดราคาและเงื่อนไขเอง

พอบอกว่ารัฐบาลทำเอง มันก็จะมีคนกลุ่มหนึ่งบอกว่า รัฐบาลไม่มีเงิน อย่างนี้ก็ลองเหลียวมองเรื่องการประกันราคาข้าว การจำหน่ายข้าว การใช้บัตรทอง และโครงการอื่น ๆ อีกมาก มันก็ต้องใช้เงินเป็นแสนเป็นล้านล้านบาทเหมือนกัน

รัฐบาลไปเอาเงินมาจากไหน ทำไมรัฐบาลในอดีตทำเองได้

แต่พอถึงการสร้างรถไฟฟ้ามหานครกับทางด่วนกลับให้สัมปทานผู้อื่น รัฐบาลในอดีตก็มีเหตุผลของท่านสารพัดเพื่อรองรับว่า ทำเองไม่ได้

ไม่ว่าจะเป็นการกู้เงินจากต่างประเทศ หรือการให้สัมปทานผู้อื่นก็ล้วนมีทั้งข้อดีและข้อเสียทั้งสิ้น

แล้วก็คิดถึงในหลวง ร. 5 ขึ้นมาอีกจนได้ ท่านคิด ท่านทำของท่านอย่างไรจึงมีรถไฟเกิดขึ้นในประเทศไทย ???

หากโครงการกระทบต่อประชาชน รัฐบาลก็ควรทำเอง

หากไม่มีเงินก็กู้จากประชาชนในประเทศด้วยพันธบัตรรัฐบาลก่อนซึ่งจะมีเงื่อนไขเพียงดอกเบี้ยเท่านั้น

แต่หากการกู้ประชาชนได้ไม่เพียงพอ รัฐบาลก็กู้เงินจากต่างประเทศได้แต่รัฐบาลต้องรู้ว่า ประเทศผู้ให้กู้เขาก็อยากได้ประโยชน์กระตุ้นเศรษฐกิจของเขาเหมือนกัน

อะไรที่จะให้เขาจึงต้องคิดให้ดีก่อน เขาขออย่างหนึ่ง เราก็ขออย่างหนึ่งให้มันยุติธรรม ประเทศผู้ให้กู้เขาอยากจะให้กู้ยืมแล้ว หรือจะประกาศให้ประชาชนรับรู้ก่อนก็จะเก๋ไม่หยอก

หากรัฐบาลมีวิสัยทัศน์และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน การเจรจาตกลงเงื่อนไขก็จะเห็นอย่างชัด ๆ รัฐบาลไม่มีทางเสียเปรียบแน่นอน แต่หากคิดไม่ออก ขอเพียงผู้รับผิดชอบการสร้างรถไฟคันคว่ำประวัติศาสตร์ในยุค ร. 5 ท่านก็จะรู้ว่าเวลานั้น ในหลวง ร. 5 ท่านคิด ท่านทำอย่างไร การรถไฟจึงเริ่มขึ้นได้และเป็นรากฐานมาจนทุกวันนี้

พอมมาถึงยุคนี้ พ.ศ. นี้ จึงไม่มีเหตุผลอะไรที่คนรับผิดชอบจะคิดจะทำให้ดียิ่งกว่าไม่ได้

มองมาถึงจุดนี้ก็คิดถึงในหลวง ร. 5 ขึ้นมาอีก หากผู้รับผิดชอบคิดอะไรไม่ออกจริง ๆ การคิดถึง ร. 5 ก็อาจมีคำตอบให้เห็นจริง ๆ ก็ได้

ลธิชัย ชวรานุกร





‘รายงานวันจันทร์’ - พัฒนาไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์อาเซียน รถไฟเชื่อมไทย-ลาว-จีน

ระหว่างวันที่ 15-16 ต.ค.2558 “รายงานวันจันทร์” ได้ร่วมเดินทางไป กับ คุณชัยวัฒน์ ทองคำคูณ รอง ผอ.สำนักงานนโยบายและแผนจราจรและขนส่ง (สนข.) กระทรวงคมนาคม ดูความก้าวหน้าโครงการศึกษาออกแบบ รถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมไทย-ลาว-จีน รองรับรถไฟความเร็วสูงในอนาคต สายกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ซึ่งขณะนี้ผลการศึกษาคืบหน้าไปมากจะแล้วเสร็จเดือน พ.ย.2558 โดยตั้งเป้าจะก่อสร้างและเปิดบริการปี 2565

โครงการรถไฟรางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) ขนาดความกว้างของราง 1.435 เมตร ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย เริ่มต้น สถานี นครราชสีมา สิ้นสุดที่สถานีหนองคาย ระยะทาง 355 กม. ตัดผ่าน 4 จังหวัด ได้แก่ นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย แนวเส้นทางจะขนานไปกับแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนที่ดิน ออกแบบ เส้นทางให้เป็นแนวตรงมากขึ้น และเพิ่มรัศมีโค้งในบางบริเวณเพื่อรองรับ การเดินทางด้วยความเร็วสูงในอนาคต

โดยจะมีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีต่างๆที่ตัดผ่าน มีสถานียกระดับ 5 สถานี ได้แก่ สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น สถานีอุดร และสถานีหนองคาย และมีสถานีสำคัญเพื่อเป็นย่านเก็บกองสินค้าและขนถ่ายสินค้า (Container Yard : CY) ที่สถานีบ้านกระโดน จังหวัดนครราชสีมา และสถานีนาทา จังหวัดหนองคาย

โครงการนี้จะเป็นการเดินทางร่วมระหว่างรถไฟโดยสารกับขบวนสินค้า (Mixed Traffic) ใช้พลังงานไฟฟ้า ขบวนรถโดยสารความยาว 400 เมตร จุผู้โดยสารได้สูงสุด 1,000 คน/ขบวน ส่วนขบวนรถสินค้าความยาว สูงสุด 750 เมตร ขนสินค้าได้สูงสุด 105 TEU/ขบวน ความเร็วสูงสุด รถโดยสาร 200 กม./ชม.

ใช้เวลาเดินทางจากนครราชสีมา-หนองคาย 2.23 ชม. รถสินค้า 120 กม./ชม. ใช้เวลา 4.70 ชม. ค่าโดยสารเริ่มต้น 70 บาท บวกเพิ่ม กม.ละ 1.80 บาท ค่าระวางสินค้า 20 บาท/TEU/กม. มูลค่าการลงทุน ประมาณ 240,000 ล้านบาท ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย กับสาธารณรัฐประชาชนจีน

สำหรับสถานีหนองคาย ซึ่งเป็นสถานีปลายทางฝั่งไทย เชื่อมต่อสถานีท่านาแล้งของ สปป.ลาว เปิดให้บริการปี 2552 ภายในสถานีมีด่านตรวจคนเข้าเมือง และด่านศุลกากร ขณะนี้อยู่ระหว่างศึกษาพัฒนาเพิ่มศักยภาพการคมนาคมขนส่ง จากการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางไทย-ลาว-จีน ขณะเดียวกันที่สถานีนาทา จังหวัดหนองคาย มีการศึกษาออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีประมาณ 890 ไร่ เพื่อเป็น CY ส่งเสริมศักยภาพการเป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าคอนเทนเนอร์ในรูปแบบ Multi model transportation hub ที่จะขนถ่าย สินค้าจากรถบรรทุกมาขึ้นตู้คอนเทนเนอร์ และขนย้ายสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์ สู่อุตสาหกรรม เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน นอกจากนี้ จะพัฒนาเป็นด้านศุลกากร ศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรสำหรับขบวนสินค้า ย่านจอดรถไฟ และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟโดยสาร อีกด้วย

กรมการขนส่งทางบกคาดการณ์ว่า ปี 2565 จะมีรถบรรทุกสินค้า เข้ามายังสถานีวันละ 240 เที่ยว ปีละ 87,000 เที่ยว ปี 2575 จะเพิ่มเป็น 620 เที่ยว หรือปีละ 226,300 เที่ยว การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ การขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกของจังหวัดหนองคายและใกล้เคียง การขนส่งสินค้าผ่านแดนของ สปป.ลาวประเทศ ที่สาม และการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกของจีนตะวันตก

ส่วนสถานีท่านาแล้ง สปป.ลาว เป็นสถานีแรกที่เชื่อมต่อจากไทย และมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อไปยังประเทศที่ 3 ทั้งจีนและเวียดนาม ปัจจุบัน มีการเดินทางระหว่างสถานีหนองคาย-ท่านาแล้ง วันละ 4 เที่ยว ในอนาคต จะขยายเส้นทางไปสู่เวียงจันทน์ เพื่อเชื่อมต่อการคมนาคมระบบรางระหว่างไทย-สปป.ลาว

โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย เป็น ส่วนหนึ่งของเส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-ท่าเรือมาบตาพุด ในอนาคตจะต่อเชื่อมกับ



สปป.ลาว เวียดนาม และเชื่อมรถไฟความเร็วสูงสายคุนหมิง- ลาว เมื่อโครงการแล้วเสร็จสมบูรณ์จะทำให้โครงข่ายการขนส่งสินค้าและประชาชน ระหว่างกรุงเทพฯ-ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-ภาคตะวันออก โดยเพราะการขนส่งสินค้าจากจีน-สปป.ลาว และไทย ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ในอาเซียน

ที่มา : <http://www.thairath.co.th/content/534783>



รุกจัดทัพทูตพาณิชย์ใหม่ ดึงคนเก่งเข้ามาดูแลกลุ่มอาเซียน

นายสุวิทย์ เมษินทรีย์ รมช.พาณิชย์ เปิดเผยถึงการเร่งผลักดันการส่งออกว่า ในระยะสั้น กระทรวงพาณิชย์ จะมุ่งการเปิดตลาดใหม่ เน้นผลักดันการส่งออกไปตลาดที่ยังเติบโตได้ มีการจัดคณะนักธุรกิจไทยเดินทางไปยังตลาดที่เศรษฐกิจเติบโต เช่น CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม) ซึ่งจะเริ่มต้นจากกัมพูชาและไปยังประเทศอื่นในภูมิภาค รวมถึงไปยังตลาดใหม่ เช่น อิหร่าน เป็นต้น

ในขณะเดียวกันช่วงเดือนพฤศจิกายน 2558 นี้จะมีการประชุมคณะกรรมการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศ โดยมีพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรค ที่มีต่อการส่งออก และปรับโครงสร้างการส่งออกทั้งระบบ แบบ บูรณาการกับทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้กระทรวงพาณิชย์ได้มีการจัดทัพทูตพาณิชย์ ตามยุทธศาสตร์การเจาะลึกอาเซียน โดยได้มีการดำเนินการปรับเปลี่ยน ด้วยการนำทูตพาณิชย์ที่เก่งที่สุดมาประจำอยู่ในกลุ่มประเทศอาเซียน 9 ประเทศ ซึ่งคาดว่าจะการดำเนินการนำจะแล้วเสร็จในช่วงต้นเดือนพฤศจิกายน 2558 เพื่อให้แผนการบุกเจาะตลาดอาเซียนดียิ่งขึ้น อีกทั้งจะ



เป็นการช่วยเพิ่มยอดการส่งออกสินค้าไทยไปยังตลาดอาเซียน ในฐานะตลาดส่งออกอันดับ 1 และยังรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

นอกจากนี้ภายหลังการปรับทัพอุตสาหกรรม จะมีการดำเนินการ ตามแผนการบุกเจาะตลาดเชิงลึก โดยจะมุ่งเน้นตลาดที่เป็นเมืองสำคัญ 50 เมืองของโลก และ 50 เมืองของอาเซียน ซึ่งอุตสาหกรรมจะต้องเข้าไปสำรวจในแต่ละเมือง ว่ามีสินค้าและบริการใดของไทยที่มีโอกาสเข้าไปเจาะในตลาดเป้าหมายเหล่านี้ได้บ้าง และให้ทำแผนในการบุกเจาะตลาดมาเสนอต่อกระทรวงพาณิชย์

สำหรับภาพรวมการส่งออกของไทยในช่วง 9 เดือน ปี 2558 พบว่ามีมูลค่าการส่งออกอยู่ที่ 161,563 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 4.98% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2557 ที่ผ่านมา ซึ่งแม้ ยอดการส่งออกจะไม่ดีนัก แต่ส่วนแบ่งการตลาดของไทยในตลาดคู่ค้าทุกประเทศกลับเพิ่มขึ้น และมูลค่าการส่งออกของไทย เมื่อเทียบกับ 1 ใน 20 ประเทศผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สุดของโลก ในช่วง 9 เดือนแรก ปี 2558 พบว่าภาพรวมการส่งออกของไทย ยังถือว่าติดลบน้อยกว่าในหลายประเทศ เช่น รัสเซีย ติดลบ 30.7% ออสเตรเลีย ติดลบ 21.8% นิวซีแลนด์ ติดลบ 17.6% อินเดีย ติดลบ 15.3% สิงคโปร์ ติดลบ 14% ญี่ปุ่น ติดลบ 9.2% เกาหลีใต้ ติดลบ 9.0% และสหรัฐ ติดลบ 6.1% เป็นต้น

ที่มาของข่าว : <http://www.ryt9.com/s/nnd/2283951>



อธิบดีกรมศุลกากรเตรียมปรับมูลค่านำเข้าสินค้าจากตปท. หักชั้นเครื่องไม้ เกิน 80,000 - 100,000 บาท

นายสมชัย สัจจพงษ์ อธิบดีกรมศุลกากร กล่าวว่า การตรวจสอบการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศและให้ผ่านช่องแดง เพื่อสำแดงสินค้านำเข้านั้น จะต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบและเข้าใจมากขึ้น โดยอยู่ระหว่างศึกษารายละเอียดเพื่อปรับปรุงเพิ่มเติม เพื่ออำนวยความสะดวกผู้เดินทางไปต่างประเทศ หากนำสินค้าเข้ามาเพื่อฝากญาติ ใช้เองปริมาณที่เหมาะสมไม่ต้องตรวจ แต่หากเป็นการนำเข้าเชิงพาณิชย์คงต้องเข้มงวดมากขึ้น เพราะสามารถติดตามได้จากแหล่งขายสินค้าตามอินเทอร์เน็ตหรือแหล่งจำหน่าย เมื่อมีการเดินทางเข้าออกเป็นประจำ

ผู้สื่อข่าวรายงานว่าฝ่ายกฎหมายกรมศุลกากรได้หารือเกี่ยวกับการอนุญาตนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเมื่อวานนี้ เพื่อแก้ไขประกาศกรมศุลกากรให้สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบัน หลังจากบังคับใช้มาหลายสิบปีแล้ว ด้วยการอนุญาตให้นำสินค้าจากต่างประเทศผ่านเข้าออกผ่านสนามบินหรือด่านชายแดนจากเดิมกำหนดไว้ไม่เกิน 10,000 บาท เพิ่มเป็น 80,000-100,000 บาทต่อครั้ง เพราะเห็นว่าประกาศดังกล่าวใช้มานาน แต่ต้องพิจารณาหลายด้านประกอบกัน เพราะขณะนี้เศรษฐกิจดีขึ้นคนไทยมีกำลังซื้อสินค้าบางส่วน เพื่อใช้เองหรือฝากญาติ เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศการถือครองเงินสดจาก 500,000 บาท เพิ่มเป็น 2 ล้านบาท ในการนำเข้าออกผ่านชายแดน หากได้ข้อสรุปจะออกประกาศกรมศุลกากรเพื่อบังคับใช้

แต่อีกด้านหนึ่งต้องเข้มงวดสำหรับผู้นำเข้ามาเพื่อค้าขายเพื่อหลีกเลี่ยงภาษี เพราะหากเดินทางไปต่างประเทศเพียง 1-2 ครั้ง และซื้อสินค้าเข้ามาใช้สอยคงจะไม่คุ้มตรวจ แต่หากปรากฏว่ามีการเดินทางเป็นประจำ 3-4 ครั้งต่อเดือน



คุยข่าวเศรษฐกิจ

เพื่อนำสินค้าเข้ามาจำหน่ายต้องให้สำแดง เพื่อเสียอากรนำเข้าร้อยละ 30 ของมูลค่าสินค้า การตรวจจะครอบคลุมไปถึงลูกเรือสายการบิน ทุกอาชีพที่ผ่านเข้าออก

นายสมชัย กล่าวในฐานะประธานกรรมการสลากกินแบ่งรัฐบาลว่า การแก้ปัญหาสลากฯ ในช่วงสั้นขณะนี้ยังคงปล่อยให้ผู้ค้าจำหน่ายสลากฯ ราคาเหมาะสมตามนโยบายของคณะกรรมการความสงบแห่งชาติ (คสช.) แต่ยังมีสลากใกล้ครบกำหนดสัญญาอีกจำนวนหนึ่ง จึงเตรียมนำมาจัดสรรให้กับรายย่อยเพิ่ม ส่วนแนวทางการแก้ปัญหาเฟส 2 ทั้งเรื่องโควตา การหาผลิตภัณฑ์แบบใหม่ และเรื่องต่าง ๆ ต้องเร่งจัดสรรหาผู้อำนวยการ คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 1 เดือน จากนั้นจะเริ่มประชุมบอร์ดสลาก เพื่อพิจารณามาตรการต่างๆ

ที่มาของข่าว : <http://www.ryt9.com/s/nnd/2283951>

