



S.N.P GROUP OF COMPANIES

Logistics - Shipping - Trading
Since 1981

SNP NEWS

ฉบับที่ 387



Contents

CEO Article

The Logistics

AEC Info

คุยข่าวเศรษฐกิจ

รถไฟไทย-จีน

ญี่ปุ่นร่วมลงทุนทวาย

ลำดับรายได้ของประชากร AEC

เป้าส่งออกปี 59 โต 5%

CEO Article

“รถไฟไทยจีน”



“ดร. สมคิด จาตุศรีพิทักษ์ สั่งระงับการลงนามกรอบความร่วมมือรถไฟไทยจีน”

หัวข้อข่าวในหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ ฉบับวันที่ 4 ธันวาคม 2558 คอลัมน์ลมเปลี่ยนทิศ กล่าว
ลักษณะนี้ในตอนต้น

ปัจจุบัน ดร. สมคิด มีฐานะเป็นรองนายกรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ เส้นทางรถไฟที่ถูก
ระงับเป็นสายกรุงเทพฯ-แก่งคอย-นครราชสีมา-หนองคาย และแก่งคอย-มาบตาพุด
ส่วนสาเหตุที่สั่งระงับมี 2 ประการ คือ

หนึ่งจีนเบี่ยงการซื้อข้าวและยางพาราจากไทย และสองจีนขึ้นค่าก่อสร้างสูงไปถึง
500,000 ล้านบาท จากเดิมที่เคยกำหนดไว้ที่ 370,000 ล้านบาท

โครงการรถไฟครั้งนี้ เกิดจากรัฐบาลก่อนคิดจะทำรถไฟความเร็วสูง 250 กม. ต่อ
ชั่วโมง แต่รัฐบาลนี้เห็นความไม่คุ้มค่าเพราะความเร็ว 250 กม. ต่อชั่วโมงในวันนี้
คงจะเรียกความเร็วสูงไม่ได้แล้ว จีนได้จิ้งหะจึงเข้ามาให้ความช่วยเหลือจนกลายเป็น
รถไฟขนส่งสินค้าแทน

การเปลี่ยนจากรถไฟความเร็วสูงมาเป็นรถไฟขนส่งสินค้าจนมาถูกสั่งระงับครั้งนี้ หลาย
คนอาจสงสัยทิศทางการพัฒนาโลจิสติกส์ไทยจะเป็นอย่างไรต่อไป ???



CEO Article

คำว่า “โลจิสติกส์” ปัจจุบัน ใคร ๆ ก็รู้จัก คนจำนวนมากใช้คำนี้ ทั้ง ๆ ที่ไม่รู้ความหมาย บางท่านก็คิดว่าโลจิสติกส์คือการขนส่งไปเลยก็มี

โลจิสติกส์ไม่ใช่การขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางเรือ ทางรถยนต์ หรือทางรถไฟ ไม่ใช่คลังสินค้า และก็ไม่ใช่ท่าเรือที่ใช้ขนถ่ายสินค้า

ในความเป็นจริงโลจิสติกส์ คือ กระบวนการบริหารจัดการเกี่ยวกับการรวบรวม การจัดเก็บ การเคลื่อนย้าย และการกระจายสินค้าและวัตถุดิบตั้งแต่ต้นทางแหล่งผลิต เข้าสู่กระบวนการผลิตจนนำไปสู่ปลายการบริโภค

โลจิสติกส์คือ กระบวนการบริหารจัดการกิจกรรมที่มีอยู่จำนวนมากให้สัมพันธ์กัน ให้ได้ประสิทธิภาพ และให้มีต้นทุนที่เหมาะสม

สถาบันการศึกษาบางแห่งจัดโลจิสติกส์ให้อยู่ในสาขาวิศวกรรม บางแห่งให้อยู่สาขาการบริหารธุรกิจ และบางแห่งก็ให้อยู่สาขาสารสนเทศตามแต่เป้าหมายของแต่ละสถาบันการศึกษาที่จะตั้ง

การขนส่ง การคลังสินค้า การบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เครื่องบิน รถบรรทุก รถไฟ และท่าเรือเพียงอย่างเดียวโดด ๆ จึงเป็นเพียงส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์เท่านั้น ดังนั้น การที่คนจำนวนหนึ่งเรียกกิจกรรมเพียงอย่างเดียวว่า โลจิสติกส์ จึงไม่ค่อยจะถูกนัก รถไฟไทยจีนที่ถูกระงับก็เป็นเพียงส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์ แล้วโลจิสติกส์ มีความสำคัญอย่างไร ???

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยในภาพรวมปี 2556 อยู่ร้อยละ 14.2 ของ GDP ซึ่งลดลงจากปี 2554 ที่อยู่ที่ร้อยละ 18.6

มันดูเหมือนว่า ไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศดีขึ้น

ความหมายที่พอจะเข้าใจง่าย ๆ คือ หากเอาเฉพาะมูลค่าการผลิตสินค้า 1 ชิ้น ในปี 2554 อย่างเดียว สมมติอยู่ที่ 100 บาท เมื่อสินค้าผ่านกิจกรรมการรวบรวม การจัดเก็บ การเคลื่อนย้าย และการกระจายไปสู่ผู้บริโภค สินค้าราคา 100 บาท ก็จะกลายเป็น 118.60 บาท ทันที

พอมาปี 2556 ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยลดลง มูลค่าสินค้าที่ส่งถึงมือผู้บริโภคก็ลดลงเหลือ 114.20 บาท ทำให้คนไทยบริโภคสินค้าถูกลง



CEO Article

แต่พอนำต้นทุนของไทยไปเปรียบเทียบกับประเทศอื่นพบว่า ในปี 2554 ต้นทุนโลจิสติกส์ของมาเลเซียอยู่ที่ร้อยละ 13, สิงคโปร์ 7, ญี่ปุ่น 10.5, ยุโรป เฉลี่ย 11 และสหรัฐ 9.5 (WWW: THAI-AEC.COM)

คำตอบจึงออกมาชัด ๆ ว่า สินค้าราคา 100 บาท กว่าจะมีผู้บริโภค ไทยกลับมีราคาสูงกว่าประเทศอื่นเขา จนกลายเป็นว่าคนไทยบริโภคสินค้าราคาสูงกว่าเพราะต้นทุนโลจิสติกส์ของเราสูงกว่า

ผลที่ตามมาอีกประการหนึ่งก็คือ สินค้าส่งออกของไทยก็จะมีราคาขายสูงกว่าจนทำให้คู่แข่งประเทศคู่แข่งชั้นในภูมิภาคเดียวกันลำบาก

หันกลับมาดูรถไฟไทยจีนที่ไม่รู้ว่า สุดท้ายแล้วจะถูกยกเลิกจริง ๆ หรือไม่

รถไฟทุกโครงการ ส่วนใหญ่จะเกิดจากความช่วยเหลือของประเทศต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นจีน ญี่ปุ่น หรือชาติมหาอำนาจอื่น

เงินช่วยเหลือระดับแสนล้าน หรือล้านล้านบาท เขาคงไม่ให้ความช่วยเหลือกันฟรี ๆ

บางโครงการไทยก็ต้องผ่อนชำระพร้อมดอกเบี้ย บางโครงการไทยก็ต้องร่วมทุนด้วยความช่วยเหลือด้านเศรษฐกิจที่ให้แก่เปล่า ๆ คงหายาก ส่วนใหญ่ต้องมีผลประโยชน์ต่างตอบแทนไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม รัฐบาลชุดนี้ก็เลยเจรจาให้จีนช่วยซื้อข้าวและยางพาราจากไทย

ส่วนด้านไทย นอกจากไทยต้องร่วมทุนโดยการผ่อนเงินช่วยเหลือที่ได้รับในลักษณะเงินกู้แล้ว ไทยยังต้องนำเข้าตัวรถไฟ รางรถไฟ เทคโนโลยี การก่อสร้าง และการบริหารจัดการให้รถไฟเดินได้ในอนาคต

ในระหว่างการก่อสร้าง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างจะมีงานทำตามไปด้วย คนไทยจะได้รับการจ้างงานจำนวนมาก รายได้จะสะพัดไปสู่คนระดับล่างจนเศรษฐกิจถูกกระตุ้นขึ้นอย่างแรง

หากมองด้านนี้ ใคร ๆ ก็ฟันธงว่า ไทยได้ประโยชน์เนื้อ ๆ

แต่หลังจากนั้น ไทยต้องนำเข้าอุปกรณ์ รางรถไฟ ตัวรถไฟ และเทคโนโลยีจากจีนที่มีมูลค่ามหาศาล ไม่ว่าโครงการจะเป็น 370,000 หรือ 500,000 ล้านบาท ในมุมนักกลับกัน โครงการนี้ก็จะไปกระตุ้นเศรษฐกิจจีนกลับคืน

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องในประเทศจีนและคนของจีนก็จะมียางานทำจำนวนมากขึ้นตามไปด้วย ยิ่งไปกว่านั้น หลังจากโครงการนี้เปิดดำเนินการ จีนก็จะใช้รถไฟสายนี้เป็นช่องทาง



CEO Article

ระบายนสินค้าที่มีจำนวนมหาศาลออกทางภาคใต้ของจีนผ่านไทยออกสู่ทะเลไปยังประชาคมโลก

วันนี้ การผลิตของจีนมีมากมหาศาลจนอยากหาที่ระบายมาก ๆ และต้นทุนถูก ๆ จีนมองว่า สินค้าทางใต้ของจีนผ่านทางรถไฟเข้าแดนไทยออกสู่ทั่วโลกย่อมมีต้นทุนขนส่งถูกกว่า ทำให้จีนขายสินค้าได้ง่ายกว่า อันเป็นประโยชน์ที่จีนจะได้รับในระยะยาว และนี่คือเหตุผลที่จีนอยากให้มีรถไฟสายนี้

หากรัฐบาลจีน หรือรัฐบาลชาติใดก็ตามเห็นประโยชน์แบบนี้ก็ต้องมาโน้มน้าวรัฐบาลไทยให้เร่งก่อสร้าง ไม่ว่าจะ เป็นรถขนส่งสินค้าหรือรถไฟความเร็วสูง

หากรัฐบาลไทยไม่เล่นด้วย ชาติมหาอำนาจที่มีเงินและเทคโนโลยีในมือก็ต้องใช้เงินและเทคโนโลยีเข้าล่อ

รัฐบาลไทยหลาย ๆ รัฐบาลที่ผ่านมาก็ถูกโน้มน้าวให้สร้างถนน สร้างทางรถไฟ หรือมุ่งสู่รถไฟความเร็วสูงไม่ต่างกันแล้วก็ประกาศว่า นี่คือการพัฒนาโลจิสติกส์

รัฐบาลมีนักวิชาการหลายคน นักวิชาการยอมรับว่า หากจะพัฒนาโลจิสติกส์กันจริง ๆ มันต้องพัฒนากระบวนการบริหารจัดการอย่างจริงจังควบคู่กันไปด้วย

มันต้องไม่ใช่การปล่อยให้เอกชนพัฒนาตัวเองและแข่งขันกันเองจนขาดเอกภาพ ขาดประสิทธิภาพ และทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ในระดับสูงอย่างที่เห็น

หากจะมองง่าย ๆ ประเทศที่ไม่มีถนนดี ๆ ไม่มีรถไฟดี ๆ ไม่มีสนามบินดี ๆ แต่มีกระบวนการบริหารจัดการดี ประเทศนั้นก็จะได้ประสิทธิภาพและต้นทุนที่ดีตามไปด้วย ตรงกันข้าม ประเทศที่เอาแต่ขยายถนน สร้างทางรถไฟ สร้างสนามบินใหญ่โต แต่ไม่มีระบบการพัฒนาคคน ไม่พัฒนากระบวนการบริหารจัดการ สุดท้ายก็ใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่า มันเหมือนกับการซื้อสมาร์ตโฟนมาใช้ แต่ใช้แค่การโทรเข้า โทรออก และถ่ายรูปเท่านั้นแล้วไปคุยมีเทคโนโลยีสูง

รัฐบาลที่ไม่ใส่ใจพัฒนาคคน ไม่สนใจกระบวนการบริหารจัดการอย่างจริงจัง มันก็คือต้นเหตุที่ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงกว่าประเทศอื่นเขา

หากการสั่งระงับการลงนามกรอบความร่วมมือรถไฟไทยจีนครั้งนี้เกิดจากความไม่คุ้มค่า และทำให้ไทยหันกลับมาทบทวนจำนวนเงินมหาศาลที่ไทยต้องร่วมทุนและผ่อนชำระในครั้งนี้นั้นนับว่าเป็นบุญของประเทศไทย

แต่หากไทยจะหันมาทบทวนการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการอย่างแท้จริง มันก็ยิ่งกว่าสร้างกุศลให้ไทยได้วางรากฐานการพัฒนาโลจิสติกส์ให้ถูกทางตามไปด้วย



CEO Article

ยิ่งมาประจวบกับการเบียดซื้อข้าวและยางพาราจากไทยของรัฐบาลจีน มันจึงเป็นเรื่องน่าคิดมากยิ่งขึ้น จีนได้ประโยชน์จากรถไฟครั้งนี้ แต่ทำไมจึงเบียด

ในสถานการณ์การเมืองโลกที่ไทยถูกโดดเดี่ยวจากชาติตะวันตกในวันนี้ จีนอาจมองไทยเป็นลูกไก่ในกำมือก็ได้ใครจะไปรู้

ไหน ๆ ก็ไหน ๆ แล้ว

หากรัฐบาลต้องยกเลิกรถไฟไทยจีนนี้จริง ๆ ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตาม มีผู้เอาเงินจำนวนหนึ่งมาพัฒนากระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้เป็นเอกภาพซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาโลจิสติกส์โดยตรง

มันน่าจะดีกว่าเป็นไหน ๆ

สิทธิชัย ชวรารังกูร



The Logistics



ญี่ปุ่นโตโดร่วมวงบริษัทร่วมทุนท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในเมียนมา

ญี่ปุ่นร่วมวงบริษัทร่วมทุนทวาย ครม. รัับทราบญี่ปุ่นโตโดร่วมวงบริษัทร่วมทุนทวาย เตรียมลงนามสัญญา 3 ฝ่าย ไทย เมียนมา ญี่ปุ่น 14 ธ.ค. 58 นี้
วันอังคารที่ 8 ธันวาคม 2558 - พล.ต.สรรเสริญ แก้วกำเนิด โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เปิดเผยว่า ที่ประชุมครม. ได้รับทราบการเข้าร่วมทุนของญี่ปุ่นในบริษัททวาย เอสอีแซด ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ รวมทั้งให้ความเห็นชอบในร่างสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของบริษัท ทวาย เอสอีแซด ดีเวลลอปเมนท์ ฉบับที่ 2 ซึ่งจะมีการลงนามระหว่าง 3 ฝ่ายระหว่างไทย เมียนมา และญี่ปุ่น ในช่วงการประชุมคณะกรรมการร่วมระดับสูงเพื่อพัฒนาโครงการฯทวาย (เจเอชซี) ที่ประเทศไทยจะเป็นเจ้าภาพในวันที่ 14 ธ.ค. นี้

ทั้งนี้ที่ผ่านมาได้มีการเจรจากับประเทศญี่ปุ่นในความร่วมมือในการลงทุนและพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในเมียนมา โดยจะเข้าร่วมในการบริหารโครงการผ่านนิติบุคคลเฉพาะกิจ (เอสพีวี) ซึ่งไทยกับพม่าได้จัดตั้งขึ้นภายใต้ชื่อ บริษัท ทวาย เอสอีแซด ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด โดยถือหุ้นฝ่ายละ 50% วงเงินลงทุนไม่เกินฝ่ายละ 100 ล้านบาท โดยหารือ 3 ฝ่าย คือ ไทย เมียนมา และญี่ปุ่น ล่าสุดญี่ปุ่นได้ตอบรับที่จะเข้าร่วมในเอสพีวีแล้ว โดยการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ธนาคร เพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (เจบิค) และองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (ไจก้า) ในสัดส่วนเท่ากับประเทศไทย และพม่าในสัดส่วนประเทศละ 33.33% และกำหนดวงเงินลงทุนในเอสพีวี ประเทศละ 100 ล้านบาทเท่าเดิม



The Logistics

นอกจากนี้กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นว่าการเข้าร่วมในเอสพีวี ของญี่ปุ่นจะทำให้การพัฒนาแผนแม่บทของโครงการฯ ทวายมีความเป็นรูปธรรมมากขึ้น รวมทั้งจะช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือของโครงการในสายตานักลงทุนต่างชาติ เนื่องจากมีความเชี่ยวชาญเรื่องเทคโนโลยี และอุตสาหกรรม มีศักยภาพทางการเงิน ในฐานะผู้ลงทุนรายใหญ่ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเจบีซี มีความพร้อมในทางการเงินในการสนับสนุนโครงการฯ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้มาตรฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น จะช่วยให้ภาพลักษณ์ของโครงการฯ ทวายเป็นที่ยอมรับในการพัฒนาอุตสาหกรรมควบคู่กับสิ่งแวดล้อมด้วย

ที่มา : <http://www.marinerthai.net/forum/index.php?topic=7428.0>



AEC Info



ลำดับรายได้ของประชากรในกลุ่ม AEC

รายได้ประชากรของ สิงคโปร์ และบรูไนจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง สะท้อนถึงกำลังซื้อของผู้บริโภคในระดับสูง ทำให้ผู้บริโภคส่วนใหญ่ของประเทศทั้งสอง นิยมบริโภคสินค้าที่มีตราสินค้าจากต่างประเทศ รวมทั้งสินค้าที่อำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน ขณะที่มาเลเซียจัดอยู่ใน กลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลาง-สูง ผู้บริโภคชาวมาเลเซียส่วนใหญ่อยู่ในวัยทำงาน จะให้ความสำคัญกับเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นอันดับแรกสะท้อนได้จากการใช้จ่าย ซื้อสินค้านี้ดั่งกล่าวในระดับสูง และสำหรับ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และ สปป.ลาว จัดอยู่ในกลุ่ม ประเทศที่มีรายได้ปานกลาง-ต่ำ ขณะที่กัมพูชา และพม่า จัดอยู่ในประเทศที่มีรายได้น้อย ทำให้ผู้บริโภคในประเทศเหล่านี้กำลังซื้อไม่สูง

สำหรับประเทศที่มีสัดส่วนการใช้จ่ายเพื่อการบริโภคสูงสุดเมื่อเทียบกับGDP ได้แก่ ฟิลิปปินส์ (74% ของ GDP) เวียดนาม (67%) อินโดนีเซีย (59%) ไทย (55%) มาเลเซีย(50%) และสิงคโปร์ (41%) และเมื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่ เอื้อต่อการลงทุนพบว่าคุณภาพของคนในประเทศอาเซียน สูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่สิงคโปร์ บรูไน มาเลเซีย ไทย และฟิลิปปินส์ ตามลำดับ ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ เอื้อต่อการประกอบธุรกิจในประเทศกลุ่มอาเซียน ได้แก่



AEC Info

1. ประเทศที่ ประชากรมีการใช้คอมพิวเตอร์สูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย บรูไน เวียดนาม และฟิลิปปินส์ ตามลำดับ
2. ประเทศที่มีสัดส่วนต้นทุนการจัดตั้งธุรกิจต่ำสุดเมื่อเทียบกับรายได้ต่อ บุคคล (GNI Per capita) ได้แก่ สิงคโปร์ (0.7%) ไทย (6.3%) บรูไน (9.8%) มาเลเซีย (11.9%) และลาว (12.3%) ตามลำดับ
3. ประเทศที่ใช้เวลาจัดตั้งธุรกิจน้อยที่สุด ได้แก่ สิงคโปร์ (3 วัน) มาเลเซีย (11 วัน) ไทย (32 วัน) เวียดนาม (50 วัน) และฟิลิปปินส์ (52 วัน)
4. ประเทศที่มีอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่ำสุดคือ สิงคโปร์ (5.4%) บรูไน (5.5%) มาเลเซีย (6.1%) ไทย(7.0%) และฟิลิปปินส์ (8.8%)

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการไทยสามารถอาศัยความได้เปรียบจากความเชี่ยวชาญในการผลิตสินค้า หลากหลายประเภท และสร้างโอกาสในการส่งออกสินค้าไปตลาด AEC โดยเฉพาะกลุ่ม CLMV โดยใช้ประโยชน์จากการเป็นตลาดเดียว โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าไทยที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง เช่น อาหาร สินค้าเกษตรแปรรูป ชิ้นส่วนยานยนต์ และผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์

ที่มา : สถาบันวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมอุตสาหกรรมการผลิต

<http://www.thai-aec.com/654#ixzz3tmt7GLq5>



คูปข้าวเศรษฐกิจ



“สมคิด” เผยตั้งเป้าส่งออกปี 59 โต 5% ชู 7 ยุทธศาสตร์สำคัญผลักดันส่งออกขยายตัว

นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีด้านเศรษฐกิจ กล่าวว่าหลังการประชุมคณะกรรมการพัฒนาการการค้าระหว่างประเทศ (พคค.) เพื่อติดตามความก้าวหน้าด้านการค้าระหว่างประเทศ และแผนการผลักดันการส่งออกปี 59 ซึ่งมีพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ว่า กระทรวงพาณิชย์ ได้นำเสนอยุทธศาสตร์การค้าต่างประเทศต่อที่ประชุม โดยเน้นการปรับโครงสร้างทางการค้าและการเดินตลาดเชิงรุก พร้อมทั้งตั้งเป้าผลักดันการส่งออกในปี 59 ให้ขยายตัว 5% ซึ่งยอมรับว่าเป็นเป้าที่ท้าทาย จากปัจจัยภาวะเศรษฐกิจโลกน่าจะฟื้นตัวดีขึ้นและฐานการส่งออกที่ต่ำ

ขณะที่ภาพรวมปีหน้าเชื่อว่าเศรษฐกิจจะดีขึ้นและการตั้งเป้าสูงไว้ก่อนน่าจะเป็นผลดี ส่วนการส่งออกในปีนี้ ไม่ได้ประเมินตัวเลขที่ชัดเจน

“ส่งออกไม่ถือว่าเป้าสูงไปมาก ให้ดูที่ปีนี้ ช่วงต้นปีว่าการส่งออกเท่าไร และเมื่อดูจากเศรษฐกิจปีหน้า มีการประเมินว่าจะขยายตัวอยู่ที่ 3.6% และกระทรวงพาณิชย์ตั้งใจจะวิ่งแข่ง ไม่ได้ก็ไม่เป็นไร ตั้งสูงไว้ก่อน”นายสมคิด กล่าว

ทั้งนี้ เชื่อมั่นว่ากระทรวงพาณิชย์จะมีแผนงานที่ดี และการทำงานของรัฐบาลก็ไม่ได้ทำงานเพียงลำพัง ซึ่งจากการหารือร่วมกับภาคเอกชนเมื่อวานนี้ (3 ธ.ค.) ได้มีการตั้งคณะกรรมการร่วมกันในหลายๆด้าน หนึ่งในนั้นคือคณะกรรมการดูแลเรื่องการส่งออก ซึ่งกระทรวงพาณิชย์จะเป็นผู้นำในการเดินหน้าเรื่องนี้



คุยข่าวเศรษฐกิจ

ที่ประชุม ยังได้มีการตั้งกรรมการขึ้นมาหนึ่งชุดในการศึกษาเรื่องของ TPP ภายใน 1 ปี โดยมอบหมายให้นางอภิรดี ตันตราภรณ์ รมว.พาณิชย์ เป็นประธาน ซึ่งระหว่างนี้จะมีการพบปะพูดคุยกับทุกฝ่าย ทั้งภาครัฐ ภาคประชาชน และภาคเอกชน ซึ่งนายกรัฐมนตรี ได้กำชับให้พิจารณาเรื่องนี้อย่างรอบคอบที่สุด

นอกจากนี้ ที่ประชุมยังมีแนวทางจะสนับสนุนให้ไทยเป็น Hub ของอัญมณีในพม่า ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญอีกด้านหนึ่ง โดยเชื่อว่า Hub อัญมณีจะมีมูลค่านับแสนล้านบาท โดยมอบหมายให้กระทรวงการคลังไปดูเรื่องมาตรการทางภาษี คาดว่าจะใช้เวลา 1-2 เดือน ก่อนที่กระทรวงพาณิชย์ จะรับไปดำเนินการต่อ

ด้านนางอภิรดี กล่าวว่า ในการประชุมพค. ในครั้งนี้ได้มีการพิจารณายุทธศาสตร์ในการผลักดันการส่งออกปี 59 ซึ่งมี 7 ยุทธศาสตร์สำคัญ ยุทธศาสตร์แรกคือ การเปิดประตูการค้าและขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะความตกลง TPP, RCEP, EU และ ASEAN,

ยุทธศาสตร์ที่2 เร่งรัดขยายตลาดส่งออกเชิงรุก โดยใช้ความต้องการตลาดเป็นตัวนำการผลิต,

ยุทธศาสตร์ที่3 ส่งเสริมการค้าชายแดน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคทั้งด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน

ยุทธศาสตร์ที่4 ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยไปดำเนินธุรกิจและลงทุนในต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่5 การปรับโครงสร้างการค้าสู่การค้าบริการ เพื่อเป็นจักรกลใหม่ในการขับเคลื่อนการค้า โดยมีธุรกิจบริการที่ให้ความสำคัญ 6 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจบริการด้านสุขภาพ ธุรกิจบันเทิงและคอนเทนต์ ธุรกิจโลจิสติกส์ ธุรกิจการศึกษา ธุรกิจบริการเกี่ยวกับการต้อนรับ และธุรกิจบริการวิชาชีพ

ยุทธศาสตร์ที่6 ส่งเสริมผู้ประกอบการ SMEs ให้เป็นนักรบเศรษฐกิจใหม่ที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม และ

และยุทธศาสตร์สุดท้าย สร้างมูลค่าเพิ่มในภาคอุตสาหกรรมการส่งออก

ที่มา <http://www.bangkokbiznews.com>

