



S.N.P GROUP OF COMPANIES

Logistics - Shipping - Trading

Since 1981

SNP NEWS

ฉบับที่ 400



Contents

Article

กบเลือกนาย

The Logistics

จัดทัพ “ทรค” ไทยรับ AEC

AEC Info

ส่งออกเฟอร์นิเจอร์ตลาดอาเซียนรุ่ง

คุยข่าวเศรษฐกิจ

อากาศร้อนดันใช้ไฟฟ้า “พีค”

มองอย่างหงส์ By CEO

กบเลือกนาย



“ผม คนไร้ค่า”

คำข้างต้นเป็นคำบ่นเชิงน้อยใจของพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีของไทยในช่วงต้นปี 2559

ภายหลังเสียงบ่น คำวิจารณ์ทั้งจากคนชอบและไม่ชอบท่านก็ตามออกมาทันทีโดยเฉพาะนายวัลลภ ตังคณานุรักษ์ หรือครูหุ่ย สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้โพสต์ข้อความในเฟสบุ๊กส่วนตัวให้การสนับสนุนนายกฯ ว่ามีคุณค่าถึง 8 ประการ

1. ยอมเสียงเข้าคู่ชาติบ้านเมืองก่อนที่สงครามกลางเมืองจะเกิดก่อนประเทศจะแตก
2. ยอมแบกภาระกัฏฐิตที่ต่างชาติดัดตนด้วยมตินานาชาติ เรื่องคำมนุษย์ เรื่องการบิน เรื่องสิทธิมนุษยชน จนหลาย ๆ เรื่องราวเริ่มคลี่คลายและมีแนวโน้มดีขึ้น
3. กล้ายืนหยัดทำสิ่งถูกต้องด้วยการจัดการกับนายทุนที่รุกที่ป่าจนนำคืนคืนป่ามาได้หลายหมื่นไร่
4. เปิดทางให้กระบวนการยุติธรรมเดินหน้าจัดการการทุจริต



มองอย่างหงส์ By CEO

คอร์ปชั่นอย่างตรงไปตรงมา

เช่น กรณีรับจำนำข้าว

5. สร้างกลไกและมาตรการระยะยาวที่ส่งเสริมให้เกษตรกรสามารถยืนหยัดด้วยตนเองได้

6. กล้าตัดสินใจที่จะยุติประเด็นที่จะสร้างปัญหาต่อสังคมในอนาคต เช่นกรณี GMO

7. ผลักดันกฎหมายที่มากประโยชน์ เช่น กฎหมายมรดก/กฎหมายอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

8. กล้าที่จะวิพากษ์สื่อที่ไร้จุดยืนอย่างตรงไปตรงมาโดยไม่หวั่นเกรง

ครุฑหุ่ย เคยอยู่ในกลุ่ม กปปส. เคยคัดค้านรัฐบาลพรรคเพื่อไทยและเป็นผู้สนับสนุนพล เอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ข้อคิดเห็นของครุฑหุ่ยย่อมเป็นที่ถูกใจฝ่ายเดียวกัน

ตรงกันข้าม ฝ่ายที่ไม่ชอบการรัฐประหารย่อมไม่ถูกใจอย่างแน่นอน

ไม่ว่าจะเป็นกลุ่ม เขียวหรือกลุ่มต้านการรัฐประหาร วันนี้ไม่ได้หยุดกันแค่เพียงนี้ แต่มันได้ลุกลามไปถึงรัฐธรรมนูญฉบับที่กำลังร่างอยู่ด้วย

ประเด็นในรัฐธรรมนูญที่อยู่ท่ามกลางเสียงวิจารณ์คือ

“การให้นายกรัฐมนตรีมาจากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ส.ส.) ก็ได้ หรือให้มาจากคนนอกโดยการลงมติของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร (ส.ส.) ก็ได้”

แค่นี้ มันก็ตอกย้ำความแตกแยกของคนไทยที่มีมาตลอดเวลาให้มึตลอลไป

กลุ่มคนสนับสนุนก็ว่า หาก ส.ส. รวมตัวกันแล้วเลือกคนเป็น ส.ส. ให้มาเป็นนายกรัฐมนตรีไม่ได้ การเมืองก็จะถึงทางตัน จากนั้นความวุ่นวายที่ประเทศไทยเคยประสบก็จะกลับมาอีก



มองอย่างหงส์ By CEO

หากคนเป็น ส.ส. ด้วยกันเลือกกันเองไม่ได้ ก็ควรให้โอกาสคนนอก ไม่ควรปิดประตูคนนอกจนเป็นเงื่อนตายอย่างที่เคยเกิด

คนกลุ่มสนับสนุนยังให้เหตุผลด้วยว่า รัฐธรรมนูญบางประเทศก็ไม่ได้เขียนห้ามคนนอก

ส่วนกลุ่มคนที่คัดค้านก็ว่า หากเปิดประตูให้นายกรัฐมนตรีมาจาก ส.ส. ก็ได้ หรือไม่ได้มาจาก ส.ส. ก็ได้ มันก็จะทำให้อำนาจนอกระบบเข้ามาแทรกแซงการเมืองทันที

นักการเมืองอุตสาห์หาเสียงแทบตาย อุตสาห์ทำความดีช่วยเหลือประชาชนแทบตาย พอเลือกตั้งเสร็จกลับไปมอบตำแหน่งนายกรัฐมนตรีให้คนนอกซะนี่

กลุ่มคนคัดค้านยังให้เหตุผลด้วยว่า สถานการณ์ยังไม่ถึงจุดนั้น การเปิดกว้าง ๆ ให้คนนอกเดินเข้ามาง่าย ๆ จึงไม่ถูกต้อง มันเข้าข่ายสืบทอดอำนาจ

ไอนั้นก็ไม่ถูก ไอนี้ก็ไม่ได้ จากทั้ง 2 ฝ่าย ที่นี้ลองหันมาดูนักวิชาการทั้งหลายกันบ้าง

ฝ่ายหนึ่งก็ว่า การเปิดกว้างให้คนนอกก็ไม่ได้เสียหายอะไร เวลาเกิดปัญหาจะได้ไม่ต้องมาทำรัฐประหารกัน อีกฝ่ายก็ว่า หากจะเปิดกว้างไว้ มันก็คือการรัฐประหารทางอ้อมเราดี ๆ นี่เอง

เอาแค่นี้ ประเทศไทยก็คุยกันไม่รู้เรื่องแล้ว มันก็เลยเป็นความขัดแย้งไม่รู้จบ สิ่งที่ครุฑหุ่ย ยกยอพลเอกประยุทธ์ มันจึงไม่เข้าหูคนที่ไม่เห็นด้วยนี่ละการเมืองของไทย

ประเทศส่วนใหญ่ทั่วโลกใช้การเลือกตั้งยุติความขัดแย้งในหมู่ประชาชน แต่ประเทศไทยในปัจจุบันกลับเกิดความขัดแย้งจากการเลือกตั้ง

ทำไมจึงเป็นอย่างนั้น ความเป็นจริงมันไม่น่าจะเกี่ยวกับรัฐธรรมนูญสักเท่าไร มันน่าจะเกี่ยวกับผลประโยชน์มากกว่า ใครได้ประโยชน์จากรัฐธรรมนูญแบบ



มองอย่างหงส์ By CEO

ไหนดก็จะเชียร์แบบนี้

กลุ่ม ส.ส. ที่ได้ประโยชน์จากการเลือกตั้งก็ต้องการให้นายกรัฐมนตรีมาจาก ส.ส.

ส่วนกลุ่มคนที่เห็นว่า การเลือกตั้งไม่ตอบโจทย์ประเทศไทย ก็เลยใช้เป็นข้ออ้าง เปิดประตูให้กว้างไว้ คนนอกจะได้เข้ามาเป็นนายกรัฐมนตรีในกรณีเกิดวิกฤติ อย่างสะดวก

มันเป็นเรื่องของผลประโยชน์ทั้งสิ้น และมันก็เข้าตำรา “กบเลือกนาย” ชัด ๆ ทำไมหรือครับ ???

ภายหลังการรัฐประหารของพลเอกสุจินดา คราประยูร ในเดือน กุมภาพันธ์ 2534 กระทบเกิดเหตุการณ์พฤษภาทมิฬ ระหว่างวันที่ 17-24 พฤษภาคม 2534 ที่ประชาชนส่วนใหญ่ไม่เอาด้วยครั้งนั้น มันได้ข้อยู่ว่าทหารทั้ง ได้บทเรียนที่สาหัสและทั้งเข็ดหลาบจนไม่คิดจะทำรัฐประหารอีก

แล้วเป็นอย่างไร

เราได้รัฐธรรมนูญที่ดีที่สุดในปี 2540 ผ่านมาแค่ 9 ปี วันที่ 19 กันยายน 2549 ก็เกิดการรัฐประหารขึ้นอีกโดยพลเอกสนธิ บุญยรัตกลิน อย่าง ไม่มีใครคาดคิด

จากนั้น เราก็ได้รัฐธรรมนูญใหม่ในปี 2550 ผ่านมา 8 ปี พอถึงวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 ก็เกิดการรัฐประหารขึ้นโดยพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา อีกจนได้

การรัฐประหาร 2 ครั้งสุดท้ายของไทย ประชาชนแบ่งออกเป็น 2 ฝ่ายชัดเจน ฝ่ายหนึ่งมองว่า นักการเมืองไม่ดีมีแต่ทุจริตก็เลยอยู่ข้างทหารและ ยินดีให้ทหารทำการรัฐประหาร

อีกฝ่ายหนึ่งก็มองว่า การเลือกตั้งเป็นประชาธิปไตย ทหารก็ทุจริต เหมือนกัน ก็เลยออกมาต่อต้านการรัฐประหาร

ประชาชนแยกออกเป็น 2 กลุ่ม ๆ หนึ่งมีเป็นคนล้าน ๆ มันจึงไม่



มองอย่างหงส์ By CEO

เหมือนเหตุการณ์พฤษภาทมิฬ 2535 ที่ประชาชนส่วนใหญ่ไปในทางเดียวกัน

เมื่อประชาชนแบ่งเป็น 2 ฝ่าย ๆ ละมาก ๆ อย่างชัดเจน ไม่ว่าจะรัฐธรรมนูญจะเขียนออกมาอย่างไร กลุ่มคนที่เสียประโยชน์ก็ย่อมออกมาคัดค้านจนกลายเป็นความวุ่นวายไม่รู้จบ

มาถึงวันนี้ หากจะถามคนไทยว่า ประเทศไทยยังจะมีการรัฐประหารเกิดขึ้นอีกหรือไม่ ???

คนที่กล้าฟันธงว่า “ไม่มีแล้ว” คงหาได้น้อยจริง ๆ

แต่หากจะเดาว่า ประชาชนที่แตกแยกเป็น 2 ฝ่าย ๆ ละเป็นล้าน ๆ คนแบบนี้ หากวันหนึ่งความขัดแย้งเกิดขึ้นอย่างร้ายแรงอีก “การรัฐประหาร” ก็เกิดขึ้นอีก

ดังนั้นไม่ว่ารัฐธรรมนูญห้ามคนนอกอย่างไรหรือห้ามรัฐประหารอย่างไร หากความสามัคคียังไม่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง พอถึงจุดวิกฤติ เทวดาก็จะส่งนกกกระสามาจับกบกินจนได้

วุ่นวายกันไป ชัดแย้งกันไป ไอนั้นก็ไม่ถูก ไอนี้ก็ไม่ได้
สุดท้ายก็หนีไม่พ้น กบเลือกนาย

สิทธิชัย ชวรารังกูร



The Logistics



จัดทัพทรัคไทย รोजังหวะเออีซี

พระเอกของการขนส่งทางน้ำ คือ เรือ ทางอากาศ คือ เครื่องบิน ส่วนทางบกขึ้นอยู่กับระบบขนส่งทางราง ประเทศใดมีระบบขนส่งทางรางดี มีประสิทธิภาพ พระเอกย่อมได้แก่ รถไฟ แต่ถ้าไร้ประสิทธิภาพ ตำแหน่งพระเอก ย่อมเป็นของ “ทรัค” (TRUCK) หรือรถบรรทุก

หลังจากดูทรงที่ผ่านมาพอจะเห็นทิศทางคร่าวๆว่า ทั้งรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม เน้นทุ่มหน้าตักเร่งพัฒนาไปที่ ระบบขนส่งทางราง มากกว่าโหมดการขนส่งด้านอื่น ทั้งนี้เป็นเพราะใครก็รู้ว่าการขนส่งทางราง ที่มีประสิทธิภาพสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศได้เป็นอย่างดี

“โลจิสติกส์” (logistics) ซึ่งหมายถึง การบริหารจัดการเพื่อให้สินค้าส่งถึงมือผู้บริโภค ภายใต้การลดระยะเวลา ลดปัญหา ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง หรือใช้ต้นทุนที่ต่ำสุด...ซึ่งถือเป็นภาคบริการอย่างแรกของไทย ที่เปิดกว้างให้เพื่อนบ้านอาเซียนสามารถเข้ามาแข่งขัน และเพิ่มสัดส่วนการลงทุนจากเดิม 50% เป็น 70%



The Logistics

แต่หลังจากได้มีการรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมาได้ประมาณเดือนเศษ ดูเหมือนภาพความไม่พร้อมของโลจิสติกส์ไทยยังคงดำรงอยู่ ทั้งกรณีของไทยยังมีต้นทุนด้านการขนส่งที่สูง และมีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่ไม่เอื้อต่อภาคบริการโลจิสติกส์เท่าใดนัก

ดูได้จากทุกวันนี้เมืองไทยยังต้องใช้ รถบรรทุก หรือ “ทรัค” ในการขนส่งมากกว่า 80%

การขนส่งโดยวิธีนี้ นอกจากมีต้นทุนที่สูงจากราคาเชื้อเพลิง ก่อมลภาวะมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ยังโยงกับปัญหาเรื่องการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้ว อย่างสหรัฐอเมริกา แคนาดา และญี่ปุ่น ใช้การขนส่งทางถนนในสัดส่วนไม่ถึง 50%

ส่วนการขนส่งทางรางหรือรถไฟ แม้จะมีต้นทุนที่ค่อนข้างต่ำ แต่ยังห่างไกลความพร้อม เพราะทุกวันนี้ทั่วเมืองไทยมีเส้นทางรถไฟประมาณ 4,000 กม. แถมยังประสบปัญหาในเรื่องหัวรถจักรเก่า และระบบรางประสิทธิภาพต่ำ

กระนั้นก็ตาม การขนส่งทางบกยังพอมีข้อได้เปรียบ ทั้งในเรื่องความคุ้มค่า และต้นทุนที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางอากาศโดยเครื่องบิน และยังเร็วกว่าการขนส่งทางน้ำโดยเรือ

เคยมีความหวังกันว่า หลังการเปิด AEC ในต้นปีนี้ สมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ จะร่วมกันทลายกำแพงภาษี ทั้งการนำเข้าและส่งออก เพื่อสนับสนุนภาคการลงทุน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการหมุนเวียนของสินค้า บริการ เม็ดเงินลงทุน แรงงานในภูมิภาคนี้ รวมทั้งการไปมาหาสู่ หรือขนส่งสินค้าข้ามประเทศระหว่างกัน จะเป็นไปอย่างราบรื่น หรือเสรียิ่งกว่าเดิม



The Logistics

แต่ดูเหมือนนาที่นี้ ความหวังดังว่ายังคงริบหรี่

กมล บุรณพงศ์ ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก บอกว่า ตามที่มีการเผยแพร่ข้อมูลในสื่อสังคมออนไลน์ว่า “พาสปอร์ตรถยนต์” ที่ออกในประเทศไทย สามารถนำไปใช้ได้ 7 ประเทศอาเซียนนั้น กรมการขนส่งทางบกขอชี้แจงว่า ไม่เป็นความจริง

ผอ.กมล บอกว่า ความจริงก็คือ ขณะนี้พาสปอร์ตรถยนต์ (เล่มสีม่วง) ที่ออกให้จากเมืองไทยสามารถใช้ได้แค่เฉพาะใน ประเทศลาว เท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามความตกลงร่วมระหว่างไทย-ลาว อนุโลมให้สามารถนำรถยนต์เข้าไปใช้ใน ประเทศลาวได้ โดยไม่จำกัดจำนวนรถ แต่จำกัดให้ใช้ได้เพียง 7 เส้นทางเท่านั้น

เขาบอกว่า กระนั้นก็ตามในการทำพาสปอร์ตรถยนต์ เพื่อจะนำรถจากเมืองไทยเข้าไปใช้ใน ประเทศลาว จะต้องเสียค่าธรรมเนียม 55 บาท รวมทั้งต้องทำการเปลี่ยนป้ายทะเบียนรถให้เป็นภาษาอังกฤษ โดยเสียค่าแผ่นป้ายละ 100 บาท จำนวน 2 แผ่น

นอกจากนี้ ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์แบบสมาร์ตการ์ด ซึ่งกรมการขนส่งทางบกออกให้ในปัจจุบัน ซึ่งมีข้อความ 2 ภาษา ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ก็สามารถใช้ในการขับขี่รถยนต์ใน ประเทศลาวได้ด้วย

กรณีผู้สนใจจะนำรถยนต์จากฝั่งไทยข้ามไปใช้ฝั่งลาว สามารถติดต่อขอหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ หรือพาสปอร์ตรถยนต์ ได้ที่กรมการขนส่งทางบก จตุจักร หรือที่สำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ โดยแนบหลักฐาน สำเนา



The Logistics

สมุดคู่มือจดทะเบียนรถ, บัตรประจำตัวประชาชนเจ้าของรถ, สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล (กรณีรถนิติบุคคล) และหนังสือมอบอำนาจ

ส่วน ประเทศกัมพูชา พอ.กมล บอกว่า ได้มีความตกลงร่วมมือกัน เฉพาะรถโดยสาร กับ รถบรรทุกสินค้า เท่านั้น รถประเภทอื่นยังไม่อนุญาต

ด้าน ไทย กับ มาเลเซีย ยังไม่มีการคุยกันในเรื่องนี้ แต่ก็เริ่มมีท่าทีอยากจะเจรจา

ส่วนไทยกับ สิงคโปร์ ล่าสุดมีข้อตกลงระหว่างไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยมาเลเซียอนุโลมให้สามารถขนส่งได้เฉพาะสินค้าข้ามแดน ที่มีกำหนดเวลาเน่าเสีย จากไทยข้ามผ่านมาเลเซียไปยังปลายทางที่ประเทศ สิงคโปร์ เช่น นมสด หรือเนื้อสัตว์ โดยมีน้ำหนักรวมกัน ไม่เกิน 3 หมื่นตันต่อปี เท่านั้น

ส่วน ไทย กับ เมียนมา ยังอยู่ระหว่างขั้นตอนเจรจาสินค้าข้ามแดนในอนาคต ซึ่งที่ผ่านมาเมียนมายังไม่เคยทำความตกลงทางถนนกับประเทศใดมาก่อน แต่มีความเป็นไปได้ที่จะทำข้อตกลงกับไทย ซึ่งต้องรอดูท่าทีจากรัฐบาลใหม่ของเมียนมาที่กำลังจะจัดตั้งขึ้นด้วย

ถัดมาระหว่าง ไทย กับ เวียดนาม กรมการขนส่งทางบกกำลังประกาศเชิญชวนผู้สนใจที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม สามารถยื่นแบบคำขอไปที่กรมการขนส่งทางบก ได้ตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2559 ถึง 25 กุมภาพันธ์ 2559

โดยมีข้อสังเกตว่า การจะขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกผ่านจากประเทศไทย ไปยังเวียดนาม ซึ่งต้องผ่านประเทศลาวนั้น ทางลาวเห็นว่า เส้นทางที่ใช้ลาว



The Logistics

เป็นทางผ่าน ลาวควรจะได้รับประโยชน์จากการให้ยอมผ่านประเทศของตนด้วย เช่น อาจจะมีการขนถ่ายคน หรือรถ ไปใช้บริการภายในประเทศของเขาอีกทอดหนึ่ง เป็นต้น

ส่วนประเทศอื่นๆในกลุ่มอาเซียนยังไม่มีข้อตกลงร่วมกันในเรื่องนี้

“เหตุที่เพื่อนบ้านบางประเทศยังไม่พร้อมจะเจรจาเรื่องการใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าข้ามแดน เป็นเพราะยังคำนึงถึงหลายเรื่อง เช่น ประสิทธิภาพของถนนในแต่ละประเทศ การเดินรถชิดฝั่งซ้ายหรือฝั่งขวาของถนน หรือกรณีที่รถของแต่ละประเทศมีพวงมาลัยอยู่ฝั่งซ้าย หรือขวาต่างกัน เช่น ของไทย มาเลเซีย กับสิงคโปร์ ใช้แบบอังกฤษ คือ ขับรถชิดซ้าย และใช้รถพวงมาลัยขวา นอกนั้น ขับชิดเลนขวา ใช้พวงมาลัยซ้าย เป็นต้น”

ผอ.กมล บอกว่า นอกจากนี้ แต่ละประเทศยังต้องคำนึงถึงความมั่นคงภายใน รวมทั้งขีดความสามารถที่จะควบคุมดูแล กรณีคนลักลอบเข้าเมืองผิดกฎหมาย หรือ การลักลอบขนยาเสพติด เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม กว่าที่ระบบขนส่งทางราง ทั้งในไทยและเพื่อนบ้านอาเซียนจะก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ หรือเชื่อมต่อการใช้งานกันได้ทั้งระบบ คงต้องใช้เวลาอีกหลายปี ระหว่างนี้การขนส่งด้วยรถบรรทุก (Truck) จึงรับบทบาทเป็นตัวนำในการขนส่ง ทั้งภายในประเทศและอาเซียนไปพลางก่อน

กมลมองว่า การยกระดับวิธีขนส่งด้วยรถบรรทุก ขึ้นอยู่กับ 2 ปัจจัยหลัก คือ ต้องมีต้นทุนต่ำ และมีบริการที่ถูใจลูกค้า รถบรรทุกทุกประเทศใดจะเดินไปถึงจุดนั้นได้ ต้องเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งสินค้า หรือที่เรียกว่า “คิวมาร์ก” (Q Mark)



The Logistics

“ประเทศใดมีความพร้อมในเรื่องคิว มาร์ก ก่อน ประเทศนั้นย่อมได้เปรียบ
ทางกรมจึงเร่งผลักดันในเรื่องนี้”

ที่มา : <http://www.thairath.co.th/content/587138>



AEC Info



ส่งออกเฟอร์นิเจอร์รุ่ง คาดตลาดอาเซียนโต50%รับลงทุนก่อสร้างพุ่ง

เอกชนหวังส่งออกเฟอร์นิเจอร์ตลาดอาเซียนปีนี้โตไม่ต่ำกว่า 50% รับลงทุนก่อสร้างอาคารใหม่พุ่ง

นายไชยยงค์ พงษ์สุทธิมันัส ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) เปิดเผยว่า การส่งออกอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ของไทยปีนี้จะกลับมาเป็นบวกอีกครั้ง จากปัจจัยในตลาดหลัก ด้านเศรษฐกิจในสหรัฐและจีนเริ่มฟื้นตัว รวมถึงตลาดอาเซียนที่มีความต้องการเฟอร์นิเจอร์จากไทยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะเมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และฟิลิปปินส์

ทั้งนี้ คาดว่าการส่งออกตลาดอาเซียนปีนี้จะขยายตัวไม่ต่ำกว่า 50% ส่วนตลาดในสหรัฐและจีนคาดว่าจะขยายตัวไม่ต่ำกว่า 10% ส่วนตลาดญี่ปุ่นอาจเติบโต 3% ด้านตลาดยุโรป (อียู) คาดจะติดลบ 10% จากเศรษฐกิจยังซบเซา แต่จากภาพรวมดังกล่าว คาดว่าอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ไทยในปีนี้จะกลับมาขยายตัวเป็นบวก 10% หรือคิดเป็นมูลค่ากว่า 1,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากในปีที่ผ่านมาตลาดส่งออกเฟอร์นิเจอร์ไทยติดลบ 10%

“จากการลงทุนก่อสร้างใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นมาก ทำให้ตลาดอาเซียนมีความ



AEC Info

ต้องการสินค้าเฟอร์นิเจอร์จากไทยเข้าไปตกแต่งเพิ่มมากขึ้น ซึ่งผู้ประกอบการไทยปรับตัวทั้ง ลดต้นทุน และออกแบบให้ตรงตามความต้องการของลูกค้า”

นายไชยยงค์ กล้าว

ด้าน นางมาลี โชคล้ำเลิศ อธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กล่าว ว่า ในปีนี้ทั้งตลาดสหรัฐฯและจีน คาดจะมีการนำเข้าสินค้าเฟอร์นิเจอร์จากไทยเพิ่มขึ้น โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าเฟอร์นิเจอร์ปีนี้จะอยู่ที่ประมาณ 1,156 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 10% ภายใต้สถานการณ์ที่ค่า เงินบาทยังไม่ปรับตัวแข็งค่ามากไปกว่านี้ จากเดิมที่ตั้งไว้ว่าจะขยายตัว 5%

ทั้งนี้ กระทรวงยังได้มองหาตลาดใหม่ๆ สำหรับอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ไทยที่มีศักยภาพ เช่น อิหร่าน พร้อมร่วมกับองค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (เจโทร) ในการเจาะตลาดเฉพาะกลุ่ม โดยเฉพาะในกลุ่มผู้สูงอายุ ซึ่งเป็นไปตามแนวโน้มของโลก และมีแนวคิดจะรวมงานด้านไลฟ์สไตล์เข้าด้วยกัน ให้เป็นงานเดียว เพื่อให้เป็นงานแฟร์งานแสดงสินค้าขนาดใหญ่ ซึ่งจะทำให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางงานแฟร์ด้านสินค้าไลฟ์สไตล์ในภูมิภาคอาเซียน

อย่างไรก็ดี ในปีนี้กระทรวงพาณิชย์ยังไม่มี การปรับเป้าส่งออกใหม่ ซึ่งจะพยายามผลักดันการส่งออกในทุกกลุ่มอุตสาหกรรมให้ดีที่สุด และปีนี้จะเน้น ส่งออกในด้านธุรกิจบริการให้มากขึ้น และตัวเลขการส่งออกก็ไม่ได้วัดเศรษฐกิจ เพราะขณะนี้ทั้งภาครัฐและเอกชนต่าง ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยออกไปลงทุนต่างประเทศมากขึ้น และเมื่อมีการย้ายฐานการลงทุนออกต่างประเทศ แล้ว การส่งออกย่อมลดลงตามไป

ที่มา <http://www.posttoday.com/aec/news/420631>



คุยข่าวเศรษฐกิจ



ร้อนนรกแตกใช้ไฟฟ้าฟิค กฟผ. เกาะติดสถานการณ์มั่นใจไร้ปัญหา

อากาศร้อนดันใช้ไฟฟ้า “ฟิค” ปีนี้เริ่มขึ้นเมื่อ 8 มี.ค. และล่าสุด 9 มี.ค. ทะลุ 26,215 เมกะวัตต์ กฟผ. ยันรับมือได้แม้ฟิคจะรุนแรงต่อเนื่องจนถึงเดือน พ.ค. ขณะที่คณะทำงานพยากรณ์ความ ต้องการใช้ไฟเกาะติดฟิคเศรษฐกิจใกล้ซัด แต่ภาพรวมสำรองยังสูงมั่นใจไร้ปัญหา

นายเริงชัย คงทอง ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมระบบกำลังไฟฟ้า การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) เปิดเผยว่า ปริมาณการใช้ไฟฟ้าสูงสุด (ฟิค) ในปีนี้ได้เริ่มขึ้นแล้ว หลังจากที่อากาศเริ่มเข้าสู่ฤดูร้อนโดยล่าสุดฟิคสูงสุดของปีนี้ครั้งแรกเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 8 มี.ค. ที่ผ่านมา ที่ระดับ 26,147 เมกะวัตต์ โดยคาดว่าอุณหภูมิที่สูงขึ้นต่อเนื่อง จะทำให้ความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องตลอดฤดูร้อนนี้ โดย กฟผ. คาดการณ์ว่า ฟิคปีนี้จะอยู่ที่ 28,500 เมกะวัตต์ มีอัตราขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา 4.1% โดยคาดว่าฟิคสูงสุดในปีนี้ จะเกิดขึ้นใน มี.ค. - พ.ค. นี้

“ล่าสุดเมื่อเวลา 14.00 น. ของวันที่ 9 มี.ค. ที่ผ่านมาฟิคก็เริ่มสูงสุดในปีนี้อีกครั้ง โดยตัวเลขอยู่ที่ 26,215 เมกะวัตต์ กฟผ. ประเมินว่าฟิคจากนี้ไปจะต้องติดตามใกล้ซัด เพราะเชื่อว่าอุณหภูมิจะสูงขึ้นต่อเนื่องในแต่ละวัน”



คฺยข่าวเศรษฐกิจ

สำหรับกรเติบโตของปริมาณการใช้ไฟฟ้าในเดือน ม.ค.ที่ผ่านมา ขยายตัว 6.7% เดือน ก.พ. ขยายตัว 1.9% ส่วนเดือน มี.ค.คาดว่าจะขยายตัว 6% และแม้ว่าหลายฝ่ายอาจมองว่าภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยจะไม่ขยายตัวเท่าที่ควรจะเป็น ก็อาจทำให้ความต้องการใช้ไฟฟ้าปีนี้ไม่น่าจะเติบโตมาก แต่ กฟผ.ประเมินไว้ว่าการใช้ไฟฟ้าเฉลี่ยทั้งปีนี้ จะขยายตัว 4% เพราะการใช้ไฟฟ้าที่ลดลงมีเพียงสาขาเดียวคืออุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก แต่ภาคอื่นๆ เช่น บ้านเรือนประชาชน ภาคการท่องเที่ยว ยังเติบโตตามปกติ

นายเทียนไชย จงพีร์เพียร กรรมการ ในคณะทำงานจัดทำค่าพยากรณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้ากระทรวงพลังงาน กล่าวว่า ขณะนี้คณะทำงานกำลังติดตามสถานการณ์การใช้ไฟฟ้าระยะสั้นๆ เนื่องจากสภาพอากาศที่ร้อนรุนแรง ได้ส่งผลกระทบต่อให้พิกัด ปีนี้จะสูงกว่าปีที่ผ่านมา ที่เคยทำไว้ระดับ 27,346 เมกะวัตต์เมื่อเดือน มิ.ย.2558 ที่อุณหภูมิประมาณ 36.7 องศาเซลเซียส และแม้ว่าพิกัดอาจสูงมากขึ้น แต่ในภาพรวมปริมาณสำรองไฟฟ้าของประเทศไทย ก็ยังคงอยู่ในระดับสูงเฉลี่ย 25% จึงจะไม่ส่งผลกระทบต่อปัญหาไฟฟ้าขาดแคลน

นายเทียนไชย กล่าวว่า คณะทำงานจะต้องติดตามระยะสั้นเกี่ยวกับพิกัดว่าจะเพิ่มขึ้นมากน้อยเพียงใด เพราะคาดการณ์ว่าอุณหภูมิเฉลี่ยจะสูงขึ้น ในระยะ 2-3 เดือนข้างหน้า เพื่อที่จะวางแผนร่วมกันในการลดพิกัดในช่วงฤดูร้อน ประกอบกับภาวะภัยแล้งทำให้ปริมาณน้ำใน 2 เขื่อนหลักคือสิริกิติ์และภูมิพล มีปริมาณลดต่ำลงมาก ทำให้การปล่อยน้ำจากเขื่อนทยอยลดลง และการผลิตไฟฟ้าจากน้ำที่เป็นต้นทุนต่ำสุด ก็จะมีกำลังการผลิตลดลง แต่โชคดีที่ราคาก๊าซธรรมชาติได้ปรับราคาลด ตามราคาน้ำมัน จึงทำให้ภาพรวมค่าไฟฟ้าผันแปรอัตโนมัติ (เอฟที) ในขณะนี้ไม่ปรับตัวเพิ่มขึ้น แม้การผลิตไฟฟ้าจากพลังงานน้ำจะลดลงก็ตาม



คุยข่าวเศรษฐกิจ

นอกจากนี้คณะทำงานยังต้องติดตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างใกล้ชิด เพื่อประเมินค่าพยากรณ์ความต้องการใช้ไฟฟ้าปีนี้ เนื่องจากยอมรับว่าภาวะเศรษฐกิจไทยช่วง 2 ปีที่ผ่านมาขยายตัวลดลง ทำให้ความต้องการใช้ไฟฟ้าต่ำกว่าที่ประเมิน แต่ภาพรวมการปรับค่าพยากรณ์ใหม่เพื่อนำไปสู่การปรับแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้า (พีดีพี) จะต้องทำการประเมินล่วงหน้าไว้ทุกๆ 2-3 ปี และส่วนใหญ่ หากจะมีการปรับแผนพีดีพี เรื่องการผลิตไฟฟ้า ก็ต้องปรับตามสภาพเศรษฐกิจในขณะนั้น เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาไฟฟ้าสำรองไม่เพียงพอหรือขาดแคลน แต่สถานการณ์ขณะนี้ ยังไม่จำเป็นต้องปรับปรุงแผนพีดีพีดังกล่าว เพราะปริมาณการผลิตไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าต่างๆ ยังคงเพียงพอกับความต้องการใช้ในประเทศ.

ที่มา <http://www.thairath.co.th/>

