

สรุปผลการสัมมนา

เรื่อง การเตรียมความพร้อมด้านโลจิสติกส์สู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

วันจันทร์ที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๖ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๖.๓๐ นาฬิกา

ณ ห้องรักตะกนิษฐ ๒ อาคารรักตะกนิษฐ

โรงแรมสวนดุสิต เฟลส มหาวิทยาลัยราชภัฏ สวนดุสิต

วิทยากร : รอบเช้า

๑. นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๒. นายชูวิทย์ มิตรชอบ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๓. นางสาวนงลักษณ์ วงศ์สุขสิริเดชา ผู้อำนวยการกองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก
๔. นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค สำนักนโยบายและแผนการขนส่งจราจร
๕. รองศาสตราจารย์สมบัติ ทิมทรัพย์ ผู้ดำเนินรายการ

วิทยากร : รอบบ่าย

๑. นายภูมินทร์ หะรินสุต รองประธานกรรมการหอการค้าไทย
๒. นายอุดร คงคาเขตร ผู้แทนบริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
๓. รองศาสตราจารย์สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
๔. ศาสตราจารย์ฐาปนา บุญหล้า ผู้ดำเนินรายการ

การแสดงปาฐกถาพิเศษ โดย นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

การเตรียมความพร้อมของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community : AEC) มีส่วนในการพัฒนาประเทศไทย คือ ประเทศในกลุ่มอาเซียน ๑๐ ประเทศ มารวมตัวกันเป็นหนึ่งเดียว คล้ายคลึงกับกลุ่มประเทศ EU (European Union) ซึ่งการตัวกันเป็นหนึ่ง มีประโยชน์มากแต่ก็มีปัจจัยเสี่ยงเช่นกัน คือ ๑. เมื่อมีการรวมตัวกันอาจทำให้กระแสการลงทุนไหลไปสู่ประเทศที่พร้อมกว่า และในส่วนของความสำคัญคือจะเกิดการเชื่อมต่อของประชากรกว่า ๖๐๐ ล้านคน ซึ่งหากรวมประเทศจีนด้วยจะเท่ากับ ๒,๐๐๐ ล้านคน เท่ากับ ๑ ใน ๓ ของประชากรโลก มี GDP ๑.๘๖ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในอาเซียนมีจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ ๖๕ ล้านคนต่อปี เป็นระดับ ๒ ของโลก นักท่องเที่ยวเป็นตัวแปรในการกระตุ้นเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศอาเซียน ไทยเป็นจุดศูนย์กลางของอาเซียน ในอาเซียน ปี ๒๕๕๘ สินค้า บริการ เงินทุน การลงทุน แรงงานที่มีทักษะจะมีการเคลื่อนไหวอย่างอิสระ ด้วยการเชื่อมโยง ๓ มิติ ๑. โครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน ราง อากาศยาน ท่าเรือ ๒. กฎระเบียบ ผ่านทางด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง ๓. ประชากร มีการพบปะแลกเปลี่ยนทั้งสังคม วัฒนธรรม และการดำเนินชีวิต

ในอาเซียนปริมาณการค้าระหว่างประเทศใน AEC ของไทยต่อมาเลเซีย มีสินค้าหลักคือ ยางพารา เป็นสินค้าส่งออก สิงคโปร์เป็น Hub ของการค้าขายสินค้าต่อไปยังประเทศอื่น รวมทั้งลาว พม่า กัมพูชา อินโดนีเซีย ต่อไปจะมีการเพิ่มปริมาณการค้าที่มากขึ้น แนวโน้มการค้าขายแดนสัดส่วนการค้าขายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ระหว่างไทยกับมาเลเซีย ๕๔% ลดลง ๘% พม่า ๒๑% เพิ่มขึ้น ๑๐% ลาว ๑๕% เพิ่มขึ้น ๓๐% กัมพูชา ๑๐% เพิ่มขึ้น ๒๘% ในปริมาณการค้าขายที่ ๒๐๐,๐๐๐ กว่าล้านบาท ซึ่งตัวเลขนี้มีแนวโน้มการค้าขายแดนจะเพิ่มขึ้นจากการเปิด AEC โดยไทยจะขายสินค้าผ่านทางชายแดนได้มากขึ้นจากการขยายชายแดน ไทยมีด่านที่สำคัญต่อการเชื่อมโยง AEC ๙ แห่ง ได้แก่ ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย ด่านแม่สอด จังหวัดตาก ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย ด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร ด่านนครพนม จังหวัดนครพนม ด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา เช่น ด่านอรัญประเทศที่ตลาดโรงเกลือ ใน ๑ วันจะมีคนข้ามแดนมาจับจ่ายใช้สอยวันละ ๒๐,๐๐๐ คน โดยเราจะต่อเชื่อมรถไฟในปีนี้

ด่านแม่สอดเชื่อมต่อถนนต่อไปพม่า ด่านสุโขทัยโลกเชื่อมต่อไปมาเลเซียเพื่อขนยางพารา ด่านปาดังเบซาร์ไปยังมาเลเซียมีรถไฟรางคู่ ซึ่งรถไฟมาเลเซียมีรถไฟรางคู่มาต่อ รอรระบบของไทยแล้ว นอกจากนี้โครงการที่จะรองรับการเติบโต ๒๗ โครงการ

ไทย ลาว มีสะพานข้าม ๔ แห่ง หนองคาย มุกดาหาร นครพนม และอีกหนึ่งแห่งที่เชียงของ จังหวัดเชียงราย จะเปิดในไตรมาสที่ ๓ หรือ ๔ ของปีนี้ และจะสร้างแห่งที่ ๕ ที่จังหวัดบึงกาฬ เป็นแหล่งผลิตยางพาราขนาดใหญ่

ไทย กัมพูชา ด่านคลองลึก อรัญประเทศ สาย ๕ ๖ ไปกัมพูชา ด่านช่องจอม ด่านช่องสะง่า กัมพูชามีการสร้างความเชื่อมโยงคือสร้างทางรถไฟไปเวียดนาม มาเลเซียเชื่อมต่อทางด้านสะเดา ด่านปาดังเบซาร์ และ ๓ จังหวัดภาคใต้ สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส

ไทย พม่า มีการพัฒนาที่แม่สอดเป็นตัวหลัก ไทยทำถนนไปฝั่งพม่า เพื่อเชื่อมต่อไปยังย่างกุ้ง เพราะถนนที่พม่ายังไม่ดีพอ เพื่อพัฒนาประเทศเพื่อนบ้าน กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ และอนาคตเส้นทางน้ำร้อนเพื่อเชื่อมไปยังท่าเรือทวาย

หลังเปิด AEC เราจะต่างจาก EU ในส่วนของ สกุลเงิน และอัตราภาษีที่ยังแตกต่างกันบ้าง ซึ่งความสำคัญคือการเชื่อมโยง ประเทศไทยเป็นสี่แยกอาเซียนเราอยู่ตรงกลางของภูมิภาคที่มีความสำคัญ ซึ่งเรามีโครงสร้างที่ดีจะทำให้เราได้เปรียบมาก เช่น การเดินทางอากาศไทยเป็นตำแหน่งตรงกลางของอาเซียนที่เหมาะสมแก่การเดินทางทางอากาศที่สายการบินต่างชาติจะนำสินค้ามาลงและส่งต่อให้กับสายการบิน ต้นทุนต่ำ ดำเนินการส่งสินค้าต่อไปยังประเทศกลุ่มอาเซียน

ยุทธศาสตร์ของไทยด้านถนนมี ๓ แนว มีดังนี้

- **R๑ Southern Corridor** ภาคใต้ เชื่อม กรุงเทพ พนมเปล โยจิมนิซิตี้ ท่าเรือวังเต่า

- **R๒ North-South Corridor** กรุงเทพฯ จีน Kunming ระยะทาง ๑,๘๐๐ กิโลเมตร มีด้วยกัน ๒ เส้นทาง คือ ๑.ไปทางลาว - Kunming ๒. ไปทางเชียงรุ่ง - Kunming
- **R๓ East-West Corridor** จากพม่า เข้าทางแม่สอด ผ่านสุโขทัย พิษณุโลก มุกดาหาร สหวันเขต ท่าเรือดานัง เชื่อม ๔ ประเทศ พม่า ไทย ลาว เวียดนาม ถนน ๔ ช่องจราจร
- **R๔a** สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชียงของแห่งที่ ๔ ไทย ลาว จีน ซึ่งจีนเป็นผู้ลงทุนร่วมกับไทย ในอัตรา ๕๐:๕๐ จะข้ามจากเชียงของไปยังห้วยทราย บ่อหาร บ่อเต็ง เชียงรุ่งและเชื่อมคุนหมิงกับกรุงเทพฯ โดยจะเป็นศูนย์กระจายสินค้าออกทางใกล้กับสะพานแห่งนี้ เชียงของ จ.เชียงราย จากจีน ไทย ลาว เวียดนาม
- **R๔b** ไทยไปพม่า เชียงราย แม่สาย ท่าขี้เหล็ก เชียงรุ่ง Kunming

AEC Air Transport การเชื่อมโยงทางอากาศมีการเปิดน่านฟ้าเสรี เพื่อรับปริมาณเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และสายการบินต้นทุนต่ำที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียน นกแอร์ ไทเกอร์แอร์ ซึ่งการเชื่อมโยงทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนก็จะเป็นตัวหลักทางเศรษฐกิจอีก ๑ ช่องทาง

ข้อจำกัดด้านกฎระเบียบ กฎหมายหลายอย่างยังติดขัด การขนส่งทางบก ได้แก่ พรบ.ขนส่งทางบก พรบ.เรือไทย พรบ.การเดินทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ร่างพรบ.ต่างๆ กฎหมายการรับขนของ ขนคนโดยสาร สัมภาระ และการศุลกากรต่างๆ โดยมีแนวทางปฏิบัติ เช่น การขนส่งทางถนน ป้ายจราจรภาษามาตรฐาน การจัด Rest Area ทุกระยะการเดินทาง ๔ ชั่วโมง เพื่อให้มีการพักผ่อนตามกฎระเบียบ และจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า

การเดินทางราง ทางรถไฟแก่งคอย จัดทางเชื่อมต่างๆ กาญจนบุรีเชื่อมไปยังทวาย ไทย กัมพูชา ไทย พม่า โครงการก่อสร้างรถไฟช่วงอรัญประเทศ- คลองลึก (ภายในปี ๕๗) เส้นทาง SKRL โครงการปรับปรุงทางรถไฟสายแก่งคอย-แก่งเสือเต้น และจिरะ-บัวใหญ่ (ภายในปี ๕๖)โครงการศึกษาและออกแบบ บ่อก่อสร้างทางสายรอง ช่วงกาญจนบุรี-ทวาย

การขนส่งทางน้ำ

ASEAN Single Shipping Market (ASSM)

โครงการรวมตัวเป็นตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน

โครงการสร้างท่าเรือไทยเป็นโครงข่ายท่าเรืออาเซียนที่กำหนด (แหลมฉบัง & สงขลา)

โครงการ e-port

การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรืออาเซียน

การเข้าเป็นภาคีสัญญาองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

การยกระดับมาตรฐานการควบคุมดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาบุคลากรร่วมกันและการฝึกอบรมการค้นคว้าและช่วยชีวิต

การจัดทำแผนงานระดับภูมิภาคเพื่อการขนส่งทางน้ำในอาเซียน

รายละเอียดการวิเคราะห์ของ Swot Analysis

S ภูมิศาสตร์

- สถานที่ตั้ง ความเชื่อมโยง
- ความได้เปรียบของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย
- มีเส้นทางเชื่อมโยงทางถนนที่สมบูรณ์และมีศักยภาพที่สุดในอาเซียน
- ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพในการเข้าไปประกอบการขนส่งในประเทศอาเซียนอื่น
- ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญ และประสบการณ์ด้านการขนส่งในประเทศ รวมทั้งมีเครือข่ายการขนส่งทั่วประเทศ

W การขนส่งทางถนน ทำให้ต้นทุนสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ผู้ประกอบการยังยึดติดกับการเดินทางๆ ถนน

- การขนส่งภายในประเทศพึ่งพาถนน 80% เป็นผลให้มีต้นทุนสูง
- การพัฒนาระบบขนส่งเปลี่ยนแปลงไปตามกระแสการเมือง
- กฎหมายด้านการขนส่งล้าสมัย
- การพัฒนาขีดความสามารถการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยยังไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐเท่าที่ควร
- ไม่มีระบบฐานข้อมูลสำหรับผู้ประกอบการเพื่อตัดสินใจทางธุรกิจ
- ผู้ประกอบการ SME มีทุนจำกัด ขาดระบบสารสนเทศที่ทันสมัย มีความชำนาญเฉพาะการขนส่งภายในประเทศ และมีเครือข่ายระหว่างประเทศน้อย

O ตลาดกว้างขึ้น

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งของประเทศให้เป็นสากลและมีรูปแบบเช่นเดียวกับนานาชาติประเทศ
- การย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีต้นทุนการผลิตต่ำ ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าผ่านแดน/ข้ามแดนเพิ่มขึ้น
- การขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในประเทศ
- การสร้างเครือข่ายการขนส่งระหว่างประเทศของผู้ประกอบการไทย
- ศักยภาพของไทยในการพัฒนาพลังงานทางเลือก เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง

T การลู่กล้าของต่างชาติ

การเข้ามาของกิจการโลจิสติกส์ของต่างชาติ

- พันธกรณีที่ไทยได้ทำไว้ภายใต้กรอบอาเซียน เช่น การอนุญาตให้ชาวต่างชาติเข้ามาถือหุ้นในธุรกิจได้ร้อยละ ๗๐

- การย้ายฐานการผลิตของต่างชาติไปยังประเทศ CLMV
- การกีดกันทางการค้ารูปแบบต่างๆ ส่งผลต่อต้นทุนการขนส่ง (กฎระเบียบทางการค้าด้านสุขอนามัย สิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย)
- จำนวนผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดเสรีการลงทุนในอาเซียน (ผู้ประกอบการจากประเทศนอกกลุ่มอาเซียนเข้ามาลงทุนโดยใช้สิทธิ์ประเทศสมาชิกอาเซียน)
- การแข่งขันของอาเซียนในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค

สิ่งสำคัญคือการเตรียมตัวให้พร้อม ประเทศไทยต้องปรับปรุงต่อไปโดย การลดต้นทุนสินค้า การปรับกฎหมายต่างๆ การพัฒนาบุคลากร ความสามารถในการแข่งขัน

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ตามหลักทั่วไป งบประมาณ ๑๐๐ บาท ลงทุนกับโครงสร้างพื้นฐาน ๒๕ บาท แต่ประเทศไทยในช่วง ๖ - ๗ ปีไทยลงทุนประมาณ ๑๕ - ๑๗ บาท เท่านั้น

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งสำคัญ การลงทุนด้านขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นต่อการสร้างรากฐานของประเทศ คล้ายกับการลงทุนกับพื้นฐานของตึก หากเราทำพื้นฐานที่ดีและมั่นคง แล้วการต่อยอดด้านบนจะทำได้ดี ระบบโครงสร้างพื้นฐานของเราจำเป็นต้องพัฒนาเพื่อรองรับ AEC

พระราชบัญญัติ ๒ ล้านล้านบาท นำเงินไปลงทุนในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๓ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานแบ่งเป็น ๓ ยุทธศาสตร์ ๑. การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ๒. การเชื่อมโยง ๓. ความคล่องตัว เพื่อนเชื่อมโยงภูมิภาค เชื่อมโยงในประเทศ และเพื่อนบ้าน และลดความเป็นคอขวด โดยกระจายการลงทุนไปยัง ระบบราง น้ำ ทางอากาศ เพื่อเป็นการเชื่อมโยงประเทศ ระบบราง ๘๐% เพราะระบบรางราคาถูกกว่าถนน ๕๐% ในความเป็นจริงการขนส่งทางน้ำมีราคาถูกที่สุด แต่มีปัญหาการเชื่อมโยงได้ยาก ในอนาคตราคาน้ำมันจะสูงขึ้น ไทยไม่สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้

รถไฟจำนวนผู้โดยสารในระบบรางมีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ มีอุบัติเหตุ ตกราง แนวคิดรถไฟความเร็วสูง ๒๕๐ - ๔๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟความเร็วสูงนี้ จะทำการเชื่อมต่อกับจีน ลาว ไทย แนวคิดรถไฟเดิม ปรับปรุงให้เป็นระบบรางคู่ จะปรับความเร็วที่ ๑๒๐ - ๑๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟรางคู่จะทำการเชื่อมต่อกับมาเลเซีย กัมพูชา ลาว พม่า โดยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและไม่เน้นความเร็วมาก

รถไฟฟ้าความเร็วสูง Road Engine อังกฤษ สหรัฐอเมริกา เวียดนาม รถไฟฟ้าความเร็วสูง ไม่ใช่เป็นเพียงแต่รถไฟแต่เป็นอนาคต สร้างความเจริญให้ประเทศโดยใช้รถไฟ ทางต่างๆ กระจายความเจริญอนาคตพัฒนาการด้านเศรษฐกิจ และพื้นที่รอบข้างรางรถไฟความเร็วสูง

การเติบโตของระบบเศรษฐกิจ กระจายความเจริญ กิจกรรมรายรอบรถไฟความเร็วสูง ทำให้พื้นที่โดยรอบมีรายได้มากขึ้น ลดพลังงาน ลดมลภาวะ และลดการเกิดอุบัติเหตุ โดยการสำรวจเริ่มต้นที่สถานีปากช่องถึงกรุงเทพ ใช้เวลา ๑ ชั่วโมง

๑๒ เหตุผลเพื่อรถไฟความเร็วสูง

- ความจุ ๑๘ ขบวน/ชม. ขบวนละ ๑,๑๐๐ คน
- บริการหลากหลาย ผู้โดยสารชานเมืองและทางไกล สามารถปรับเปลี่ยนได้อย่างรวดเร็ว
- นำเชื่อถือและตรงต่อเวลา
- เชื่อมต่อเมืองต่างๆในแต่ละภูมิภาค
- เชื่อมต่อเพื่อนบ้าน (ในอนาคต)
- สร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ
- สร้างโอกาส และลดความเหลื่อมล้ำ
- รากฐานสำหรับอนาคต
- เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง คุณภาพ ปลอดภัย
- เป็นมิตรสิ่งแวดล้อม
- สนับสนุนการท่องเที่ยว เชื่อมต่อรถไฟชานเมืองและระบบขนส่งในเมืองภูมิภาค
- โครงข่ายโทรคมนาคมตามแนวสายทางรถไฟ

รถไฟแบบรางคู่จะมีการพัฒนาไปทุกภาคทั่วไทย ทุกรูปแบบ และในการลงทุนจะมีรูปแบบการใช้เงินคือการทยอยผู้ตามความจำเป็นที่ต้องใช้ หากโครงการแล้วเสร็จจะช่วย ลดค่าใช้จ่ายต่างๆ การเดินทางรอบกรุงเทพมหานคร จะต้องใช้เวลาภายใน ๑.๓๐ ชั่วโมง พัฒนาเพื่อให้เกิดการใช้เวลาอย่างคุ้มค่า

ภาระหนี้ ๒ ล้านล้านบาท ในเวลา ๑๐ ปี หากไม่เริ่มดำเนินการในตอนนี้จะมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้น และราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ส่วนที่ต้องทำเป็น พระราชบัญญัติ ๒ ล้านล้านบาทเนื่องจากเป็นแผนระยะยาว ๗ ปีซึ่งโครงการสำคัญต่อประเทศจึงต้องทำให้เป็นระเบียบวาระพิเศษ พร้อมทั้งมีการเชิญภาคเอกชนมาร่วมกันการตรวจสอบความโปร่งใสเพื่อเป็นการควบคุมอีกทางหนึ่งด้วย

นายชวสิทธิ์ มิตรชอบ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การเตรียมความพร้อมด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย การเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี จากการเมืองในเชิงกายภาพ ภูมิภาค จะมีความซับซ้อนมากขึ้นในด้านของโลจิสติกส์ เรื่องของภาษาที่ต้องพัฒนา การ

หาวัตถุดิบในต่างประเทศ ความท้าทายของไทย หากเราสามารถนำประโยชน์จากการรวมตัวกัน เช่น ด้านโลจิสติกส์ ไทยจะมีความชำนาญในพื้นที่มากกว่าประเทศอื่นๆ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑

ในระดับยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ของไทย ภาคส่วนของสังคมไทย ต้องเตรียมพร้อมในปี ๒๕๕๘ โดยยุทธศาสตร์ที่เพิ่มขึ้นมาคือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ โดยยุทธศาสตร์นี้จะดำเนินการตามกรอบ AEC อย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยตัวแปรที่สำคัญคือกลุ่มอนุภูมิภาค การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง เช่น เงิน ๑๐๐ บาท เราขายสินค้าให้กับเพื่อนบ้าน ๑๐ บาท (เฉพาะประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย) ในการรวมตัวกันในระดับภูมิภาค จะให้ระบบ พื้นที่ติดกันเป็นหลัก หรืออาเซียน ยนต์อนบน ซึ่งมีกิจกรรมการค้าขายตามแนวชายแดน กลไกการค้าหน้าของอาเซียน คือ กฎหลักอาเซียน

ไทยมีการติดต่อเชื่อมโยงกันอย่างเข้มข้นมากขึ้น ได้มีการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ การขนส่งต่างๆ ทั้งทางกายภาพ การขนส่ง การเชื่อมโยงของคนต่อคน ทั้งทางด้านฮาร์ดแวร์ และซอฟต์แวร์ รวมทั้งกฎระเบียบ เพื่ออำนวยความสะดวก พัฒนาขีดความสามารถ พร้อมทั้งทักษะทางด้านสารสนเทศ ต้องเตรียมตัวในการศึกษา เพื่อการพัฒนาเมือง และการพัฒนาพื้นที่ชายแดน นอกจากนี้ยังต้องสนใจในด้านการเพิ่มการลงทุนให้เท่าทันและให้มีการทำในแนวทางที่ยั่งยืน

การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ในงบประมาณ ๒ ล้านล้านบาท การปรับปรุงด้านชายแดนให้มีคุณภาพ เป็นระเบียบเรียบร้อย ด้านกฎระเบียบ กฎหมาย ขีดความสามารถ และการพัฒนาด้านคน ซึ่งต้องมีกระบวนการศึกษาที่สอดคล้อง ศูนย์กระจายสินค้าและธุรกิจ

ความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในอันดับที่ ๓๘ ในภูมิภาคเอเชีย โดยจุดเด่นของไทยคือความตรงต่อเวลาของผู้ให้บริการ และจุดอ่อนอยู่ที่สมรรถนะของผู้ให้บริการทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

- สภาพปัญหาการขนส่ง
- ต้นทุนค่าขนส่ง (Transport Cost) ปัจจุบัน ร้อยละ ๗.๒
- ราคาน้ำมันผันผวน ค่าเชื้อเพลิงในภาคขนส่ง ๑.๒ ล้านล้านบาทต่อปี (๑๐% GDP)
- สัดส่วนการขนส่งไม่เหมาะสม พึ่งพาถนน ๘๖%, ต้องการปรับเปลี่ยนรูปแบบให้ใช้รางและน้ำมากขึ้น
- พึ่งพาการเดินทางด้วยระบบขนส่งส่วนบุคคลมากเกินไป ขาดทางเลือกและระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน

ทางหลวง	ทางหลวง (คิดต่อสองเลน) มอเตอร์เวย์	๖๑,๗๔๗ กม. ๓๑๓ กม.
ทางหลวงท้องถิ่น	เส้นทางหลัก เส้นทางรอง	๔๗,๙๑๖ กม. ๑๑๐,๘๔๕ กม.
ทางน้ำ	ชายฝั่ง แม่น้ำ คลอง	๒,๖๑๔ กม. ๑,๗๕๐ กม. ๘๘๓ กม.
ทางรถไฟ	ทางเดี่ยว ทางคู่/ทางสาม	๓,๖๘๕ กม. ๓๕๘ กม.
ท่าอากาศยาน	ท่าอากาศยานของ ทอท. และ บพ. บางกอกแอร์เวย์ส์ ท่าอากาศยานทหารเรือ	๓๔ แห่ง ๓ แห่ง ๑ แห่ง

นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค สำนักนโยบายและแผนการขนส่งจราจร

ไทยเป็น ๑ ใน ๗ ของประเทศที่มีแผ่นดินใหญ่ และไทยตั้ง ๑๐ มีการพัฒนาเพื่อเป็น HUBS ที่ต้องกระตุ้นการเติบโตในการดึงดูดผู้บริโภคนำได้ ในไทยเรามีปัญหาการขนส่งคือ การขนส่งเจริญอยู่ในกรุงเทพฯ เท่านั้น และส่งต่อไปที่แหลมฉบัง แหล่งอุตสาหกรรมก็มีการกระจุกตัวอยู่ในภาคกลางเท่านั้น การขนส่งทางถนน ความเร็วรถโดยเฉลี่ยของไทย คือ ๗๗ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และหากไม่มีการแก้ปัญหาตามนโยบายของรัฐ ความเร็วรถโดยเฉลี่ยอาจลดลงถึง ๓๓ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในระบบรางต้องแก้ปัญหาในส่วนของการก่อสร้างรางคู่เพื่อมาแก้ปัญหา และปัญหาการเข้าถึงแหล่งคมนาคมยังไม่เท่าเทียม เพราะในชนบท ประชาชนยังเข้าไม่ถึงการเดินทางในระบบราง โดยการแก้ปัญหาต้องใช้ระบบราง ลดจุดติดขัด และลดคอขวด

การกระตุ้นเศรษฐกิจของไทย กรณีรถไฟความเร็วสูงของจังหวัดเชียงใหม่ นักท่องเที่ยวใน เชียงใหม่จะพบว่า มีนักท่องเที่ยวด้วย สายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้มีการท่องเที่ยวในเชียงใหม่มากขึ้น เช่นเดียวกับกับรถไฟความเร็วสูงที่จะผ่านไปจังหวัดต่างๆ ก็จะเป็นตัวช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจของหลายๆ แห่ง เช่นเดียวกัน

นางสาวนงลักษณ์ วงศ์สุสิริเดชา ผู้อำนวยการกองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

การเดินทางการขนส่งของไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีการใช้ถนนเป็นหลัก โดยมี ประเด็นการ นำเสนอ คือ

๑. การจัดทำความตกลงด้านการขนส่ง

การจัดทำความตกลงระหว่างประเทศ ไทย ลาว

- ความตกลงด้านการขนส่งทางถนน พ.ศ. ๒๕๔๒ ,
- ข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนน พ.ศ. ๒๕๔๔
- ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง พ.ศ. ๒๕๔๒
- ครอบคลุมรถบรรทุก/รถโดยสาร/รถยนต์ส่วนบุคคล
- กำหนดเส้นทางใน ๓ แนวเขตเศรษฐกิจ (NSEC/EWEC/SEC)
- กำหนดโควตาการขนส่งในเบื้องต้นประเทศละ ๕๐๐ คัน (๓๐+๗๐)
- ให้มีการอำนวยความสะดวกในพิธีสารผ่านแดน (Single Window Inspection-Single Stop Inspection)

การจัดทำความตกลงระหว่างประเทศ

อาเซียน

- ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน พ.ศ. ๒๕๒๘
- ยอมรับใบอนุญาตของกันและกันทุกประเภท ยกเว้นห้าล้อ/หัวคราว
- ต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษ
- ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๔๑
- ยอมรับมาตรฐานการตรวจสภาพ
- ต้องออกหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ

ความตกลงที่กำลังดำเนินการ

อาเซียน

- กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดน พ.ศ. ๒๕๔๑
- ครอบคลุมสินค้าผ่านแดนด้วยรถบรรทุก
- กำหนดเส้นทาง
- กำหนดโควตาประเทศละ ๕๐๐ คัน

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งข้ามแดน พ.ศ. ๒๕๕๔

- ร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารข้ามพรมแดน

๒. การเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการ

AEC Blueprint

ตลาดฐานการผลิตเดียวกัน การเคลื่อนย้ายสินค้า การบริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานอย่างเสรี

การมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง การรวบรวมแผนงานด้านเศรษฐกิจที่มีอยู่เดิมในอดีตได้ทำอยู่แล้วและแผนงานใหม่ๆ ที่จะดำเนินการต่อไปนำมากำหนดกิจกรรมต่างๆ อย่างมีเป้าหมาย และระยะเวลา ดำเนินการที่ชัดเจน

การพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน ส่งเสริมการมีส่วนร่วมและการขยายตัวของผู้ประกอบการ ให้ความช่วยเหลือแก่สมาชิกใหม่ เพื่อลดช่องว่างของระดับการพัฒนา

บูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก จัดทำเขตการค้าเสรี พันธมิตรทางเศรษฐกิจกับประเทศคู่ค้าสำคัญ

๓. การเตรียมความพร้อมของกรมการขนส่งทางบก

- การเตรียมความพร้อม AEC ของกรมการขนส่ง
- ความตกลง/กฎหมายภายใน
- โครงสร้างพื้นฐาน
- พัฒนาส่งเสริมผู้ประกอบการ
- การเชื่อมโยงข้อมูลสถิติ
- ทีวีรถ/ใบอนุญาตขับรถ/เอกสารและเครื่องหมายประจำรถ
- ความปลอดภัยและการใช้กฎหมาย

นายภูมินทร์ หะมิบุตร รองประธานกรรมการหอการค้าไทยผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

ได้นำเสนอซึ่งสามารถแบ่งเป็นประเด็นย่อยต่างๆ ได้ดังนี้

๑) คำนิยามของระบบโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้องให้เกิดการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รวบรวม กระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการให้ มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ และ ทั้งนี้ กระบวนการจะมีประสิทธิภาพได้ จะต้องมียุทธศาสตร์ ๓ คือ การขนส่ง การบริหารคลังสินค้า สั่งซื้อ

บริหารข้อมูล และการเงิน และกิจกรรมเสริม คือ การบริหารคลังสินค้า ขนย้ายวัสดุ จัดซื้อจัดหา บรรจุหีบห่อ และบริหารอุปสงค์ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบขีดความสามารถของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ยังไม่เป็นระบบมากนักจะแตกต่าง จากระบบโลจิสติกส์ในต่างประเทศซึ่งมีการจัดเก็บและขนส่งที่เป็นระบบ ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา ธุรกิจไทยเริ่มเข้าสู่ระดับการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยได้มีการพัฒนาอย่างมากในส่วนของผู้ประกอบการรายใหญ่ แต่ยังไม่สามารถขยายผลไปสู่ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดใหญ่ได้อย่างทั่วถึง

๒) สถานการณ์ด้านโลจิสติกส์เปรียบเทียบของภูมิภาคในปัจจุบัน

ปัจจุบันได้มีดัชนีชี้วัดเพื่อวัดความพึงพอใจด้านโลจิสติกส์ ซึ่งภาพรวมด้านความสามารถของระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยเมื่อเทียบ ระหว่างปี พ .ศ. ๒๐๑๐ และ ๒๐๑๒ มี เพียง ๓ ประเทศที่มีการพัฒนาระบบดังกล่าวน้อยกว่าประเทศอื่นๆ คือ ประเทศไทย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม

สภาพปัญหาโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งในประเทศไทยปัจจุบันยังประสบปัญหาด้านขนส่งที่มีต้นทุนสูง การขนส่งทางน้ำ ที่มีข้อจำกัด และการขนส่งทางราง ที่ไม่ได้รับการพัฒนาในด้านกฎหมายรูปแบบในการดำเนินงาน และศักยภาพที่เต็มความสามารถ

๓) ปัจจัยที่ส่งผลต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ปัจจุบัน คือ ประตุการค้ำสำหรับนำเข้าและส่งออก และการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศทาง ถนน น้ำ และราง ซึ่งสภาพของประตุการค้ำปัจจุบันมีอุปสรรคเป็นอย่างมาก เนื่องจาก โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เพียงพอ ขั้นตอนและเอกสารที่ซับซ้อน และกฎระเบียบที่ล้าสมัย

สำหรับปัจจัยที่ คาดว่าจะ ส่งผลกระทบ ต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต คือ นโยบายรัฐบาล ราคาน้ำมัน ขาดแคลนแรงงาน เป็นต้น

๔) ประเด็นที่ควรปรับปรุงเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ AEC มีทั้งสิ้น ๒ ประเด็น ได้แก่

๔.๑) ด้านประตุการค้ำ เช่น ควรปรับปรุงการอำนวยความสะดวกที่ประตุการค้ำชายแดน และปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

๔.๒) ด้านโครงข่ายการเชื่อมโยง การขนส่ง เช่น เพิ่มสัดส่วนการขนส่งให้มากขึ้น พัฒนาบุคลากรทั้งภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

ทั้งนี้ ประเทศไทยนั้นมีศักยภาพการเป็น ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงการค้าของกลุ่มประเทศอาเซียนกับ เอเชียเหนือ อเมริกาเหนือ และป ระเทศโซนโอเชียเนีย ซึ่งสิ่งที่จะทำให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยประสบความสำเร็จ คือ ประตุการค้ำและการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ และมีผู้บริการโลจิสติกส์ที่ดี

นายอุตร คงคาเขตร ผู้แทนบริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ เมเนจเม้นท์ จำกัด

ได้กล่าวถึงประเด็นการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนความท้าทายด้านโลจิสติกส์ ซึ่งได้แบ่งออกเป็น ๔ ประเด็นย่อย คือ ๑) ความท้าทายด้านโลจิสติกส์ ๒) การเตรียมรับมือด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ๓) กรณีศึกษาภาคเอกชน ของบริษัท เอสซีจีฯ และ ๔) ข้อเสนอแนะในการเตรียมความพร้อมของภาครัฐ

๑) ความท้าทายด้านโลจิสติกส์

เนื่องด้วยการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC เป็นที่น่าสนใจเนื่องจากหลายประเด็น อาทิ จำนวนประชากร สัดส่วน GDP มูลค่าของการค้าระหว่างประเทศ จำนวนนักท่องเที่ยว เป็นต้น ประกอบกับกลุ่มประเทศอาเซียนมีความได้เปรียบในการแข่งขันของแต่ละประเทศ ที่หลากหลาย โดยแบ่งออกเป็นความได้เปรียบด้านวัตถุดิบและแรงงาน ฐานการผลิต และเทคโนโลยี โดยประเทศไทยได้เปรียบในด้านฐานการผลิต และเทคโนโลยี ทั้งนี้ ยังคงมีความท้าทายด้านโลจิสติกส์ ที่กลุ่มประเทศอาเซียนยังต้องเผชิญอยู่ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานที่ยังมีความพร้อมไม่มากนัก สมาชิกในโซ่อุปทานที่ขาดประสิทธิภาพ แรงงานไม่มีคุณภาพเท่าที่ควร และระบบเครือข่ายการสื่อสารที่ยังไม่ค่อยมีประสิทธิภาพเนื่องจาก อุปสรรคด้านเทคโนโลยี ภาษาอังกฤษ เป็นต้น

๒) การเตรียมรับมือด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประเทศไทยมีศักยภาพเพียงพอในการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคอยู่แล้ว เพราะมีทางหลวง ๑๒ สายในประเทศ เชื่อมโยงกับประเทศในอาเซียน แต่ยังคงจะมีการพัฒนาประเทศด้วยเทคโนโลยี และการวิจัยและพัฒนา อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากจะสามารถเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าและบริการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมทั้งควรพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศ เช่น การขนส่ง การโทรคมนาคมและสารสนเทศ และการพลังงาน เป็นต้น

๓) กรณีศึกษาด้านโลจิสติกส์ของภาคเอกชน (บริษัท เอสซีจีฯ)

บริษัท เอสซีจีฯ ได้มีการขยายการลงทุนไปในกลุ่มประเทศอาเซียน มากมายนับตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๙๓ อีกทั้งยังมีการส่งบุคลากรของบริษัทฯ ออกไปทำงานในประเทศอาเซียน แต่ยังคงมีปัญหาและอุปสรรคในด้านความแตกต่างของวัฒนธรรม และการคิดหาแนวทางปลูกฝังความจงรักภักดีต่อองค์กรให้กับพนักงานท้องถิ่นให้มากขึ้น บริษัทฯ ยังได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรับโอกาสในการเข้าสู่ AEC เช่น พัฒนาสินค้าและบริการที่มีมูลค่าเพิ่ม และพัฒนาความเป็นเลิศในการปฏิบัติงาน รวมถึงลงทุนในการวิจัยและพัฒนาและ เทคโนโลยี

๔) ข้อเสนอแนะในการเตรียมความพร้อมของภาครัฐ

๔.๑) ควรมีการจัดรูปแบบการคมนาคมให้ไป ในทิศทางเดียวกัน เช่นรูปแบบของยานพาหนะ ความปลอดภัยของการขั้รถยนต์ที่มีพวงมาลัยแตกต่างกัน และเครื่องหมายจราจร เป็นต้น

๔.๒) ควรมีการอำนวยความสะดวกในการข้ามชายแดน จัดระเบียบชาวต่างด้าว แต่ต้องมีการควบคุมปัญหาด้านอาชญากรรมด้วย

๔.๓) ควรมีการพัฒนาเอสเอ็มอีท้องถิ่น

๔.๔) ควรมีการอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว

๔.๕) ควรมีการส่งเสริมทักษะด้านภาษา วัฒนธรรม และทัศนคติที่ดี

ทั้งนี้ “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” เป็นหัวใจในการเตรียมความพร้อมด้านโลจิสติกส์สู่ AEC

รองศาสตราจารย์สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ได้นำเสนอซึ่งสามารถแบ่งเป็นประเด็นย่อยต่างๆ ได้ดังนี้

๑) ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งถือได้ว่ามีขีดความสามารถสูงกว่าแรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจ ในภาพรวม อย่างไรก็ดี ยังคงต้องมีการปรับปรุงในหลายๆ ด้าน ซึ่งในการประกอบการธุรกิจ

๒) ประเภทของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และองค์ความรู้เฉพาะเพื่อจัดการโลจิสติกส์

ในการดำเนินการธุรกิจ ประเภทของบุคลากรด้านโลจิสติกส์สามารถแบ่งได้ออกเป็น ๔ กลุ่ม คือ ๑) ผู้ปฏิบัติการ (Operator) ๒) หัวหน้างาน (Supervisor) ๓) ผู้จัดการ (Manager) และ ๔) ผู้บริหารระดับสูง (Executive) โดยระดับผู้บริหารจะต้องมีองค์ความรู้เฉพาะเพื่อจัดการโลจิสติกส์ โดยผู้บริหารระดับสูง จะต้องมีความรู้ในด้าน การกำหนดยุทธศาสตร์ การออกแบบองค์กร (Organization design) และการบริหารความเชื่อมโยงและความสัมพันธ์ภายในบริษัท (Intra-firm) และระหว่างบริษัท (Inter-firm) ทั้งนี้ ในระดับผู้จัดการจะต้องมีองค์ความรู้เฉพาะเพื่อจัดการโลจิสติกส์ คือ การบริหารกระบวนการ (Process management) การบริหารและวางแผนทรัพยากร (Resource management & planning) และ การบริหารความเชื่อมโยงและความสัมพันธ์ภายในบริษัท และระหว่างบริษัท เช่นเดียวกับผู้บริหารระดับสูง

๓) การเปลี่ยนแปลงของการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ใน AEC

รูปแบบของโลจิสติกส์ในช่วง ก่อนการเปิดเสรีใน AEC จะอยู่ใน รูปแบบประเทศใดประเทศ หนึ่งประเทศเดียว แต่เมื่อมีการเปิดเสรีใน AEC เรียบร้อยแล้ว รูปแบบของโลจิสติกส์จะมีประเทศทำหน้าที่เป็น ศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ไปสู่ประเทศต่างๆในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งจะเป็นประเทศที่เป็ฯศูนย์กลางในรูปแบบใหม่ ที่เป็นการสร้างคุณค่า Value-Added ซึ่งจะเป็นศูนย์กลางที่เสมือนจริง (Virtual Center) ที่ควบคุมการค้า และโลจิสติกส์ของภูมิภาค

๔) บทเรียนจากประชาคมยุโรป (European Union: EU) มีทั้งข้อดีและข้อเสียที่สามารถนำมา ปรับใช้กับ AEC ในหลายประเด็นด้วยกัน ดังนี้

ข้อดี

- สินค้าหลากหลาย ราคาสินค้าถูกลง เนื่องจากประสิทธิภาพที่สูงขึ้น
- เกิดการขยายตัวของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์

ข้อเสีย

- ประเทศใน EU ลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างกัน แต่ในขณะเดียวกัน ด้วยอำนาจ ต่อรองที่เพิ่มขึ้น กลับเพิ่มอุปสรรคทางการค้ากับประเทศนอกกลุ่ม
 - ธุรกิจที่เป็นท้องถิ่น ถูกคุกคามจากคู่แข่งซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่มีความได้เปรียบจากการ มีฐานตลาดหรือฐานปฏิบัติการในหลายประเทศ
-