



ISSN 0125-8516
<http://e-journal.dip.go.th>

อุตสาหกรรมสาร

วารสารของกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม พิมพ์เป็นปีที่ 55 ฉบับเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน 2556

กฎหมาย
สิทธิประโยชน์
ข้อพึงระวัง
ของชาติต่างๆในกลุ่มAEC

รู้เขา รู้เรา
กับเศรษฐกิจของประเทศ
เพื่อนบ้านในอาเซียน

ตติ ยานยนต์
มองแนวโน้มส่งออกกลุ่มสินค้า
เครื่องจักรกลในตลาด 'อินโดนีเซีย'

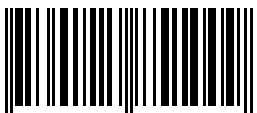
ทีไทย แสเน็ค ฟู้ดส์
รุกตลาดเวียดนาม
ลงสนามการค้า AEC

มุมมอง
และการเตรียมความพร้อม
ของประเทศต่างๆในอาเซียน



เปิดประตูการค้าสู่ AEC

ISSN 0125851-6



หน่วยงานเครือข่าย กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมในส่วนภูมิภาค

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 1

(เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ลำพูน ลำปาง พะเยาแพร่ น่าน)
158 ถนนทุ่งโฮเต็ล ต.วัดเกต อ.เมือง จ.เชียงใหม่ 50000
โทรศัพท์ (053) 245 361-2, 243 494, 242 226
โทรสาร (053) 248 315
e-mail: ipc1@dip.go.th

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 2

(พิษณุโลก สุโขทัย อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์ ตาก)
292 ถนนเลี้ยวเมือง-นครสวรรค์ ต.บ้านไร่
อ.เมือง จ.พิษณุโลก 65000
โทรศัพท์ (055) 282 957-9 โทรสาร (055) 283 021
e-mail: ipc2@dip.go.th

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 3

(พิจิตร กำแพงเพชร นครสวรรค์ อุทัยธานี
ชัยนาท สิงห์บุรี ลพบุรี)
200 ม.8 ถนนเลี้ยวเมือง ต.ท่าหลวง
อ.เมือง จ.พิจิตร 66000 โทรศัพท์ (056) 613 61-5
โทรสาร (056) 613 559 e-mail: ipc3@dip.go.th

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 8

(สุพรรณบุรี กาญจนบุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา
นครปฐม นนทบุรี ราชบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม
เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์)
117 หมู่ 1 ถนนมาลัยแมน ต.ดอนก่ายาน
อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี 72000
โทรศัพท์ (035) 441 027, 441 029, 441 031
โทรสาร (035) 441 030
e-mail: ipc8@dip.go.th

หน่วยงานส่วนกลาง

(กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ
นนทบุรี ปทุมธานี ถนนพระรามที่ 6 ราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0 2202 4422-3 โทรสาร 0 2354 3152

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 11

(สงขลา ตรัง พัทลุง สตูล ยะลา ปัตตานี นราธิวาส)
165 ถนนกาญจนาภิเษก ต.น้ำน้อย อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา 90110
โทรศัพท์ (074) 211 905-8 โทรสาร (074) 211 904
e-mail: ipc11@dip.go.th

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 4

(อุดรธานี หนองบัวลำภู หนองคาย เลย)
399 ม.11 ถนนมิตรภาพ ต.โนนสูง อ.เมือง จ.อุดรธานี 41330
โทรศัพท์ (042) 207 232-6, 207-238 โทรสาร (042) 207 241
e-mail: ipc4@dip.go.th

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 5

(ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด
มุกดาหาร สกลนคร)
86 ถนนมิตรภาพ ต.สำราญ อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40000
โทรศัพท์ (043) 379 296-9 โทรสาร (043) 379 302
e-mail: ipc5@dip.go.th

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 7

(อุบลราชธานี ยโสธร อำนาจเจริญ ศรีสะเกษ)
222 หมู่ที่ 24 ถนนคลังอาวุธ ต.ขามใหญ่ อ.เมือง
จ.อุบลราชธานี 34000
โทรศัพท์ (045) 313 772, (045) 313 945,
(045) 314 216, (045) 314 217
โทรสาร (045) 312 378, (045) 312 493
e-mail: ipc7@dip.go.th

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 6

(นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์)
333 ถนนมิตรภาพ ต.สูงเนิน อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา 30170
โทรศัพท์ (044) 419 622 โทรสาร (044) 419 089
e-mail: ipc6@dip.go.th

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9

(ชลบุรี ฉะเชิงเทรา ระยอง จันทบุรี สระบุรี
ตราด นครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว)
67 ม.1 ถนนสุขุมวิท ต.เสม็ด อ.เมือง จ.ชลบุรี 20000
โทรศัพท์ (038) 261-203, 273-702, 784 654-5
โทรสาร (038) 273 701
e-mail: ipc9@dip.go.th

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 10

(นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี กระบี่ ภูเก็ต พังงา ระนอง ชุมพร)
131 ม.2 ถนนเทพรัตนกวี ต.วัดประดู่ อ.เมือง จ.สุราษฎร์ธานี 84000
โทรศัพท์ (077) 200 395-8 โทรสาร (077) 200 449
e-mail: cre-pic10@dip.go.th

Contents

วารสารของกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม พิมพ์เป็นปีที่ 55 ฉบับเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน 2556



16



13



25



28



05 SMEs Report

จุดยืนประเทศไทย

ศูนย์กลางการคมนาคม

ศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียน

13 Market & Trend

อุตสาหกรรมไทยหลังปี 2558

ชี้โอกาสและความท้าทาย

16 SMEs Talk

มุมมองและการเตรียมความพร้อม

ของประเทศต่างๆในอาเซียน

19 SMEs Focus

รู้เขา รู้เรา

กับเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน

22 SMEs Info

การเตรียมความพร้อม

ของกระทรวงอุตสาหกรรมเข้าสู่ AEC

25 Show Case

บริษัท ทีไทย สเน็ค ฟู้ดส์ จำกัด

รुकตลาดเวียดนามลงสนาการการค้า AEC

28 Show Case

ตติ ยานยนต์

มองแนวโน้มส่งออกกลุ่มสินค้าเครื่องจักรกล

ในตลาด 'อินโดนีเซีย'

30 Information

สัญลักษณ์บ่งบอกวัฒนธรรม

ประจำชาติอาเซียน

32 Knowledge

กฎหมาย - สิทธิประโยชน์ - ข้อพึงระวัง

ของชาติต่างๆ ในกลุ่ม AEC ที่นักลงทุนพึงรู้ไว้

38 Report

เปลี่ยนโฉมหน้าเศรษฐกิจประเทศไทย ปี 2020

ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก

40 Book Corner

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

อาเซียน (ASEAN) หรือ “สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 2510 โดยในระยะแรกนั้น มีสมาชิกเริ่มแรกจำนวน 6 ประเทศ ได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ภายหลังได้มีสมาชิกเพิ่มขึ้นอีก 4 ประเทศ คือ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม หรือที่เรียกกันว่า CLMV โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างสันติภาพในภูมิภาคอันจะนำไปสู่ความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรม และได้มีการรวมกลุ่มเพื่อขยายความร่วมมือและการค้าระหว่างกันให้มากยิ่งขึ้น โดยการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) เมื่อปี 2535

ต่อมาในปี 2546 อาเซียนได้กำหนดทิศทางที่แน่ชัดว่าความร่วมมือจะต้องเดินทางไปสู่การเป็น **ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน** (ASEAN Economic Community: AEC) ภายในปี 2558 ทั้งนี้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น ถือเป็นเพียงหนึ่งในสามเสาหลักของ **ประชาคมอาเซียน** (ASEAN Community) โดยอีกสองเสาหลัก คือ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community) และประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community) และได้มีการจัดทำกฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) เพื่อกำหนดดำเนินงานไปสู่ประชาคมอาเซียน

ในการที่จะรวมตัวเป็น “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” ภายในปี 2558 นั้น กลุ่มประเทศอาเซียนได้จัดทำแผนงานในเชิงบูรณาการในด้านเศรษฐกิจต่างๆ หรือ “พิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” (AEC Blueprint) โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 เรื่อง ดังนี้

1. การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว
2. การสร้างอาเซียนให้เป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงในเวทีการค้าโลก
3. การพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียมกันระหว่างสมาชิกอาเซียน
4. การเชื่อมโยงของอาเซียนเข้ากับเศรษฐกิจโลก

ที่ผ่านมา นโยบายอุตสาหกรรมของไทย มักจะมุ่งเน้นที่การผลิตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจในเชิงตัวเลขเป็นหลัก แต่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โครงสร้างการผลิต และการยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าและสร้างความยั่งยืนอย่างจริงจัง

โครงการของรัฐบาลภายใต้แผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง พ.ศ.2556 - 2563 เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 ถือเป็นจุดเริ่มต้นของการสร้างความแข็งแกร่งให้กับระบบเศรษฐกิจ สังคม เพื่อเตรียมความพร้อมให้ประเทศไทยก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน และแข่งขันในตลาดโลกได้อย่างสมบูรณ์แบบ

บรรณาธิการบริหาร

อุตสาหกรรม

เจ้าของ

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

ถนนพระรามที่ 6 เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

คณะที่ปรึกษา

นายโสภณ ผลประสิทธิ์

อธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

นายวิรัตน์ นิลदानวงศ์

รองอธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

นางศิริรัตน์ จิตต์เสรี

รองอธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

นายกอบชัย สังสิทธิสวัสดิ์

รองอธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

นายกิตติพัฒน์ ปณิธานารักษ์

ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

บรรณาธิการอำนวยการ

นางอร ทิมะพันธุ์

ผู้อำนวยการกลุ่มประชาสัมพันธ์

บรรณาธิการบริหาร

นางสาวปณทิพย์ เปลี่ยนโมฬี

กองบรรณาธิการ

นายชูศักดิ์ เอกชน, นางสมจิตต์ เตียวสุนทรวงศ์, นายวีระพล ผ่องสุภา, นายไพฑูรย์ มะเียเมือง, นางสุรางค์ งามวงศ์, นายวัชรชัย มะกล้าทอง, นางสาวกนกกรักษ์ นุกูลโรจน์, นางเกสร ภูแดง

ฝ่ายภาพ

นางวิภาณี อวยพรรุ่งรัตน์, นายชเนศ ศรีพิทักษ์, นางสมใจ รัตนชาติ, นายธนาธิร กาลพัก, นายสุทิน คณาเดิม,

ฝ่ายสมาชิก

นางสาวกัลลิกา ชุมศรี, นายสุรินทร์ ม่วงน้อย, นางสาวศิริธร ชัยรัตน์

จัดพิมพ์

บริษัท ซี แอด โปรโมชัน (1997) จำกัด

77/14 หมู่บ้านชลลดา ซ.2 ถนนสายใหม่

แขวงสายไหม เขตสายไหม กรุงเทพฯ 10220

โทร. 02 991 3031-3 แฟกซ์ 02 991 3066

สมัครสมาชิกวารสาร

บรรณาธิการวารสารอุตสาหกรรมสาร

กลุ่มประชาสัมพันธ์ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

ถนนพระรามที่ 6 เขตราชเทวี กทม. 10400

สมัครผ่านโทรสาร 02 354 3299

สมัครผ่านเว็บไซต์

<http://e-journal.dip.go.th>

“บทความ บทสัมภาษณ์

หรืองานเขียนที่ตีพิมพ์ในวารสารเล่มนี้

เป็นความคิดเห็นส่วนตัวของผู้เขียนแต่ละท่าน

ทางวารสารไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป

หากประสงค์จะนำบทความใดๆ ในวารสารไปตีพิมพ์เผยแพร่

ควรแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรต่อกองบรรณาธิการ”

จุดยืนประเทศไทย ศูนย์กลางการคมนาคม ศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียน

ในการรักษาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันและเพื่อเพิ่มอำนาจทางการค้าในกลุ่มสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economics Community หรือ AEC) นั้น มีความจำเป็นที่ประเทศสมาชิกต้องมีการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง ระบบโทรคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ ก่อให้เกิดการหมุนเวียนอย่างเสรีของสินค้า การบริการและเงินทุน ในการจัดระบบการขนส่งของประเทศนั้นจะต้องมีส่วนสนับสนุนและส่งเสริม Roadmap ที่เป็นจุดเด่นของประเทศและสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้

สำหรับ Roadmap ของประเทศสมาชิก AEC อาทิเช่น

ไทย : การท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศ

พม่า : สินค้าเกษตรและสินค้าประมง

เวียดนาม : โลจิสติกส์

มาเลเซีย : ยางและสิ่งทอ

ฟิลิปปินส์ : อิเล็กทรอนิกส์

อินโดนีเซีย : ยานยนต์และผลิตภัณฑ์ไม้

สิงคโปร์ : เทคโนโลยีสารสนเทศและการบริการด้านสุขภาพ

ประเทศไทยเองนั้นนับว่ามีแหล่งที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมหลายประเภทจากการร่วมลงทุนจากในประเทศและต่างชาติ ทั้งนี้เป็นเพราะประเทศไทยสามารถขนส่งวัตถุดิบและสินค้าได้ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ อีกทั้งยังเป็นแหล่งที่ตั้งที่เหมาะสมในการกระจายสินค้า อย่างไรก็ตาม ปัญหาหลักของการคมนาคมในประเทศก็คือให้การขนส่งทางบกมาก่อให้เกิดต้นทุนการขนส่งที่สูง ระบบรางมีน้อยและไม่ครอบคลุมพื้นที่

ศูนย์บริการขนส่งสินค้าประเภท Inland container depot หรือ ICD ยังมีน้อย สภาพพื้นผิวถนนอยู่ในสภาพไม่ดี ส่วนท่าเรือก็มีความคับคั่ง ในการจะเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 จึงมีความจำเป็นจะต้องแก้ไขปัญหาการคมนาคมโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการคมนาคมเพื่อให้สามารถเป็นศูนย์กลาง (Hub) ของการดำเนินธุรกิจและสามารถกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย

โครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งที่ได้มีการศึกษาจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมี 4 ด้านคือ

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งที่ประตูการค้า เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน หรือด่านชายแดน
2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับ AEC ทั้งทางถนน ทางราง และระบบขนส่งสาธารณะ
3. การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

4.พัฒนาทางด้านกฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศ สำหรับสภาพปัจจุบันและแนวโน้มการพัฒนากระบวนการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับ AEC ของประเทศสรุปได้ดังนี้

การบอก

ไทยสามารถส่งสินค้าไปจำหน่ายยังประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดกับไทย เช่น มาเลเซีย พม่า ลาวและกัมพูชา ซึ่งสามารถส่งต่อสินค้าไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ สำหรับเส้นทางต่างๆ ที่เชื่อมการคมนาคมระหว่างไทยกับเพื่อนบ้านมีหลายเส้นทาง ดังนี้

1. **เส้นทาง R3A** ถือว่าเป็นเส้นทางสายใหม่เชื่อมโยงระหว่างไทย ลาวและจีน หรือกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มน้ำโขงที่ถูกสร้างภายใต้โครงการ “สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ” เส้นทางจะเชื่อมต่อตั้งแต่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เข้าสู่ประเทศลาว (บ่อแก้ว หลวงน้ำทา บ่อเต็น) แคว้นสิบสองปันนา บ่อหาน เชียงรุ่ง และนครคุนหมิง ประเทศจีน ซึ่งสามารถส่งผ่านสินค้าต่อไปยังอินเดียได้ โดยไทยสามารถกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดผู้บริโภคมากกว่า 200 ล้านคนด้วยเส้นทางนี้ โดยในช่วงที่แม่น้ำโขงแห้งขอดจะมีการขนส่งสินค้าในเส้นทางนี้มากขึ้น สำหรับปลายทางที่ตลาดคุนหมิงนั้นสินค้าไทยที่ได้รับความนิยม คือผลไม้สด อาทิเช่น มังคุด ลำไย ทุเรียน และมะขาม เส้นทางนี้นอกจากใช้ขนส่งสินค้าแล้วยังมีธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และเยี่ยมชมวัฒนธรรมระหว่างประเทศ สำหรับปัญหาที่พบในเส้นทางนี้ก็คือที่ด่านบ่อเต็นซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ตั้งอยู่ชายแดนลาว-จีนมีความคับคั่งและรถบรรทุกยังไม่สามารถขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนได้

2. **แนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor)** จะอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งได้มีการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard infrastructure) อาทิเช่น ถนนหรือสะพานข้ามแม่น้ำ และมีการเชื่อมโยงด้านระบบการทำงาน (Soft infrastructure) แนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจจะมีเส้นทางที่เชื่อมโยงประเทศในกลุ่ม GMS ซึ่งประกอบด้วย ไทย ลาว พม่า กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนานและกวางสี) รวม 6 ประเทศ แนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจจะแสดงดังรูปที่ 1 โดยจะแบ่งพื้นที่คมนาคมทางบก ออกเป็นส่วนต่างๆ ดังนี้

• **ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)** จะเชื่อมเส้นทางคมนาคมระหว่างพม่า ไทย ลาว และเวียดนาม มีระยะทางรวม 1,530 ก.ม. เป็นเส้นทางตัดขวางเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกตะวันออกและมหาสมุทรอินเดียตะวันตก จุดที่ผ่านไทยคือจุดข้ามแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหารและด่านที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก นอกจากนี้แล้วเส้นทางนี้จะผ่านจังหวัดตาก สุโขทัย พิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร



GMS Economic Corridor
(ที่มา: กระทรวงคมนาคม)

• **ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)** จะเชื่อมเส้นทางคมนาคมระหว่างจีนตอนใต้ ลาว พม่า และไทย (เส้นทาง R3A/R3B) และจีนตอนใต้กับเวียดนาม (เส้นทาง R12) โดยหลักแล้วเส้นทางนี้จะแบ่งออกเป็น 3 เส้นทางคือ 1. เส้นทางสายตะวันตก (Western subcorridor) 2. เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridor) และ 3. เส้นทางสายตะวันออก (Eastern Subcorridor)

• **ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)** จะเชื่อมเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนาม (เส้นทาง R1 และ R10) มีระยะทางรวม 1,040 ก.ม. สำหรับเส้นทาง R1 จะเป็นเส้นทางที่ผ่านกลางระหว่างทั้ง 3 ประเทศจากกรุงเทพมหานครไปยังพนมเปญ โฮจิมินห์ซิตี้ และเว้จเต ส่วนเส้นทาง R10 จะเป็นเส้นทางที่เลียบชายฝั่งทะเลตอนใต้

ในปัจจุบันรัฐบาลไทยกำลังดำเนินการพัฒนาระบบโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศที่อยู่บนเส้นทางดังกล่าวเพื่อเชื่อมโยงให้ไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมอาเซียน โดยได้มีการลงทุนด้วยงบประมาณ 2 ล้านล้านบาท นอกจากนี้แล้วยังมีโครงการขยายช่องจราจรบนโครงข่าย





ทางหลวงอาเซียน โดยจะทำการขยายให้เป็น 4 ช่องจราจร รวมระยะทาง 6,693 ก.ม. ที่จังหวัดตาก สุโขทัย พิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร เส้นทางนี้ยังอยู่ภายใต้โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเชื่อมต่อด้านการท่องเที่ยวอีกด้วย

3. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หรือ Motor Way เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน กระทรวงคมนาคมได้มีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษทั้งหมด 5 เส้นทาง รวมระยะทาง 710 ก.ม. คือ

- 1) สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ระยะทาง 196 ก.ม.
- 2) สายชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 89 ก.ม.
- 3) สายบางใหญ่-นครปฐม-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 ก.ม.
- 4) สายนครปฐม-สมุทรสงคราม-ชะอำ ระยะทาง 118 ก.ม.
- และ 5) สายบางปะอิน-นครสวรรค์ ระยะทาง 206 ก.ม.

การราง

รัฐบาลและการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้แก่ประชาชนในการเดินทางและเพื่อการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับ AEC ในหลายเส้นทาง ดังนี้

1. การจัดทำแผนสร้างทางรถไฟรางคู่จำนวน 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 873 ก.ม. ให้แล้วเสร็จภายใน ปี 2559 สำหรับเส้นทางประกอบด้วย

- 1) สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
- 2) สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
- 3) สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย
- 4) สายนครปฐม-หนองปลาดุก-หัวหิน
- 5) สายมาบกะเบา-ชุมทาง ถนนจิระ นครราชสีมา
- 6) สายลพบุรี-ปากน้ำโพ



2. การดำเนินการสร้างทางรถไฟที่เชื่อมพื้นที่ตอนในของประเทศกับพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน เช่น

- เส้นทางสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ
- เส้นทางสายบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร
- เส้นทางอรัญประเทศ-ปอยเปต

3. แผนการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย จุดประสงค์ของเส้นทางรถไฟสายนี้เพื่อเชื่อมโยงกับตลาดในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งสามารถกระจายสินค้าไปสู่ภูมิภาคอื่นๆได้ เช่น เอเชียตอนใต้ ยุโรป หรือทวีปแอฟริกา เส้นทางนี้สามารถลดระยะเวลาเดินทางได้เนื่องจากไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา โครงการนี้เป็นส่วนร่วมของโครงการแลนด์บริดจ์ (โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทย) แนวทางเบื้องต้นในการพัฒนาจะเป็นแนวเส้นทางรถไฟ 2 A (ท่าเรือน้ำลึกปากบารา-อำเภอกระบุรี-อำเภอควนกาหลง- อำเภอรัษฎา-อำเภอหาดใหญ่-อำเภอนาหม่อม-อำเภอจะนะ-ท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 ระยะทางรวม 142 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับสายหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ และสายหาดใหญ่-สุไหงโกลิก

4. แผนการพัฒนาศูนย์กลางขนส่งทางรถไฟบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง โครงการนี้มีงบประมาณลงทุนประมาณ 250,000 ล้านบาท ในการปรับเปลี่ยนจากการขนส่งทางถนนมาสู่ระบบราง โดยเป็นโครงการที่มีการดำเนินการระหว่างปี 2554-2563 เส้นทางนี้เป็นทางรถไฟรางคู่สายจะเชิงเตรา-ท่าเรือแหลมฉบัง มีระยะทางรวม 78 ก.ม. ผลประโยชน์ที่ได้จากโครงการนี้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าระหว่างสถานีบรรจุตู้สินค้าที่ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังได้ถึงปีละ 8 แสนตู้ นอกจากนี้ยังได้มีการจัดโครงการบริการยกขนตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบังหรือ Single Rail Transfer Operator (SRTTO) ซึ่งจะมีการติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane หรือ RMG) ซึ่งตั้งเป้าหมายให้สามารถขนถ่ายสินค้าได้ถึง 2.0 ล้านตู้ต่อปี

การนับ

1. การขนส่งทางเรือภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) จะทำการขนส่งจากเวียดนาม



ผ่านไทยไปยังพม่า จากเมืองท่าดานัง เวียดนาม ผ่านไปยังแขวง
สะหวันนะเขตของลาว จากนั้นจะผ่านมายังสะพานมิตรภาพ 2
เพื่อข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดมุกดาหาร โดยจะผ่านจังหวัดกาฬสินธุ์
ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก ไปยังจังหวัดตากก่อนเข้าไปยังพม่า
จนถึงอ่าวมะตะมะ

2. โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวายของพม่า (กำลังก่อสร้าง)
แม้ว่าจุดต้นทางของโครงการจะอยู่ในพม่าแต่ไทยได้รับผลประโยชน์จากเส้นทางการค้าที่เริ่มจากทางเข้าสู่มหาสมุทรอินเดีย
ยุโรปหรือตะวันออกกลาง ผ่านเข้ามายังประเทศไทย ซึ่งสามารถ
ส่งต่อสินค้าผ่านไปยังลาวหรือกัมพูชาหรือท่าเรือดานังในเวียดนาม
ซึ่งเป็นเส้นทางไปสู่เอเชียตะวันออกที่มีจีนและญี่ปุ่น สินค้าใน
เส้นทางนี้มีมูลค่าสูง เช่น น้ำมันหรือก๊าซ

3. ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย เป็นท่าเรือที่
เชื่อมโยงกับประเทศกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ตามข้อตกลงว่าด้วยความ
ร่วมมือเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง
ประกอบด้วย จีน พม่า ลาว และไทย ท่าเรือนี้บริหารงานโดยการ
ท่าเรือแห่งประเทศไทย ท่าเรือนี้เชื่อมโยงประเทศต่างๆ ผ่านท่าเรือ
กรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนอง ส่วนท่าเรือเชียงแสน
2 ได้มีการดำเนินการก่อสร้างถนน 4 เลนเชื่อมเข้าท่าเรือเพื่อช่วยให้
ระบบการบริหารจัดการขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น

4. ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เป็นท่าเรื่อน้ำลึกใน
การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในเขตเศรษฐกิจแหลมฉบัง
เป็นทางออกทางทะเลสู่ประเทศต่างๆ ทั่วโลก ปัจจุบันกำลังดำเนินการ
ก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 (คาดการณ์
สิ้นสุดการก่อสร้างปี 2562) เพื่อให้สามารถแข่งขันกับโครงการทวาย
ของพม่าได้ รัฐบาลปัจจุบันได้มีการวางโครงการปรับแนวเส้นทาง
รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อขนส่ง
สินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและจากประเทศเพื่อนบ้าน
รวมทั้งจีนมายังท่าเรือแหลมฉบังโดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ

ทางอากาศ

ท่าอากาศยานนานาชาติของไทยมีหลายแห่งไม่ว่าจะเป็น
ที่ดอนเมือง สุวรรณภูมิ เชียงใหม่ หาดใหญ่ เชียงรายหรือภูเก็ต จาก
การเปิดเสรีด้านบริการภายใต้กรอบของ AEC จะมีส่วนสำคัญที่
ทำให้จำนวนการขนส่งทางอากาศและจำนวนเที่ยวบินในการติดต่อ
ธุรกิจหรือเพื่อการท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้น โดยพบว่ามูลค่าธุรกิจขนส่ง
ของไทยและการโดยสารทางอากาศในปี 2555 ขยายตัวเทียบจากปี
2554 คิดเป็นร้อยละ 11.2 หรือคิดเป็นมูลค่า 126,500 ล้านบาท
สิ่งสำคัญที่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญคือการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยง
กับประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศในภูมิภาคเดียวกัน เพื่อให้
สายการบินต่างชาติเลือกที่จะแวะยังสนามบินของไทย

สำหรับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิได้รับการผลักดัน
จากสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้เป็น
ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียน โดยมี
เป้าหมายหลัก คือสามารถขยายปริมาณการขนส่งสินค้า
ทางอากาศให้ถึง 2 ล้านตันภายในปี 2558 จากการขยาย
ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านจาก
2.6 หมื่นตัน เป็น 5 แสนตันและทำรายได้เพิ่มขึ้น 5 พันล้าน
ถึง 1 หมื่นล้านบาทต่อไป

การพัฒนาระบบการขนส่งในปัจจุบัน ได้ถูกมุ่งเน้นเพื่อ
การขยายตลาดไปยังกลุ่มลูกค้าใหม่ดังเช่นกลุ่ม CLMV
(กัมพูชา ลาว พม่าและเวียดนาม) ทั้งนี้เนื่องจากพบว่า
มีอัตราการขยายตัวของยอดการส่งออกในช่วง 10 ปีที่
ผ่านมา (ปี 2544-2554) ถึงร้อยละ 21 ในขณะที่ตลาด
อาเซียน ผังตะวันออกที่เป็นลูกค้าเดิม เช่น สิงคโปร์
มาเลเซีย อินโดนีเซีย บรูไนและฟิลิปปินส์มีอัตราการขยาย
ตัวของการส่งออกประมาณร้อยละ 13

ในการพัฒนาระบบคมนาคมนั้นจะต้องมีการวางแผน
การจัดการโลจิสติกส์ควบคู่กันไปด้วย จากข้อกำหนดของ
AEC นั้น ได้มีการระบุให้มีการเปิดเสรีในอุตสาหกรรม
โลจิสติกส์ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน (ASEAN
Framework Agreement on Services) โดยจะมีการเปิด
อย่างเสรีในปี 2556 ธุรกิจที่สำคัญคือธุรกิจการให้บริการ
ขนส่งระหว่างประเทศผ่านทางถนน ระบบราง ทางน้ำและ
ทางอากาศ (International transport by road/rail/maritime/air
freight and courier service) สิ่งนี้ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญ
คือการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบคมนาคมที่
เชื่อมโยงต่อกันถึงประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะต้องพิจารณา
รูปแบบและเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมกับประเภทสินค้า
มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น ระบบติดตามยาน
พาหนะ (GPS) หรือมีการจัดการการขนส่ง (Transportation
Management) ที่มีประสิทธิภาพ



• ที่มาของข้อมูล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
กระทรวงคมนาคม
การรถไฟแห่งประเทศไทย
การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ประเทศไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และผลกระทบต่ออุตสาหกรรมไทย ต่อการเข้าร่วม AEC

บรรยาย: นายศิริจุ จุลกะรัตน์

ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ



ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เป็นเป้าหมายของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน มีการเคลื่อนย้ายสินค้าเสรี การเคลื่อนย้ายบริการเสรี การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรี การเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรี การเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น

อาเซียนจะรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจ โดยจะมีตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and production base) และจะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี

- ผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมในภาพรวม

ด้านบวก จะมีการขยายตลาดเพิ่มมากขึ้น วัตถุดิบสินค้าจะมีราคาถูกลง มีโอกาสการลงทุนเพิ่มมากขึ้น มีอำนาจในการต่อรองเพิ่มมากขึ้น แรงงานในสาขาที่ขาดแคลนก็จะมีเพิ่มขึ้น

ด้านลบ จะมีการแข่งขันที่สูงขึ้น การไหลเข้าของสินค้าคุณภาพจะต่ำลง จะมีการย้ายฐานการผลิตเพิ่มมากขึ้น อาจเกิดการไหลออกของแรงงานในสาขาที่ขาดแคลน

- ผลกระทบด้านสินค้า

ด้านบวก การแข่งขันสูงมากขึ้น เกิดทางเลือกให้กับผู้ซื้อผู้บริโภค

ด้านลบ สินค้าไม่ได้มาตรฐานจากต่างประเทศ



• ผลกระทบด้านการลงทุน

ด้านบวก จะดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น
ด้านลบ อาจถูกแย่งการลงทุนจากต่างชาติไปประเทศที่น่าสนใจ

• ผลกระทบด้านการบริการ

ด้านบวก จะทำธุรกิจบริการได้อย่างเสรีและแก้ไขปัญหาขาดแคลนแรงงานฝีมือโดยเฉพาะภาคบริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว อาทิ ร้านอาหารและโรงแรม ด้านบริการสุขภาพ เช่น โรงพยาบาล บริการสปา

ด้านลบ คู่แข่งในอาเซียนจะเข้ามาเพิ่มขึ้นในสาขาที่มีข้อกีดขวาง เช่น โลจิสติกส์ ไทคอมมูนิตี้ สาขาที่ต้องใช้เงินลงทุนและเทคโนโลยีสูง ธุรกิจสถาปนิกขนาดกลางและขนาดเล็ก

ผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมสาขา

อุตสาหกรรมยานยนต์

• อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จะเติบโตและมีบทบาทมากขึ้นในเครือข่ายการผลิตของอาเซียน

• ผู้ผลิตส่วนใหญ่มีผลประกอบการดีขึ้นในช่วง 2545-2549 แต่ความสามารถในการทำกำไรต่อรายได้ลดลงเนื่องจากต้นทุนการผลิตโดยเฉพาะเหล็กและแรงงานสูงขึ้น

• ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ไทยมีบทบาทมากขึ้นในการป้อนชิ้นส่วนยานยนต์ให้แก่อาเซียนในการผลิตรถยนต์ ขณะที่ญี่ปุ่นมีบทบาทลดลง

• ในการซื้อกิจการ Ogiyama Corp ของกลุ่มไทยซัมมิท สะท้อนว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยต้องการยกระดับด้านเทคโนโลยีและการผลิตของตนไปอีกขั้น

• ไทยยังขาดเหล็กคุณภาพสูง ซึ่งเป็นวัตถุดิบต้นน้ำสำคัญในการผลิตรถยนต์

• อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีความต้องการใช้เหล็กคุณภาพสูง โดยส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น

• ตัวอย่างผลิตภัณฑ์เหล็กที่ใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งไทยและอาเซียนผลิตไม่ได้หรือได้น้อยมาก เช่น เหล็กแผ่นรีดร้อนชนิดม้วนและเหล็กแผ่นเคลือบสังกะสีกัลวาไนซ์

• การพัฒนาอุตสาหกรรมในประเทศเริ่มมุ่งไปที่การส่งเสริมกิจกรรมต้นน้ำมากขึ้น

• การเป็นฐานการผลิตรถยนต์และสิทธิประโยชน์ด้านภาษีจากการส่งเสริมการลงทุน ทำให้บริษัทรถยนต์และชิ้นส่วนทยอยตั้งหน่วยวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ในประเทศไทยมากขึ้นเรื่อยๆ

• ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาในอุตสาหกรรมยานยนต์เพิ่มขึ้นจาก 293 ล้านบาทในปี 2548 มาเป็น 507 ล้านบาทในปี 2550

สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์

• ผู้ประกอบการรายใหญ่ จะส่งออกยานยนต์เพิ่มมากขึ้น ขึ้นส่วนและวัตถุดิบที่ได้มีคุณภาพสูงขึ้น ส่งเสริมความสะดวกในการเป็นเครือข่ายการผลิตยานยนต์ แต่อย่างไรก็ตาม อาจสร้างผลกระทบในระยะยาวเพราะอาจทำให้มีการขยายฐานการผลิตไปในประเทศอาเซียน รวมถึงการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศในอาเซียน

• ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก จะมีการขยายการผลิต การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ได้มากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการต้องปรับตัวให้เข้ากับเครือข่ายอาเซียนและผู้ผลิตที่มีศักยภาพในการแข่งขันต่ำอาจจะแข่งขันไม่ได้และต้องออกจากตลาดไป

แนวทางการรองรับผลกระทบ

• ในเชิงรุก จะมีการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันสนับสนุนเครือข่ายทางธุรกิจและเครือข่ายการผลิตในภูมิภาคอาเซียน พัฒนากลยุทธ์ทางการตลาดและสนับสนุนการค้าชายแดน

• ในเชิงรับ สามารถปรับปรุงมาตรฐานการผลิตและปรับปรุงกฎระเบียบและขั้นตอนต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน

อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์

สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC ต่ออุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์



- ด้านบวก จะมีโอกาสในการบุกตลาดอาเซียน
- ด้านลบ จะต้องแข่งขันกับประเทศในอาเซียนโดยเฉพาะมาเลเซียและอาจต้องเผชิญกับการนำเข้าสินค้าราคาถูกด้วยคุณภาพอีกด้วย

แนวทางการรองรับผลกระทบ

- ในเชิงรุก จะมีการส่งเสริมการหาตลาดและการจับคู่ธุรกิจกับคู่ค้าในอาเซียน มีการสร้างเครือข่ายพันธมิตรในไทยและต่างประเทศ มีการสร้างตราสินค้า มีการยกระดับไปสู่ ODM/OBM และพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางผลิต
- ในเชิงรับ มีมาตรการปกป้องผู้ผลิตในประเทศ เพื่อลดการนำเข้าสินค้าด้วยคุณภาพ มีการรวมกลุ่มเป็นคลัสเตอร์เพื่อพัฒนาทั้งห่วงโซ่อุปทานและแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ

อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป

สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน ACE ต่ออุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป

- ด้านบวก จะเป็นประโยชน์ทางด้านการผลิต เช่น แหล่งวัตถุดิบ แรงงานราคาถูกและได้ขยายตลาดในอาเซียน
- ด้านลบ ต้องแข่งขันกับประเทศในอาเซียนด้วยกันโดยเฉพาะอินโดนีเซีย เวียดนาม มาเลเซียและขาดแคลนวัตถุดิบภายในประเทศและราคาสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน

แนวทางการรองรับผลกระทบ

- ในเชิงรุก จะเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน มีการสนับสนุนเครือข่ายทางธุรกิจและเครือข่ายการผลิต

ในภูมิภาคอาเซียน มีการพัฒนากลยุทธ์ทางการตลาดและสนับสนุนการค้าชายแดน

- ในเชิงรับ มีการปรับปรุงมาตรฐานการผลิตและปรับปรุงกฎระเบียบและขั้นตอนต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน

อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง

สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน ACE ต่ออุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง

- ด้านบวก มีโอกาสในการบุกตลาดอาเซียนและโอกาสในการร่วมมือกันอาเซียนเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตยางของโลก
- ด้านลบ ต้องแข่งขันกับจีนและประเทศในอาเซียนด้วยกันโดยเฉพาะมาเลเซีย

แนวทางการรองรับผลกระทบ

- ในเชิงรุก ได้ส่งเสริมการหาตลาดและจับคู่ธุรกิจกับคู่ค้าอาเซียน ได้พัฒนาองค์ความรู้ฐานข้อมูลตลาดในอาเซียน อีกทั้งสร้างเครือข่ายพันธมิตรทั้งในและต่างประเทศและส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต
- ในเชิงรับ ได้รวมกลุ่มเป็นคลัสเตอร์เพื่อพัฒนาทั้งสายโซ่อุปทานและยังส่งเสริมการแปรรูปผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม อีกทั้งสร้างตราสินค้าและพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้หลากหลาย

อุตสาหกรรมพลาสติกและเม็ดพลาสติก

สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC ต่ออุตสาหกรรมพลาสติกและเม็ดพลาสติก





- ในด้านบวก มีโอกาสในการบุกตลาดอาเซียนโดยเฉพาะพลาสติกบรรจุภัณฑ์

- ในด้านลบ ต้องแข่งขันกับประเทศในอาเซียนด้วยกัน โดยเฉพาะสิงคโปร์และมาเลเซีย และประเทศนอกอาเซียน เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี

แนวทางการรองรับผลกระทบ

- ในเชิงรุก ได้ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา ได้ขยายตลาดโดยเจาะกลุ่มเป้าหมายเฉพาะกลุ่ม ได้ส่งเสริมการจับคู่ธุรกิจ พัฒนาฐานข้อมูลตลาดอาเซียนและพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการผลิต

- ในเชิงรับ ยกกระตือรือร้นการผลิตไปสู่ ODM/OBM สร้างเครือข่ายการผลิตทั้งในและต่างประเทศ รวมกลุ่มเป็นคลัสเตอร์เพื่อพัฒนาทั้งสายโซ่อุปทานและสร้างตราสินค้า

อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC ต่ออุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

- ในด้านบวก มีโอกาสในการลงทุนต่างประเทศเพื่อลดต้นทุนค่าแรงในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้น มีโอกาสในการใช้สิทธิ GSP ใน CLMV เพื่อส่งออกไปยุโรป ได้มีโอกาสในการร่วมมือกันเพื่อเป็นศูนย์กลางการค้าของโลก

- ในด้านลบ ต้องแข่งขันกับประเทศในอาเซียนด้วยกัน โดยเฉพาะ อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนามและประเทศนอกอาเซียน เช่น จีน ไต้หวัน เกาหลี ฮองกง ญี่ปุ่น

แนวทางการรับผลกระทบ

- ในเชิงรุก ได้แสวงหาแหล่งวัตถุดิบคุณภาพดี ราคาถูกจาก AEC ได้ย้ายฐานการผลิตไปในประเทศที่มีความได้เปรียบในการส่งออกและแรงงานราคาถูก ทำวิจัยด้านการตลาด สร้างตราสินค้า พัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมสร้างสรรค์ ทำวิจัยและพัฒนาสายผลิตภัณฑ์

- ในเชิงรับ ได้รักษาตลาดเดิมและเจาะตลาดใหม่ที่มีแนวโน้มที่ดี เช่น สเปน ตุรกี มีการเชื่อมโยงกับประเทศในอาเซียนในการแบ่งผลผลิตตามความถนัดในห่วงโซ่อุปทาน รวมกลุ่มเป็นคลัสเตอร์ สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งทุน

สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC ต่ออุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์

- ในด้านบวก มีโอกาสในการนำเข้าปุ๋ยเคมีราคาถูกจากมาเลเซียสำหรับผลิตผลทางการเกษตรและมีโอกาสในการนำเข้าสารตั้งต้นคุณภาพดีราคาถูกสำหรับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ

- ในด้านลบ ต้องแข่งขันกับประเทศในอาเซียนด้วยกัน โดยเฉพาะมาเลเซีย สิงคโปร์ และประเทศนอกอาเซียน เช่น จีน ญี่ปุ่น สหรัฐฯ

สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC ต่ออุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ

- ในด้านบวก เป็นแหล่งผลิตพลอยสีของโลกที่สำคัญ เคลื่อนย้ายการลงทุนไปยังประเทศอื่นในอาเซียนได้ง่ายขึ้นและลดต้นทุนการผลิตได้ด้วยการเคลื่อนย้ายแรงงานอย่างเสรี

- ในด้านลบ ไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงในทุกตลาดหลัก ยกเว้นอาเซียน มีสินค้าฟุ่มเฟือยการซื้อขึ้นกับรายได้และภาวะเศรษฐกิจ มีวัตถุดิบที่จำกัดและแต่ละประเทศมีวัตถุดิบที่แตกต่างกันและการแข่งขันทางการค้ารุนแรงมากขึ้น

สิ่งที่จะเกิดขึ้นใน AEC ต่ออุตสาหกรรมน้ำตาล

- ในด้านบวกมีความสามารถในการแข่งขันอยู่ในระดับสูงกว่าประเทศอื่นโดยเปรียบเทียบในทุกตลาดหลัก ยกเว้นตลาดสหรัฐฯ

- ในด้านลบมีปัญหาโครงสร้างเชิงระบบของไทย ผลิตภาพน้ำตาลต่อไร่ ไทยเท่ากับ 10.2 ตันต่อไร่ ออสเตรเลียเท่ากับ 13.4 ตันต่อไร่ และ บราซิล 12.5 ตันต่อไร่ และแนวโน้มการเติบโตของเครื่องดื่มที่ไม่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์และของหวานมีการขยายตัวดี

แนวทางการรองรับผลกระทบ

- ในเชิงรุก สามารถเพิ่มผลผลิตอ้อยต่อไร่ ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อลดต้นทุน เพื่อส่งเสริมแผนการตลาดในอาเซียนโดยมุ่งเน้นตลาดในอินโดนีเซีย เวียดนาม และฟิลิปปินส์

- ในเชิงรับ สามารถปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาลทราย เพิ่มความสามารถในการแข่งขันเชิงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เผยแพร่ความรู้เรื่องแหล่งกำเนิดสินค้าและตั้งศูนย์ให้คำปรึกษาทางด้านกฎหมายกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอีกด้วย



ที่มา

งานสัมมนาให้ความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน วันที่ 6-8 มี.ค. 2556 ณ โรงแรม มิวราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ จัดโดย กระทรวงอุตสาหกรรม



อุตสาหกรรมไทยหลังปี 2558 ซีโอกาสและความท้าทาย

ถึงเวลานี้ ปี 2556 เหลืออีกไม่ถึง 2 ปี ต้องเรียกว่า นับถอยหลังเข้าไปทุกขณะกับการก้าวสู่การค้าและการลงทุนภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ที่จะเกิดขึ้นในปี 2558 ด้วยการรวมตัวกันของ 10 ประเทศ ในภูมิภาคอาเซียนได้แก่ ไทย พม่า สิงคโปร์ ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย อินโดนีเซีย บรูไน และฟิลิปปินส์ ซึ่งรวมกันแล้วจะมีประชากรมากกว่า 600 ล้านคน



นายเจน นำชัยศิริ
รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะก่อให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบใหม่ (New Growth) การค้าและการลงทุนจะเสรีอย่างมาก แต่ในขณะเดียวกันเมื่อมีการเปิดตัวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนแล้ว ทุกอย่างจะอยู่บนพื้นฐานของการแข่งขัน โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมที่จะเป็นตัวขับเคลื่อนหลัก และชี้ชะตานาقتصادประเทศว่า 'ขึ้นหรือลง'

ในงานสัมมนาให้ความรู้เพื่อเตรียมความพร้อม สู่ประชาคมอาเซียน เมื่อวันที่ 6-8 มีนาคม 2556 ณ โรงแรม มิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ ซึ่งกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม เป็นได้เฝ้าจัดขึ้น เวทีนี้ยังคงรวบรวมวิทยากรผู้มากความรู้และประสบการณ์ในด้านอุตสาหกรรม โดยเฉพาะการเสวนาหัวข้อ 'โฉมหน้าอุตสาหกรรมไทยหลังปี 2558 โอกาสและความท้าทาย' ที่ได้ผู้ทรงคุณวุฒิมาร่วม แลกเปลี่ยนมุมมองถึง 3 ท่าน ได้แก่

นายวิระศักดิ์ โควสุรัตน์ อธิบดีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

นายเจน นำชัยศิริ รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

นายอภัยชนม์ วัชรสินธุ์ รองกรรมการผู้จัดการ บริษัทเครือเจริญโภคภัณฑ์ ดำเนินรายการโดย **ดร.สมชาย หาญหิรัญ** หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงอุตสาหกรรม



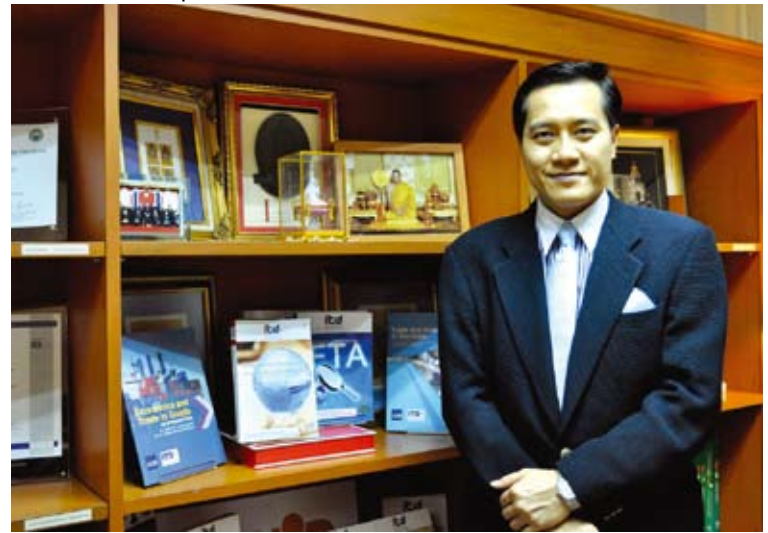
• วันนี้ AEC เป็นอย่างไร เดินไปถึงไหนแล้ว

นายวีระศักดิ์ โควสุรัตน์ - เรื่อง AEC เข้าใจว่า 3 ปีที่ผ่านมาทุกคนเคยได้ยินมามากพอสมควรและไม่มีใครที่ไม่มีโอกาสได้ฟังการสัมมนาเรื่องนี้ ถ้าถามว่า AEC ที่เริ่มขึ้นในวันที่ 1 มกราคม 2559 จะมีอะไรเปลี่ยนแปลงหรือไม่ ขออนุญาตว่าในอาเซียนจะไม่ค่อยมีอะไรเปลี่ยนแปลงมาก แต่ในโลกมันจะเปลี่ยนแปลงไปเยอะ พอถึงเวลานั้น 2-3 อย่างที่กำลังจะเกิดขึ้นและกำลังจะเปลี่ยนแปลงโดยไม่ต้องสนใจเลยว่า เป็นสมาชิกอาเซียนหรือไม่ อย่างแรกก็คือการเซลงไปของสหภาพยุโรปจะส่งผลแรงขึ้นเรื่อยๆ จนกระทั่งถึงเวลานั้นแล้วทั่วโลกจะได้รับผลกระทบนั้นอย่างแท้จริง อย่างที่สองก็คือสหรัฐฯ จะไม่ค่อยหันกลับมาดูหัวแม่เท้าตัวเองมากขึ้น มองจุดยืนตัวเองมากขึ้น แล้วก็จะรู้ว่าผลประโยชน์ของตัวเองนั้นมีอยู่ 2 ที่เมื่อก่อนสหรัฐฯ เคยเข้าใจมาโดยตลอดนับร้อยปีว่า ผลประโยชน์ของตัวเองนั้นอยู่กับยุโรป แต่ในช่วง 5-8 ปีที่ผ่านมาสหรัฐฯ ค่อยๆ มองเห็นตัวเองมากขึ้นว่า ผลประโยชน์ของตัวเองที่แท้จริงนั้นอยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิก และที่จะมองเห็นตัวเองชัดเจนอีกก็คือการหันกลับมาปฏิรูปตัวเองครั้งใหญ่เพราะจะเป็นโอกาสสำคัญที่จะเปลี่ยนเป็นประเทศที่ก้าวหน้าด้วยน้ำมันดีเซลกับน้ำมันเบนซิน ทั้งสองสิ่งนี้ขับเคลื่อนสหรัฐฯ มาโดยตลอดกว่า 100 ปีที่ผ่านมา

• ถ้าเรามองในเชิงธุรกิจคิดว่าการเปิด AEC ภาคอุตสาหกรรมมีความพร้อมมากน้อยเพียงใด

นายเจน นำชัยศิริ - ขอย้อนมาว่าอุตสาหกรรมไทยเกิดขึ้นมาได้ยังไง อุตสาหกรรมไทยก็เหมือนกับหลายๆ ประเทศเกิดขึ้นมาเนื่องจากว่าเราต้องการทดแทนการนำเข้า เพราะว่าพอสงครามโลกขึ้นประเทศใดที่มีความต้องการในเรื่องของสินค้าในการอุปโภคบริโภคต่างๆ มันเพิ่มขึ้น เราจะซื้อเขาต่อไปหรือว่าเราน่าจะเปลี่ยนได้มันก็มีความรู้สึกที่เราก็น่าจะผลิตเองได้ เพราะว่าเรื่องเทคโนโลยีเครื่องจักรต่างๆ มันเกิดขึ้นมันก็มีอยู่ทั่วไปเราก็สามารถที่จะซื้อหามาได้ ที่สำคัญก็คือปัจจัยการผลิตสำหรับอุตสาหกรรม เป็นที่ทราบกันดีคือ 4M หลักเลยก็คือ Money เรื่องเงินในการลงทุนต่างๆ ถ้ามันมีผลตอบแทนเงินมาเอง แต่ปัจจัยที่เป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญก็คือเรื่องของ Manpower แรงงาน เรามีแรงงานอยู่ เทคโนโลยีเรามีอยู่ เรามีแรงงานเรามีทุนพอหาได้ ตลาด (Market) ก็พอไปได้มีตลาดที่ดี ตอนที่เราเริ่มต้นทั้ง 20 ล้านคนมันก็เกิดขึ้นในประเทศไทย เงินทดแทนการนำเข้า สินค้าอะไรที่เป็นสินค้าพื้นฐานก็เกิดขึ้นในอุตสาหกรรม ที่เริ่มเกิดขึ้นนั้นก็จะเป็นอุตสาหกรรมอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ซึ่งก็เห็นชัดเจนว่ามันเป็นเรื่องของปัจจัยสี่

นายวีระศักดิ์ โควสุรัตน์



หลังจากนั้น พอเติบโตขึ้นเรื่อยๆ นโยบายก็เริ่มเปลี่ยนไปการแข่งขันมันก็เริ่มมากขึ้น เราผลิตเองเราก็มีความรู้สึกว่าคุณเราก็มี ความรู้เราก็มี สร้างคนขึ้นมาให้มีความรู้ทางด้านช่าง ด้านของฝีมือแรงงานต่างๆ เราก็คิดว่าเราสามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ สินค้าของเราเริ่มเจาะตลาดไปในต่างประเทศมากขึ้น เราเริ่มผลิตเพื่อการส่งออก เศรษฐกิจของเราก็เริ่มไปผูกกับเศรษฐกิจโลก ไปผูกกับประเทศที่เราส่งสินค้าไปให้ ซึ่งหลักๆ เลยความต้องการแต่ต้นก็คือสหรัฐอเมริกา เพราะเราต้องส่งสินค้าไปประเทศนี้ค่อนข้างเยอะ กับยุโรปก็เยอะ สองตลาดนี้ถือเป็นตลาดหลักของเราในเบื้องต้นที่ทำสินค้าส่งออกด้านอุตสาหกรรม

หลังจากนั้นอุตสาหกรรมไทยก็ขยายตัว และเริ่มมีปัจจัยอื่นเข้ามาเช่น สินค้ามีความหลากหลายมากขึ้นไม่ว่าจะเป็นเครื่องจักร หัตถกรรม สินค้าไอที เป็นต้น ระยะเวลาหลังจากนี้เป็นของอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งก็จะเห็นว่าเป็นการลงทุนของต่างชาติที่เข้ามาในไทย เนื่องจากเขายังมองเห็นโอกาสมองเห็นว่าเรายังมีแรงงาน มีปัจจัยการผลิตที่ดี สำหรับอุตสาหกรรมอาหาร ก็เติบโตได้ดีเพราะว่าเราก็มีวัตถุดิบมีกระบวนการที่เกิดอุตสาหกรรมอาหารขึ้นมาได้ ซึ่งสาเหตุที่เรามีอุตสาหกรรมหลากหลายดังปัจจุบัน เนื่องจากว่าเรามีการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้าและก็มีการผลิตเพื่อการส่งออก เมื่อก่อนนี้เรื่องของกำแพงกันพอเราผลิตเรื่องการส่งออกเราก็ไม่ยากให้สินค้าจากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันง่ายๆ เราก็มีการตั้งกำแพงภาษีเพื่อที่จะปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ อันนี้ เป็นเรื่องธรรมดาทุกประเทศก็ทำเหมือนกัน เป็นที่ทราบกันดีว่าอุตสาหกรรมในอาเซียนส่วนใหญ่ก็เกิดขึ้นด้วยลักษณะที่คล้ายๆ กันก็คือทดแทนการนำเข้าและก็มีกำแพงป้องกัน แล้วจะเห็นได้ว่าพอเริ่ม



มีการส่งออกก็จะเริ่มมีการแข่งขันกัน ก็คงจะปฏิเสธไม่ได้ว่าอุตสาหกรรมของเราในอาเซียนส่วนใหญ่จะมีลักษณะแข่งขันกัน ซึ่งการแข่งขันกันมันก็เป็นพื้นฐานของอุตสาหกรรมอาเซียนมาเป็นเวลานานแล้ว

พอเข้าสู่ประชาคมอาเซียนแล้ว จริงๆแล้วมันเกิดขึ้นหลังจากที่ลดภาษีแล้ว ไม่ได้อยู่ภายใต้ AEC ไม่เกี่ยวกัน แต่แน่นอนประเทศอาเซียนที่เข้ามาาร่วมกันภายหลังที่เรามีกำแพงภาษีอยู่ ในกรอบของอาเซียนก็จะทำให้ประเทศต่างๆ ลดภาษีตามกันมา ซึ่งเป็นเรื่องที่เราต้องทำความเข้าใจ คำถามก็คือว่า ในวันที่ 1 มกราคม 2559 จะเห็นภาพอะไรบ้าง ก็บอกได้ว่าเราเห็นภาพของห้องนอนของเราเหมือนเดิม เราก็ยังไม่ได้ย้ายไปนอนประเทศอื่น เราก็ยังทำมาหากินกันอยู่ประเทศเดิม สินค้าก็ยังเหมือนเดิม ลูกค้าก็ยังเป็นลูกค้ารายเดิมๆอยู่ ถามว่าสิ่งที่จะเกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่ออะไรบ้าง เราอาจจะมองว่าอุตสาหกรรมของเราต้องมีพันธมิตรมากขึ้น เพราะว่าตอนนี้เราพูดถึงอาเซียนที่มีคน 600 ล้านคน ไม่ได้พูดถึงประเทศไทยอย่างเดียว ต้องกลับมามองว่าเราต้องทำสินค้าเพื่อมาขายคน 600 ล้านคน เราจะต้องปรับตัวยังไง ตรงนี้มันเป็นสิ่งที่กำลังเกิดขึ้นแล้วเราควรต้องให้ความสำคัญ

ส่วนเรื่องของการเตรียมความพร้อมมันต้องขึ้นอยู่กับจิตใจมากกว่า ถ้าเรามีใจที่พร้อมเราก็จะทำทุกอย่างขึ้นมาได้ แต่ถ้าใจยังไม่พร้อมเราก็ไม่ขยับตัว ตรงนี้เป็นสิ่งที่เราสร้างให้เกิดความสนใจ สร้างให้เกิดการเห็นโอกาสที่มันจะเกิดขึ้น

• โอกาสและความท้าทายของธุรกิจไทยที่จะไปอาเซียน

นายอภัยชนม์ วัชรสินธุ์ - ผมในฐานะของพ่อค้าขายไก่ (ยิ้มกว้าง) ตอนนี้เหลือแค่เฉพาะที่ 'บรูไน' ที่ไม่ได้ไปขาย เพราะว่าทางห้างของบรูไนกลางวันไม่ค่อยมีคนเดินและประชากรเขาก็น้อย ฉะนั้นก็ไม่ต้องจะไปขายอะไรที่บรูไนนอกนั้นในประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมดเราก็เอาผลิตภัณฑ์เข้าไปขายอยู่แล้ว เราก็เอาสิ่งที่เจริญโภคภัณฑ์ทำเริ่มต้นก็คือประเทศเวียดนามเมื่อ 20 กว่าปีก่อน ก็เอาเทคโนโลยี 4 เดือนได้เงินให้กับชาวบ้านเขาทำ ก็คือเอาข้าวโพดไปให้เขาปลูก พอเขาปลูกข้าวโพดได้ เราก็ไปรับซื้อข้าวโพดมาทำเป็นอาหารไก่และก็ยังส่งเสริมอีกกลุ่มหนึ่งก็คือเลี้ยงไก่ แล้วก็มีไก่ให้ผู้บริโภคได้ทำกิน หลังจากนั้นพอมันมีไก่อมากขึ้น ดัชนีผู้บริโภคนั้นสูงขึ้นตามค่าราคามันขึ้น แต่ไก่อราคามันอยู่กับที่ราคาเลยถูกลงเหมือนกับ 40-50 ปีที่แล้ว นี่ก็คือเรื่องที่ไปที่มาซึ่งในกัมพูชา ลาว และพม่า เราก็เข้าไปในลักษณะนี้เหมือนกัน

ในเรื่องของโอกาสและความท้าทาย ก่อนที่จะมองไปในอนาคตผมอยากจะขออนุญาตท่านนักอุตสาหกรรมกรุณามองกันอีกว่าเราจะเป็นนักยิงธนู มีนก 3 ตัว แล้วดึงสายไปข้างหลังต้องศึกษาประวัติศาสตร์ ผมเอาด้วยนะครับว่าเพราะเราจะเปลี่ยนจากสมาชิก 60 กว่าล้าน เป็น 600 ล้าน ในวันที่ 1 มกราคม 2559 เราผ่านพันเหตุการณ์ที่ยิ่งใหญ่ของมนุษยชาติเมื่อประมาณ 70 ปีก็คือสงครามโลกครั้งที่ 2 วันนี้รู้สึกเสียใจอยู่ว่า เอ๊ะ... เราทำผิดกันตรงไหน คิดกันไม่ครบตรงไหนมัย เพราะว่าอยู่ๆเราปล่อยให้คนของเรายากจนกว่าครึ่งประเทศ แล้วเราจะปล่อยให้คนยากจนได้ยิ่งไปกว่าครึ่งประเทศ ถ้าไม่ไปเปรียบเทียบกับญี่ปุ่นและเกาหลีแต่จะเปรียบเทียบกับแค่เกาะ 3 เกาะที่อยู่ข้างๆประเทศไทยก็คือเกาะไต้หวัน ฮองกง และสิงคโปร์ ในเกาะนี้ถือว่าการงานเขาโอเค เรามี 1 บาท เขามี 20 บาท คือเขามีทรัพยากรอะไรใน 3 เกาะทำไมเขาดีกว่าเรา ผมมองตรงนี้เป็นโอกาสไม่ได้มองว่าจะตำหนิใคร อยู่ๆ 70 ปี เราปล่อยให้คนของเราจนอยู่ 2-3 รุ่น แล้วถามว่าไทยกับ 3 เกาะเพื่อนบ้านเขามีอะไรดีกว่าเรา คำตอบคือไม่มี ทรัพยากรธรรมชาติก็ไม่มีเลย แต่เพียงเขาถูกฝรั่งเคยครอบครองเลยเป็นประเทศเมืองท่า ฉะนั้น 100 บาทที่หลวงเขามี 50 บาท เขาเอาไปทำด้านท่าเรืออะไรต่างๆ ส่วนอีก 50 บาท เขาเอามาเตรียมประชาชน ฉะนั้นโอกาสความท้าทายคือทำอย่างไรให้ประเทศของเราเตรียมประชาชน การเตรียมประชาชนพอเขาบอกว่า ถ้าเขาจะเป็นประเทศเมืองท่า ทางเดียวก็คือคนของเขาต้องรู้จักพาณิชย์กรรม คือ ค้าขายอย่างถูกต้องทำตามกฎหมายและก็เสียภาษี ทำให้ GDP ของประเทศโต แค่นั้นเองครับ

ทั้งหมดนี้คือข้อมูลสั้นๆ ในบางมุมจากผู้เชี่ยวชาญและผู้ประกอบการ ทว่าในหลายประเด็นที่ได้พูดคุยกันถือเป็นข้อมูลเจาะลึกจากประสบการณ์จริงที่น้อยคนจะได้รับทราบ และอย่างที่วิทยากรทุกท่านได้เน้นย้ำ วันนี้ AEC กับผู้ประกอบการไทย ไม่ใช่เรื่องไกลตัวอีกต่อไป การเตรียมความพร้อมจะต้องลงมือ... เดียวนี้เลย



• ที่มา:

งานสัมมนาให้ความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน วันที่ 6-8 มี.ค. 2556 ณ โรงแรม มิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ
จัดโดย กระทรวงอุตสาหกรรม



มุมมองและการเตรียมความพร้อม ของประเทศต่างๆในอาเซียน

บรรยาย: รศ.ดร.สมภาพ มานะรังสรรค์ อธิการบดีสถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์

ประเทศไทยกำลังเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ในปี 2558 หรือในอีก 2 ปีข้างหน้า แต่ดูเหมือนว่าบรรยากาศความตื่นตัวในสังคมไทยเกี่ยวกับ AEC ยังมีอยู่น้อยมาก การพยายามทำความเข้าใจถึงผลกระทบของ AEC และการเตรียมความพร้อมรับมือกับการเข้าเป็นส่วนหนึ่งของ AEC ยังจำกัดอยู่เฉพาะผู้ประกอบการเพียงบางกลุ่ม

จุดแข็งของประเทศไทย

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอื่นของ AEC ผมเห็นว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบในหลายประเด็น ซึ่งจุดแข็งเหล่านี้ทำให้ไทยมีศักยภาพสูงในการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนของ AEC

1) ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์

ประเทศไทยตั้งอยู่ศูนย์กลางของภูมิภาคและมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุดในภูมิภาค นอกจากนี้ที่ตั้งของประเทศไทยยังมีความเสี่ยงภัยธรรมชาติค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับเพื่อนบ้านหลายประเทศ แม้ปีที่ผ่านมาไทยต้องเผชิญวิกฤตน้ำท่วมใหญ่ แต่เป็นภัยพิบัติที่สามารถพยากรณ์ล่วงหน้าได้และสามารถเตรียมการป้องกันได้

2) ระดับการพัฒนาประเทศ

ประเทศไทยมีระดับการพัฒนาประเทศสูงกว่าประเทศส่วนใหญ่ในอาเซียน ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับการศึกษาขั้นพื้นฐาน แรงงานมีฝีมือและบุคลากรระดับสูงมีจำนวนมากพอสมควร ประเทศไทยยังมีระบบสาธารณสุขที่มีคุณภาพและทั่วถึง โครงสร้างพื้นฐานได้รับการพัฒนาค่อนข้างมากโดยเฉพาะถนน ขณะที่สถาบันกฎระเบียบ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มีการพัฒนาพอสมควร นอกจากนี้เงินบาทได้รับการยอมรับจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้การค้าขายแดนสามารถซื้อขายเป็นเงินบาทได้

3) ขนาดของประเทศและตลาด

เศรษฐกิจไทยมีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองรองจากอินเดียเซีย ไทยยังมีประชากรจำนวนมาก ใกล้เคียงกับจำนวนประชากรของประเทศพม่า และเวียดนาม แต่คนไทยมีระดับรายได้และมีกำลังซื้อสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ไทยมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพัฒนาและรองรับการลงทุนในภาคการผลิต แตกต่างจากสิงคโปร์ที่มีพื้นที่จำกัด



รศ.ดร.สมภพ มานะรังสรรค์
อธิการบดีสถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์

4) ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับอาเซียน

ไทยมีมูลค่าการส่งออกและนำเข้ากับอาเซียน 7.5 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2553 หรือร้อยละ 15 ของมูลค่าการค้าภายในอาเซียนทั้งหมด นับเป็นอันดับ 3 รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย นอกจากนี้ไทยยังเกินดุลการค้าต่ออาเซียน 1.36 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ เป็นอันดับ 2 รองจากสิงคโปร์ และเป็นเพียง 1 ใน 3 ประเทศที่มีดุลการค้าเกินดุลต่ออาเซียน ซึ่งสะท้อนว่าไทยน่าจะรับประโยชน์จาก AEC โดยเฉพาะในแง่การขยายการส่งออกไปยังอาเซียน

5) ความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก

เศรษฐกิจไทยมีความเชื่อมโยงด้านการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศสูงมาก ระดับการเปิดประเทศ Degree of Openness ของไทยสูงถึงร้อยละ 129 ของจีดีพีในปี 2548 การขยายตัวของเศรษฐกิจไทยพึ่งพาการลงทุนจากต่างประเทศมาโดยตลอด ไทยจึงมีความพร้อมและประสบการณ์ในการทำการค้าและดึงดูดนักลงทุนต่างประเทศมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ซึ่งหมายความว่า การเข้าเป็น AEC จะทำให้ประเทศไทยมีโอกาสได้รับประโยชน์จากการค้าและการลงทุนจากประเทศนอกกลุ่ม AEC มากกว่าประเทศสมาชิก AEC ส่วนใหญ่



จุดอ่อนของประเทศไทย

ในการเข้าเป็นสมาชิก AEC มีอยู่หลายประเด็นเช่นกัน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้อาจทำให้ประเทศไทยไม่ได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่หรืออาจทำให้เราเสียโอกาสหรือได้รับผลกระทบจาก AEC มากขึ้น

1) การขาดความเข้าใจและขาดความตระหนัก

ผลการสำรวจของหลายสถาบัน พบว่าสังคมไทยยังขาดความตื่นตัวเกี่ยวกับการเป็น AEC ประชาชนและผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังขาดความตระหนักถึงความสำคัญ ผลกระทบ และความจำเป็นในการเตรียมความพร้อม ยกเว้นผู้ประกอบการขนาดใหญ่หรือหน่วยงานที่ทำธุรกิจกับต่างประเทศอยู่แล้ว การขาดความเข้าใจและความตระหนักอาจสร้างปัญหาให้กับผู้ประกอบการไทย ทำให้ขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้ประโยชน์จาก AEC ทำให้เสียโอกาสหรือพลาดโอกาสที่กำลังจะเปิดออก และทำให้ขาดการเตรียมความพร้อมและไม่สามารถปรับตัวเพื่อรองรับผลกระทบจาก AEC ได้ทันเวลา

2) การไม่รู้จักรักเพื่อนบ้าน

นอกจากคนไทยจะไม่เก่งในการใช้ภาษาอังกฤษซึ่งเป็นภาษาสากลแล้ว คนไทยยังมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับเพื่อนบ้านน้อยมาก ระบบการศึกษาของไทยขาดทางเลือกในการเรียนรู้ ภาษา วัฒนธรรม เศรษฐกิจเกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน ขณะที่สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ไม่เอื้อต่อการติดต่อค้าขาย ลงทุน หรือท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน

3) ความไม่สะดวกบางด้านในการดำเนินธุรกิจ

แม้ว่าจากการจัดอันดับ Doing Business ของธนาคารโลก ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 17 จาก 183 ประเทศ (สิงคโปร์อยู่อันดับ 1 และมาเลเซียอันดับ 18) แต่หากพิจารณาดัชนีบางด้านพบว่ายังเป็นอุปสรรคในการทำธุรกิจ ได้แก่

“การเริ่มต้นธุรกิจ” ธุรกิจที่เข้ามาลงทุนหรือทำธุรกิจในไทย ต้องติดต่อกับหน่วยงานราชการจำนวนมาก มีขั้นตอนหลายขั้นตอน และใช้เวลามากในแต่ละขั้นตอน

“การขอสินเชื่อ” ผู้ประกอบการมีข้อจำกัดในการเข้าถึงสินเชื่อ โดยเฉพาะรายย่อย และต้นทุนทางการเงินของไทยยังค่อนข้างสูง เพราะธุรกิจสถาบันการเงินของไทยยังมีลักษณะผูกขาดในระดับหนึ่ง

“การจัดเก็บภาษี” อัตราภาษีนิติบุคคลของไทยอยู่ที่ร้อยละ 30 สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตามหากรัฐบาลมีนโยบายลดภาษีนิติบุคคลน่าจะเป็นผลดีในการดึงดูดการลงทุน

4) ต้นทุนการทำธุรกิจที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอัตราค่าจ้างแรงงานในประเทศไทยที่สูงขึ้น ขณะที่นักลงทุนในโลกกำลังมองหาแหล่งลงทุนแหล่งใหม่ที่มีต้นทุนแรงงานต่ำกว่าจีน การลงทุนในโลกจึงมีแนวโน้มไหลเข้าไปยังเศรษฐกิจเกิดใหม่



มากขึ้น เช่น อินโดนีเซีย เมียนมาร์ เป็นต้น นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีสัดส่วนต้นทุนด้านพลังงานและต้นทุนด้านการขนส่ง และ โลจิสติกส์สูงมาก ในภาวะที่ราคาน้ำมันโลกมีแนวโน้มสูงขึ้น ไทยจึงมีแนวโน้มสูญเสียความน่าสนใจในการเข้ามาลงทุนมากขึ้นเรื่อยๆ

5) ปัญหาทางการเมืองและการบริหาร การพัฒนาของเศรษฐกิจไทยไปอย่างเชื่องช้าและต้องหยุดชะงักเป็นระยะๆ เนื่องจากมีอุปสรรคจากปัญหาทางการเมืองและการบริหาร เช่น ปัญหาความขัดแย้งทางการเมือง ทั้งการปฏิวัติและการชุมนุมประท้วง ปัญหาการทุจริตคดโกงของนักการเมืองและเจ้าหน้าที่รัฐซึ่งทำให้ภาคธุรกิจมีต้นทุนแฝงสูงมาก ตลอดจนปัญหาประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐ เป็นต้น

จากการวิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อนของประเทศไทย เมื่อต้องเข้าเป็นส่วนหนึ่งของ AEC คำถามคือ ประเทศไทยได้เตรียมการรับมือกับการเข้าเป็น AEC แล้วหรือไม่ คำตอบคือดูเหมือนว่าประเทศไทยยังไม่มียุทธศาสตร์ของประเทศในเวทีอาเซียนไว้ชัดเจนนัก ทิศทางในอนาคตจึงเป็นไปตามแรงผลักดันของสถานการณ์ แต่ไม่ได้เกิดจากการวางแผนหรือเตรียมการล่วงหน้า ขณะที่มาตรการเตรียมความพร้อมเข้าสู่การเป็น AEC ไม่เห็นเป็นรูปธรรม สถานการณ์เช่นนี้จึงน่าเป็นห่วงสำหรับประเทศไทย



• ที่มา:

งานสัมมนาให้ความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน วันที่ 6-8 มี.ค. 2556 ณ โรงแรม มิวราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ
จัดโดย กระทรวงอุตสาหกรรม



รู้ชา รู้รา

กับเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน

บรรยาย: ดร.ชลจิต วรวัจน์ วิรุฬ สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง

เศรษฐกิจโลก เศรษฐกิจเอเชีย เศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน และเศรษฐกิจไทย มีความสำคัญและเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกันอย่างไร?



เศรษฐกิจโลก หรือเศรษฐกิจมหภาค (ดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยน เงินเพื่อ ดอลลาร์ดอลลิ่ง) ก็เปรียบเสมือนดวงอาทิตย์ เราไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งหากเปรียบเทียบกับเศรษฐกิจของประเทศไทยที่เป็นต้นไม้แล้ว ตัวควบคุมที่จะส่งผลให้ไทยเกิดระบบเศรษฐกิจที่กำลังพอดี ก็คือ เศรษฐกิจมหภาคของประเทศไทย นั่นคือ ธนาคารแห่งประเทศไทย และ กระทรวงการคลัง ซึ่งระบบเศรษฐกิจนั้นเป็นการเชื่อมโยงส่วนต่างๆ ให้มีชีวิตร่วมกัน เอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน ไม่สามารถมองและแก้ปัญหาแยกส่วนได้

ซึ่งตัวชี้วัดถึงมาตรฐานการครองชีพของประชากรในประเทศนั้นๆ ที่รู้จักกันดีก็ คือ จีดีพี หรือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ หรือ ผลิตภัณฑ์ในประเทศเบื้องต้น (Gross Domestic product : GDP) หมายถึง มูลค่าตลาดของสินค้าและบริการขั้นสุดท้ายที่ถูกผลิตในประเทศในช่วงเวลาหนึ่งๆ โดยไม่คำนึงว่าผลผลิตนั้นจะผลิตขึ้นมาด้วยทรัพยากรของชาติใด ซึ่งการเติบโตของโครงสร้างของเศรษฐกิจโดยรวม ต้องดูที่เศรษฐกิจโลกเป็นหลัก เวลาองภาพรวมของเศรษฐกิจไทย โลกจะมองในมุมของเศรษฐกิจเอเชีย เพราะไทยเป็นประเทศเล็กและเป็นประเทศเปิด ที่มีส่วนในภาพรวมเศรษฐกิจโลกเพียง 0.38% เท่านั้น



เศรษฐกิจไทยปี 2555

จากข้อมูลของสภาพัฒน์ฯ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติที่แท้จริง (Real GDP) ในปี 2555 ขยายตัวร้อยละ 6.4 โดยมีแรงขับเคลื่อนมาจากการบริโภคภาคครัวเรือน และการลงทุนจากการฟื้นฟูหลังน้ำท่วม และมาตรการกระตุ้นการบริโภคของภาครัฐ และอัตราการเติบโตของจีดีพีในประเทศไทยล่าสุด คือ 6.4 ซึ่งจีดีพีจะเติบโตได้นั้นย่อมต้องมาจากภาคการผลิตเท่านั้นที่ประกอบด้วย การเกษตร อุตสาหกรรม และบริการที่มาจากทรัพย์สินของประเทศ นั่นคือ คน+ความรู้ ที่จะรวมกันเป็นเทคโนโลยีปัจจุบันพื้นฐานที่เติมเต็มความแข็งแกร่งในแต่ละประเทศ ซึ่งการค้าในไทยไม่ว่าจะเป็นในประเทศและระหว่างประเทศ ยังเพิ่มขึ้นได้นั้นจะต้องประกอบด้วย 6 สมมติฐานที่ใช้ในการประมาณการการเติบโตของเศรษฐกิจด้วยกัน ได้แก่

1. สัดส่วนการค้าของประเทศไทยและประเทศคู่ค้า
2. ราคาสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า
3. อัตราดอกเบี้ยของธนาคารแห่งประเทศไทย
4. การลงทุนการใช้จ่ายของภาครัฐ
5. อัตราแลกเปลี่ยน
6. อัตราน้ำมัน

รู้จักเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน

การเข้าร่วมเป็นหนึ่งในเออีซีนั้น ประเทศไทยจึงมีบทบาทพอสมควร จึงมีความสำคัญยิ่งที่เราต้องรู้จักและจับตามองประเทศเพื่อนบ้าน เพราะประเทศเพื่อนบ้านเรานั้นก็รู้จักเราดีเช่นเดียวกัน เพราะประเทศในแถบนี้พึ่งพาอาศัยกันตลอด ทั้งทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และพลังงาน

ในส่วนของสังคมและวัฒนธรรมของประเทศเพื่อนบ้าน สามารถยกตัวอย่างได้พอสังเขป เช่น **ลาว** ยังมีวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมที่เรียบง่ายและเนิบช้า แต่เป็นประเทศที่ค่อนข้างใกล้เคียงกับประเทศไทยมากที่สุด ในแถบนี้ สินค้าจากประเทศไทยที่คนลาวชื่นชอบมากที่สุดคือ เครื่องใช้ไฟฟ้า เพราะถือว่าเป็นการมอบของขวัญให้กันอย่างมีเกียรติ และเวลาเข้ามาซื้อของที่เมืองไทย จะนิยมมาซื้อของที่ 'สยามพารากอน' มาก ส่วน **กัมพูชา** ประชากรส่วนใหญ่ที่จักรยานไปตลาดมีทรัพยากรธรรมชาติเหลือเฟือ โดยเฉพาะไม้ สินค้าของบ้านเราที่ขายดีมากในกัมพูชา คือ ข้าวไทย และ ชาตรามือ **เวียดนาม** พาหนะหลักที่นิยมมาก คือ มอเตอร์ไซด์ มีการผลิตเฟอร์นิเจอร์ไม้มากมายมีคุณภาพและราคาไม่แพง ส่วนผลิตภัณฑ์ของบ้านเราที่นิยมในกัมพูชา คือ แบรนดส์สุขภาพค์คอติได้

สินค้าส่งออกของแต่ละประเทศที่ขึ้นชื่อ เริ่มจากประเทศไทย อาทิ ยางพารา ยิบซัม สินค้าธรรมชาติ ผลิตภัณฑ์ไอที ชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าเกษตร รวมถึงเรื่องของโรงพยาบาลทั้งประสิทธิภาพและการบริการที่ขึ้นชื่อ, กัมพูชา มีเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย ข้าว และการท่องเที่ยว, เวียดนาม ผลิตรองเท้าส่งออก โดยเฉพาะ แบรนดส์ไนกี้ และอดิดาส, พม่า ส่งออกก๊าซธรรมชาติเป็นหลัก

ส่วนมูลค่าการค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง พม่า ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย มีแนวโน้มการขยายตัวโดยเฉลี่ยประมาณ 13 % ต่อปี ยกตัวอย่างเฉพาะในปี พ.ศ. 2554 ปริมาณสินค้าผ่านแดนนั้นมีมูลค่ากว่า 29,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งสิ่งที่เราต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องทุกปีนั่นก็คือ ระบบขนส่ง และ โลจิสติกส์ รวมทั้งปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า และการเปิดเมืองหน้าด่านต่างๆ จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน มีบทบาทต่อเศรษฐกิจภูมิภาคและเศรษฐกิจโดยรวมของไทยเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ อาทิ เศรษฐกิจของจังหวัดอุดรธานีที่มียอดเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในไตรมาสที่ 1 ของปีนี้

กลยุทธ์ของประเทศไทย

การสร้างความยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจไทย นั้นต้องสร้างความเท่าเทียมกัน เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และสร้างกลไกในระบบและในบุคลากร มิติทางสังคมในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงพอสมควร เราต้องเข้าใจโครงสร้างตัวเราก่อนว่า เศรษฐกิจตัวเราอยู่ตรงไหน เศรษฐกิจโลก และเพื่อนบ้านอยู่ตรงไหน เพราะเศรษฐกิจจะพัฒนาไปไม่ได้ หากปราศจากการลงทุนในโครงสร้างเชิงพื้นฐาน การรู้เขารู้เรา จึงสำคัญอย่างยิ่งทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาคด้านการขนส่ง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งในประเทศ ซึ่งรวมอยู่ในงบประมาณการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน 2 ล้านล้านบาทของรัฐบาล และหวังผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของเส้นทางการค้าในอาเซียน ซึ่งมีประเด็นที่น่าจับตามอง ดังนี้



- ระบบขนส่งมวลชนทางราง ที่จะเพิ่มระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล 10 เส้นทาง

- มีการเปลี่ยนการขนส่งจากทางถนนสู่ระบบราง มีการเชื่อมต่อภูมิภาคที่เรียกว่า ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) เป็นโครงข่ายถนนเชื่อมโยง AEC

- มีการพัฒนาประตูการค้าทั้งทางเรือและท่าอากาศยาน รวมถึงมีการพัฒนาโครงข่ายขนส่งภายในประเทศหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็น รถไฟ รถไฟฟ้าความเร็วสูง ถนน มอเตอร์เวย์ ลำน้ำ และชายฝั่ง

ผลการดำเนินการที่คาดหวังจากการลงทุน ได้แก่

1. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีลดลงจากปัจจุบันไม่น้อยกว่า 2 % (ปัจจุบัน 15.2)
2. สัดส่วนผู้เดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลงจาก 59 % เหลือ 40%
3. ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้นจาก 39 กม./ชม. เป็น 60 กม./ชม. และขบวนรถโดยสารเพิ่มขึ้นจาก 60 กม./ชม. เป็น 100 กม./ชม.
4. สัดส่วนการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นจาก 2.5% เป็น 5 %
5. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นจาก 12% เป็น 18 %
6. สัดส่วนการเดินทางรถไฟไฟฟ้าเพิ่มขึ้นจาก 5% เป็น 30 %
7. ลดความสูญเสียจากน้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า 100,000 ล้านบาท/ปี
8. ปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านเที่ยว/ปี เป็น 75 ล้านเที่ยว/ปี
9. ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญ เพิ่มขึ้น 5%
10. ลดระยะเวลาการเดินทางจากทกม. ไปยังเมืองภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูงภายในรัศมี 300 กิโลเมตรรอบกรุงเทพฯ ในระยะเวลาไม่เกิน 90 นาที จากเดิมใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 3 ชั่วโมง

ประเทศเพื่อนบ้าน-โอกาสพัฒนาร่วมกันในภูมิภาค-ความสำคัญเชิงกลยุทธ์ต่อประเทศไทย คือการขยายความเจริญด้านโครงสร้างพื้นฐานและพื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อเป็นเครื่องมือในการยกระดับการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้าน สร้างความมั่งคั่งในภูมิภาค สร้างความมั่นคงในระดับพื้นที่ และความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ



• ที่มา:

งานสัมมนาให้ความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน วันที่ 6-8 มีนาคม 2556 ณ โรงแรม มิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ



การเตรียมความพร้อม ของกระทรวงอุตสาหกรรมเข้าสู่ AEC

บรรยาย: นายหทัย อุไทย

รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ประชาคมอาเซียน จะเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญของเศรษฐกิจไทยและภูมิภาคอาเซียนเพราะจะเป็นวันที่เราได้เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งหมายถึงการเปิดเสรีด้านการค้า การลงทุนก็จะมี การเคลื่อนย้ายสินค้าบริการ ทุน แรงงานฝีมือ นอกจากนั้นต้องมีการสร้างมาตรฐานสินค้าในกลุ่มการค้าประเทศอาเซียนด้วย ซึ่งตลอดเวลาที่ผ่านมานายสุภาพ คลีขจาย ที่ปรึกษา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ได้เห็นความสำคัญและสนับสนุนให้มีการจัดสัมมนาให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยเพื่อเตรียมความพร้อมสู่ AEC อย่างต่อเนื่อง



และหน่วยงานที่ต้องรับบทบาทหลักในการขับเคลื่อนครั้งนี้คือ กระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่ง นายหทัย อุทัย รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ได้เปิดเผยความคืบหน้าในการเตรียมความพร้อมของ กระทรวงอุตสาหกรรมเข้าสู่ AEC โดยความคืบหน้าล่าสุด เป็นการขับเคลื่อนเพื่อตอบสนองนโยบายด้านมาตรฐานและการตรวจสอบรับรอง โดยที่ประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน ครั้งที่ 24 เมื่อเดือนตุลาคม 2535 ได้จัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านมาตรฐานและคุณภาพของอาเซียนขึ้น เพื่อหาแนวทางในการลดอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า ซึ่งคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านมาตรฐานและคุณภาพของอาเซียนได้กำหนดแนวทางดังนี้

- ปรับมาตรฐานและกฎระเบียบทางเทคนิคเป็นการปรับมาตรฐานที่ใช้แตกต่างกันอยู่ในแต่ละประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

เช่น มาตรฐาน ISO สำหรับผลิตภัณฑ์ทั่วไป มาตรฐาน IEC สำหรับบริษัทไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ กฎระเบียบของ UNECE Regulations สำหรับยานยนต์ และชิ้นส่วน หรือหากไม่มีมาตรฐานสากลก็อาจกำหนดขึ้นใหม่หรือนำมาตรฐานของประเทศสมาชิกที่มีใช้อยู่มาปรับให้สอดคล้องเป็นที่ยอมรับซึ่งกันและกันโดยอาจกำหนดเป็นมาตรฐานอาเซียน

- จัดทำความตกลงยอมรับร่วม เป็นการกำหนด ขอบข่ายและเงื่อนไขในการยอมรับผลการตรวจสอบรับรองที่ดำเนินการโดยหน่วยตรวจสอบรับรองของประเทศสมาชิกผู้ส่งออกเพื่อนำมาใช้ประกอบการตรวจสอบรับรองสินค้าโดยไม่ต้องตรวจสอบรับรองซ้ำในประเทศผู้นำเข้า

- พัฒนาระบบด้านกฎระเบียบในการตรวจสอบรับรองของภูมิภาค เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านมาตรฐานของมวลประเทศสมาชิกให้สามารถดำเนินการในเรื่องดังกล่าวได้อย่างสอดคล้องกันทั้งภูมิภาค

- กลไกในการดำเนินงาน คณะกรรมการที่ปรึกษาด้านมาตรฐานและคุณภาพของอาเซียนมีคณะทำงานต่างๆ รองรับซึ่งคณะทำงานเหล่านี้ประกอบด้วยผู้แทนของหน่วยงานผู้ถือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของทุกประเทศสมาชิกร่วมกันศึกษาและหาแนวทางในการปรับมาตรฐานและกฎระเบียบให้สอดคล้องกัน ในอาเซียน รวมทั้งพิจารณาแนวทางในการทำความตกลงยอมรับร่วมสำหรับระบบการตรวจสอบรับรอง ซึ่งขณะนี้ ประกอบด้วย

- คณะทำงานกำกับดูแลภาพรวม จำนวน 3 คณะ
- คณะทำงานคณะที่ 1 ด้านมาตรฐานและความตกลงยอมรับร่วม
- คณะทำงานคณะที่ 2 ด้านการรับรองระบบงานและการตรวจสอบรับรอง
- คณะทำงานคณะที่ 3 ด้านมาตรวิทยาเชิงกฎหมาย
- คณะทำงานรายสาขาผลิตภัณฑ์ จำนวน 8 คณะ
- คณะกรรมการร่วมรายสาขาสําหรับบริษัทไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์
- คณะทำงานด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วน
- คณะทำงานด้านผลิตภัณฑ์ยาง
- คณะทำงานด้านผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูป
- คณะกรรมการด้านเครื่องสำอางอาเซียน



- คณะทำงานด้านผลิตภัณฑ์ยา
- คณะทำงานด้านเครื่องมือแพทย์
- คณะทำงานด้านยาแผนโบราณและผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร

บทบาทของ สมอ. ในการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี 2558

สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ในฐานะสถาบันมาตรฐานแห่งชาติเป็นผู้แทนประเทศไทยในคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านมาตรฐานและคุณภาพของอาเซียนและได้เข้าร่วมดำเนินการตามกิจกรรมข้างต้นอย่างต่อเนื่อง ประสานกิจกรรมด้านมาตรฐานและการตรวจสอบรับรองของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศกับประเทศสมาชิกอื่นรวมถึงสำนักเลขาธิการอาเซียน โดยสมอ. ร่วมทำงานกับหน่วยงานผู้ถือกฎระเบียบไทยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งต่างรับผิดชอบคณะทำงานรายสาขาที่ตนมีความเชี่ยวชาญ

การดำเนินงานของอาเซียนตามกิจกรรมที่สำคัญข้างต้นนั้น นอกจากจะช่วยอำนวยความสะดวกในการส่งออกไปยังอาเซียน โดยอาศัยมาตรฐานและกระบวนการตรวจสอบรับรองสินค้าที่ปรับเข้าหากันและเป็นที่ยอมรับร่วมกันของอาเซียนและใช้กลไกการยอมรับร่วมในผลตรวจสอบรับรองของประเทศสมาชิก ยังมีส่วนช่วยแก้ไข



ปัญหาทางการค้าที่เกิดจากการที่ประเทศสมาชิกบังคับใช้มาตรฐานและขั้นตอนการตรวจสอบรับรองสินค้าที่แตกต่างกัน อันจะเป็นการขจัดอุปสรรคทางเทคนิคต่อการค้า ซึ่งส่งเสริมให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีได้ในภูมิภาค ตลอดจนช่วยให้สินค้าของกลุ่มอาเซียนเป็นที่ยอมรับและสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก

นี่คืองานบางส่วนที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้เร่งเดินหน้าเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมทุกภาคส่วนเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในหลายมิติ ซึ่งหากผู้ประกอบการท่านใดต้องการได้รับความช่วยเหลือ สนับสนุน หรือมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายและโครงการต่อเนื่องกับ AEC สามารถติดต่อได้ที่หน่วยงานของ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ทั้งยังสามารถติดตามข้อมูลและเข้าร่วมกิจกรรมโครงการต่างๆ ของกรมฯ ได้ผ่านเว็บไซต์ www.dip.go.th.



• ที่มา

งานสัมมนาให้ความรู้เพื่อเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน วันที่ 6-8 มีนาคม 2556 ณ โรงแรม มิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพฯ

Show Case

โดย นุชนนทร จักรกลม

บริษัท ทีไทย แสเน็ค ฟู้ดส์ จำกัด รุกตลาดเวียดนาม ลงสนามการค้า AEC



นักร้องปลาหมึก นักร้อง ‘สควิดดี้’...เป็นสโลแกนที่แสนจะคุ้นหู เพราะได้ยินได้ชมมาตั้งแต่เด็ก จนถึงตอนนี้ สควิดดี้ ก็ยังคงใจคนทุกวัย ครองตลาดปลาหมึกปรุงรสได้อย่างเหนียวแน่น อะไรคือเคล็ดลับที่ทำให้ บริษัท ทีไทย แสเน็ค ฟู้ดส์ จำกัด พลักดันแบรนด์นี้จนประสบความสำเร็จมาอย่างยาวนาน และสามารถก้าวสู่ตลาด AEC ได้ไปติดตามกัน

บริษัท ทีไทย แสเน็ค ฟู้ดส์ จำกัด ถือว่าเป็นผู้นำด้านการผลิตและส่งออกขนมขบเคี้ยวประเภทปลาหมึก ภายใต้แบรนด์ “มัสเตอร์ สควิด” และ “สควิดดี้” มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 ด้วยแรงผลักดันที่ต้องการสร้างธุรกิจของตนเอง โดยเริ่มจากห้องแถว 1 คูหา...

ซึ่งผู้ริเริ่มคนเก่งอย่าง **คุณมิตร เตชะไกรศรี** เผยง่าย ๆ ว่า เริ่มต้นจากสิ่งที่ชอบเรียนรู้จากความชอบนั้น แล้วสร้างกิจการเล็กๆ เกี่ยวกับขนมขบเคี้ยวประเภทปลาหมึกขึ้นมา นั่นนับเป็นก้าวแรกและตั้งแต่นั้นมาก็สั่งสมประสบการณ์ขึ้นเรื่อยๆ ภายใต้ปรัชญา “สร้างสิ่งที่ดีที่สุด” จนผ่านมากกว่า 5 ทศวรรษที่บริษัท ทีไทย แสเน็ค ฟู้ดส์ จำกัด ประสบความสำเร็จสามารถขึ้นแท่นเป็นผู้นำด้านขนมขบเคี้ยวประเภทปลาหมึกปรุงรสของไทย ภายใต้แบรนด์ “มัสเตอร์ สควิด” และ “สควิดดี้” ภายใต้ผลิตภัณฑ์ที่หลากหลายโดนใจผู้บริโภค อาทิ ปลาหมึกอบกรอบปรุงรส ปลาหมึกบดปรุงรส ปลาหมึกเส้นปรุงรส ปลาหมึกบดหยาบปรุงรส ปลาหมึกตัวปรุงรส และหนวดปลาหมึกปรุงรส



คุณถาวร เตชะไกรศรี
กรรมการผู้จัดการ

ภายใต้ความอรร่อยมีเอกลักษณ์นั้น เกิดขึ้นจากความใส่ใจ การค้นคว้าเทคโนโลยีเพื่อมาตรฐานอีกระดับ จากรุ่นสู่รุ่น ผลิตภายในโรงงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุด ด้วยงบประมาณกว่า 60 ล้านบาท บนพื้นที่ 8 ไร่ เพื่อวางระบบเทคโนโลยีขั้นสูงที่ค้นคว้าขึ้นเพื่อพัฒนาการผลิตเฉพาะด้าน โดยเฉพาะ ภายใต้ลิขสิทธิ์ของบริษัทฯ ปัจจุบันโรงงานแห่งนี้สามารถผลิตสินค้าได้ถึง 1,500 กิโลกรัมต่อวัน ควบคุมไปกับระบบบำบัดน้ำเสียสมบูรณ์แบบ คำนึงถึงการรักษาสภาพแวดล้อม และยังได้รับรองมาตรฐาน HACCP (MASCI) และ HALAL (Islamic Committee of Thailand) ด้วย ซึ่ง **คุณถาวร เตชะไกรศรี** กรรมการผู้จัดการเปิดเผยว่า

“ปัจจุบันตลาดรวมผลิตภัณฑ์ปลาหมึกปรุงรสมีมูลค่าประมาณ 400 ล้านบาท โดยมีผู้ผลิต 2 รายใหญ่คือ สควิดดี และเตาทอง ที่ผลิตกันเป็นผู้ครองตลาดส่วนใหญ่ โดยมีส่วนแบ่งทางการตลาดรวมกันกว่า 80% ซึ่งในส่วนของผลิตภัณฑ์สควิดดีมีส่วนแบ่งทางการตลาด 42% ส่วนที่เหลือเป็นผู้ประกอบการรายเล็กๆ และผลิตภัณฑ์จากปลาเส้น บริษัทจึงวางแผนขยายตลาดทั้งในและต่างประเทศควบคู่กันเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคให้หลากหลาย ครอบคลุม มีการวิจัยพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา เพื่อรักษาคุณค่าทางอาหารของปลาหมึก โดยเฉพาะโปรตีนและความกรอบเพื่อรักษาความกรอบและสดใหม่ให้อยู่ได้นาน”

และนอกจากจะผลิตจำหน่ายภายในประเทศแล้ว บริษัทฯ ยังส่งออกผลิตภัณฑ์ไปประเทศต่างๆ เช่น อเมริกา แคนาดา มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฮองกง และในอาเซียนด้วย ซึ่งบริษัทฯ ได้ลงทุนด้านระบบการผลิตทั้งเพิ่มเครื่องจักรที่ทันสมัยและนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาช่วยให้การผลิตคงคุณภาพและรสชาติที่เป็นเอกลักษณ์ และยังพัฒนาและคิดค้นผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคอย่างไม่หยุดนิ่ง รวมถึงพัฒนาผลิตภัณฑ์ถั่วลิสงเคลือบแป้งอบกรอบออกจำหน่าย เพื่อเป็นอีกทางเลือกให้กับลูกค้า โดยคัดแต่ถั่วลิสงคุณภาพดี ผ่านเกณฑ์มาตรฐานยุโรป ไม่มีสารอัลฟาที่ออกซิน ผลิตด้วยเทคโนโลยีทันสมัยจากประเทศญี่ปุ่นโดยที่ไม่ผ่านการทอด อาทิ ถั่วลิสงเคลือบอบกรอบบรรจุกระป๋อง ถั่วลิสงอบกรอบบรรจุซองสามเหลี่ยม(ปิรามิด) ถั่วลิสงอบกรอบบรรจุซองหมอน ลาวานท์ และรับผลิตภายใต้แบรนด์ของบริษัทฯ/ลูกค้า รวมทั้งยังแตกไลน์ผลิตภัณฑ์ถั่วลิสง โดยนำนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ เช่น ถั่วเคลือบดอกกุหลาบ นำคุณประโยชน์จากดอกไม้มาเคลือบด้านนอก ซึ่งนวัตกรรมนี้ได้รับรางวัลที่ 2 (silver prize) จาก Korea Invention Promotion Association

คุณถาวรให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ข้อเสียเปรียบของเอสเอ็มอี คือ การเป็นองค์กรเล็กๆ มีเงินทุนจำกัด ซึ่งต้องเพิ่มศักยภาพเพื่อลดข้อเสียเปรียบ ด้วยการร่วมมือกับพันธมิตรอย่าง โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมในลักษณะพันธมิตร(คลัสเตอร์) โดยบริษัทฯ ได้จับกลุ่มเป็นพันธมิตรย่อยของจังหวัดฉะเชิงเทราจำนวน 5 แห่งทั้งด้านอาหาร



“

ปัจจุบันตลาดรวมผลิตภัณฑ์ปลาหมึกปungsan มีมูลค่าประมาณ 400 ล้านบาท โดยมีผู้ผลิต 2 รายใหญ่คือ สควิดดีและเต่าทอง ที่ผลิตกันเป็นผู้ครองตลาดส่วนใหญ่

”



บรรจุกุ้ง ขนส่ง และ วัตถุดิบ ร่วมมือกันพัฒนาตลาด การผลิตบุคลากร การบริหารจัดการ และการขยายสินค้า เป้าหมายคือลดต้นทุนและเพิ่มอำนาจต่อรองรวมทั้งยัง ร่วมมือกันเพื่อขยายตลาดส่งออกอีกด้วย

ส่วนการเปิดตลาดในประเทศเวียดนาม และการเตรียมความพร้อมรับมือ AEC นั้น คุณถาวรให้ความเห็นว่า

“ถึงแม้เวียดนามจะเปิดประเทศได้ไม่นานนัก แต่เป็นประเทศที่มีทรัพยากรธรรมชาติอยู่มาก มี ความมั่นคงทางการเมืองที่เสถียรภาพ รัฐบาลเวียดนามเองก็เร่งผลักดันระบบต่างๆให้เข้มแข็งเพื่อการพัฒนาประเทศ และยังรุกรการแข่งขันทับต่างประเทศอีกด้วย ส่วนเรื่องลักษณะประชากรของเวียดนามกว่า 90 ล้านคน ค่อนข้างมีความคล้ายคลึงกับประเทศจีนมาก ซึ่งเราเองทำการค้ากับจีนอยู่แล้ว ดังนั้น รูปแบบทางการค้าส่วนใหญ่จะได้แบบอย่างมาจากจีนนั่นเอง และการลงทุนในเวียดนามก็มีความน่าสนใจมากสำหรับนักลงทุนต่างชาติ เพราะตลาดเขาเปิดกว้างเพื่อดึงนักลงทุนต่างชาติให้เขามาลงทุนในประเทศนั่นเอง และยังมีหน่วยงานส่งเสริมการลงทุนต่างๆเหมือน BOI บ้านเรา สนับสนุนเพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับนักลงทุน ตอนนี้จึงมีนักลงทุนจำนวนมากทั้งชาวเอเชียและยุโรปมาลงทุนที่เวียดนามจำนวนมาก เพราะเวียดนามมีประชากรมากถึง 90 ล้านคน มีทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะอาหารทะเลอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ก็ยังมี



ช่องว่างสำหรับนักลงทุนหน้าใหม่ อย่างไรก็ตามคนที่เข้าไปก็ต้องศึกษาว่าน่าจะไปลงทุนทำอะไรให้สามารถแข่งขันกับนักลงทุนที่มีอยู่เป็นจำนวนมากอยู่แล้วเช่นกันด้วย

ผู้บริหารสควิดดี ยังเผยจากข้อมูลและประสบการณ์ที่เขาสัมผัสด้วยว่า ตอนนี้มี 5 ธุรกิจที่น่าลงทุนในเวียดนาม ประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ในกลุ่มของวัสดุก่อสร้าง เพราะเวียดนามมีการเติบโตอย่างมากในช่วงนี้ จึงมีการสร้างสาธารณูปโภคมากมาย จำเป็นต้องใช้สินค้าในกลุ่มของวัสดุก่อสร้าง ผลิตภัณฑ์พลาสติก ผลิตภัณฑ์แปรรูปอาหารทะเล ผลิตภัณฑ์ด้านการเกษตร ซึ่งถ้าจะไปลงทุนเวียดนาม แนะนำให้เริ่มจากการไปค้าขายก่อน เพราะคนเวียดนามยอมรับในคุณภาพของสินค้าไทย เช่นเดียวกับประเทศพม่า ในขณะที่สินค้าที่มาจากประเทศจีนยังมีข้อจำกัดเพราะถูกมองว่าเป็นสินค้านำเข้าราคาถูก คุณภาพไม่ดี ดังนั้น การเข้าไปหาตัวแทนจำหน่ายที่โน่น โดยหาสินค้าจากประเทศไทยไปขายจะมีโอกาสที่ดีกว่า

ที่สำคัญและคิดว่าเป็นโอกาสที่ดีสำหรับคนไทยคือ การที่คนเวียดนามยอมรับในคุณภาพสินค้าจากประเทศไทยสูง ทำให้การสร้างแบรนด์ในเวียดนามในประสบการณ์ของบิกบอสสควิดดีแล้ว เขาบอกว่า “สร้างง่ายกว่าการสร้างแบรนด์ในประเทศไทยเสียอีก”

ข้อมูลจาก: www.tthai.co.th, www.manager.co.th



บริษัท ทีไทย แอสเน็ค ฟู้ดส์ จำกัด

สำนักงานขาย

ที่ตั้ง : 465/1 Soi Wat Pai-ngen, Chan Rd.,

Sathon, Bangkok 10120 Thailand

โทรศัพท์ : 02 6730-044-6 โทรสาร : 02 211-5238

อีเมล : tthai@tthai.co.th

Show Case

โดย นุชนนทร จักรกลม



คุณพัชรินทร์ โพธิ์ศิริสุข

ตติ ยานยนต์

มองแนวโน้มส่งออกกลุ่มสินค้าเครื่องจักรกล ในตลาด ‘อินโดนีเซีย’

บริษัท ตติ ยานยนต์ จำกัด เริ่มก่อตั้งขึ้นในปี 2545 กับแนวคิดที่จะนำยานยนต์คุณภาพสูงในราคามาตรฐานจากบริษัท สามมิตร มอเตอร์ส แมนูแฟกเจอร์ จำกัด มาพัฒนาภาคการเกษตร เพื่อให้เกษตรกรมีอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานสากลที่ช่วยทุ่นแรงในการทำเกษตรกรรม และคุ้มครอง โดยมุ่งเน้นไปที่ ผลิตภัณฑ์รถเกี่ยวข้าว สามมิตร รถแทรกเตอร์และอุปกรณ์ทางการเกษตร เช่น ใบมีด ใบดินดิน จานโก เป็นต้น

คุณพัชรินทร์ โพธิ์ศิริสุข กรรมการผู้จัดการ ของ ตติ ยานยนต์ และรองประธานกลุ่มเครื่องจักรกลการเกษตร สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) ก็ได้นำทั้งประสบการณ์ที่คร่ำหวอดในแวดวงเกษตรกรรมมายาวนานรวมทั้งความรู้ความสามารถมาพัฒนาผลิตภัณฑ์เครื่องจักรกลทางการเกษตร และแนวทางของบริษัทฯ เพื่อสร้างประโยชน์ให้กับเกษตรกรในประเทศไทยเรื่อยมา โดยที่บริษัทเองก็เป็นหนึ่งในกลุ่มเครื่องจักรกลการเกษตร ภายใต้การกำกับดูแลของสมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนกิจการของสมาชิกสมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นตัวแทนในการประสานนโยบายและดำเนินงานระหว่างสมาชิกกลุ่มกับภาครัฐ และยังส่งเสริมให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมไทยสามารถขยายตลาดได้ทั้งในและต่างประเทศ

สำหรับการขยายตลาดในภูมิภาค สมาชิกของกลุ่มเครื่องจักรกลการเกษตรส่วนใหญ่จะประกอบด้วยผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม หรือSME ซึ่งผู้ประกอบการเหล่านี้มีการขยายตลาดเครื่องจักรกลเกษตรของไทยในแถบอาเซียนมากกว่า 10 ปี ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย สามารถ

เดินทางและขนส่งทางบกได้สะดวก เช่น ประเทศพม่า ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ส่วนประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียที่ทางกลุ่มเริ่มมีการขยายตลาดส่งออก ได้แก่ อินเดีย ศรีลังกา และ อินโดนีเซียที่กำลังเป็นดาวรุ่งของอุตสาหกรรมรถยนต์และเครื่องจักรกลการเกษตรในอาเซียนอยู่ ณ ขณะนี้ ซึ่งคาดการณ์ว่ามีแนวโน้มการเติบโตในทิศทางที่ดีมาก โดยคุณพัชรินทร์ให้ความเห็นว่า

“ข้อเสียของเครื่องจักรกลการเกษตรของไทยเป็นที่ยอมรับกันในแถบอาเซียนมานานแล้ว ถ้าเปรียบเทียบสินค้าเครื่องจักรกลการเกษตรของไทยกับจีนแล้ว

๘๘

ผู้ประกอบการเครื่องจักรและอุปกรณ์การเกษตรของไทย น่าจะมีโอกาสเติบโตอีกมากในตลาดอินโดนีเซียที่เป็นตลาดใหญ่ โดยใช้กลยุทธ์การติดต่อธุรกิจในรูปแบบของคลัสเตอร์

๘๙

จะเห็นว่าสินค้าของไทยเป็นที่ยอมรับในเรื่องคุณภาพ อายุการใช้งาน และราคาเป็นอย่างดี ดังนั้น ผู้ประกอบการเครื่องจักรและอุปกรณ์การเกษตรของไทยน่าจะมีโอกาสเติบโตอีกมากในตลาดอินโดนีเซียที่เป็นตลาดขนาดใหญ่ โดยใช้กลยุทธ์การติดต่อธุรกิจในรูปแบบของคลัสเตอร์ และติดต่อธุรกิจผ่านทางบริษัทใหญ่ที่เข้าไปลงทุนในอินโดนีเซียก่อนหน้านี้ เพราะจะง่ายกว่า มีอำนาจต่อรองมากกว่า การลุยเดี่ยวเข้าไปเจรจาติดต่อเอง และบริษัทใหญ่ที่เข้าไปทำธุรกิจก่อนหน้านี้ยังสามารถช่วยเหลือ และให้การแนะนำ ได้อีกด้วย เพราะผู้ประกอบการเอสเอ็มอีเครื่องจักรกลการเกษตรเป็นกลุ่มธุรกิจขนาดย่อมที่มีข้อจำกัดในเรื่องของเงินทุนและบุคลากร ดังนั้นการทำธุรกิจในประเทศอินโดนีเซียจึงออกมาในรูปแบบของการค้ามากกว่าการลงทุน และจำเป็นอย่างมากที่ต้องหาผู้ค้าที่มีศักยภาพและความน่าเชื่อถือทางธุรกิจ เพื่อทำสัญญาและช่วยเรื่องการค้าและการดำเนินการด้านเอกสารทางราชการต่างๆ รวมทั้งเรื่องส่งสินค้าไปขาย และการกระจายสินค้าสู่ตลาด"

คุณพัชรินทร์ ยังเล่าถึงประสบการณ์ตรงที่ได้ทำการค้ากับประเทศอินโดนีเซีย ว่าคุณภาพสินค้าและโรงงานของเรา สามารถตอบโจทย์เรื่องความสามารถในการผลิตและเทคโนโลยีที่ใช้ได้ อย่างไรก็ตามปัญหาและอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจดังกล่าวที่พบมีหลายด้าน ได้แก่

- ปัญหาเรื่องลูกค้าไม่สามารถทำตามสัญญากันได้ ไม่ตรงต่อเวลา ขาดวินัย และมักรับปากเพื่อเปิดโอกาสไม่ให้เกิดติดต่อกับลูกค้ารายอื่นๆ ได้ ดังนั้นในการหาผู้ค้าจึงควรพิจารณาให้รอบคอบถึงความสามารถของลูกค้า
- ปัญหาการขนส่งไปขาย เพราะภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะ ต้องอาศัยการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นหลัก แต่มักเกิดความสับสนในเรื่องของท่าเรือรับส่งสินค้า



- ปัญหาเอกสารศุลกากร สินค้าสูญหาย และมีต้นทุนการขนส่งสินค้าที่สูง ควรทำการติดต่อกับคนในพื้นที่หรือนักธุรกิจท้องถิ่น
- ปัญหาเรื่องราคาสินค้าที่มีผลกระทบจากต้นทุนการขนส่งสินค้าที่ไม่เท่ากัน แต่ราคาสินค้าในตลาดจำเป็นต้องเป็นราคาเดียวกันในทุกที่
- ปัญหาการรับซื้อสินค้าแบบเหมาตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งทางกลุ่มใช้วิธีทำคลัสเตอร์ ส่งสินค้าแชร์กันทั้งสินค้าขนาดเล็กและใหญ่

คุณพัชรินทร์ ยังปิดท้ายด้วยว่า ในส่วนของกลุ่มเครื่องจักรกลการเกษตรเราเป็นผู้นำในอาเซียนอยู่แล้ว แต่จุดอ่อนที่ยังต้องแก้ไขภายในคือ เรื่องของบุคลากร ภาษา ข้อมูลและเครือข่าย ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจ ซึ่งภาครัฐควรมาช่วยสนับสนุนเรื่องข้อมูลและแหล่งข้อมูลให้คำปรึกษาและช่วยเหลือ เอสเอ็มอีในเรื่องเครือข่ายทางธุรกิจ เป็นการลดความเสี่ยงในธุรกิจได้ รวมถึงเรื่องการทำตลาดให้เข้มแข็งมากยิ่งขึ้นเพื่อพัฒนาให้การส่งสินค้าของไทยไม่ต้องผ่านพ่อค้าคนกลางต่างชาติ ก็น่าจะสามารถทำกำไรได้มากกว่าการเป็นผู้ผลิตเพียงอย่างเดียว จึงอยากฝากให้ภาครัฐช่วย ผลักดันผู้ประกอบการไทยให้ขยายการค้าการลงทุนไปยังต่างประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะอินโดนีเซียซึ่งมีตลาดใหญ่ มีศักยภาพและมีความพร้อมในหลายด้าน เพราะหากเริ่มต้นเข้าไปโอกาสในตลาดอินโดนีเซียก็จะทำได้มากยิ่งขึ้น

ข้อมูลจาก: www.tate-vehicle.co.th



บริษัท ตติ ยานยนต์ จำกัด (เครื่องจักรกลการเกษตร)
เลขที่ 703 ถนนเพชรเกษม
แขวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ
โทร 02-8047981-2
www.tate-vehicle.co.th



Information

เรื่อง: ปาณทิพย์ เปลี่ยนโมฬี



สัญลักษณ์บ่งบอกวัฒนธรรม ประจำชาติอาเซียน

ประเทศ	เมืองหลวง	คำทักทาย	อาหารประจำชาติ	ดอกไม้ประจำชาติ
ราชอาณาจักรไทย 	กรุงเทพมหานคร	สวัสดี	ต้มยำกุ้ง 	ดอกราชพฤกษ์ / ดอกคูณ 
สหภาพพม่า 	เนปีดอร์	มิงกาลาบา	หล่าเพ็ด (Lahpet) นำใบชามาหมักทาน กับเครื่องเคียง 	ประดู่ (Padauk) 
สาธารณรัฐ ประชาธิปไตย ประชาชนลาว (สปป.ลาว) 	เวียงจันทน์	สະບາຍດີ	ซุปไก่ (Chicken Soup) ต้มไก่ใส่ตะไคร้ ใบสะระแหน่ ปຽງຮຸ່ງເຮືອງໆເຜີດໆ 	ลีลาวดี 
ราชอาณาจักรกัมพูชา 	พนมเปญ	ច្បាប់	อาม็อก (Amok) คล้ายห่อหมก ทำจากปลา เครื่องแกง และกะทิ 	ดอกลำดวน (Rumdul) 

ประเทศ	เมืองหลวง	คำทักทาย	อาหารประจำชาติ	ดอกไม้ประจำชาติ
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม 	ฮานอย	ชินจ่าว	Nem หรือ เปาะเปี๊ยะเวียดนาม แผ่นแป้งห่อไส้หมู กุ้ง ไก่ กินกับน้ำจิ้ม 	ดอกบัว 
มาเลเซีย 	กัวลาลัมเปอร์	ซาลามัต ดานัง	นาซี เลอแมก (Nasi Lemak) ข้าวหุงกับกะทิและ ใบเตยทานกับเครื่องเคียง ปลา ถั่ว ไข่ 	ชบา (Hibiscus) 
สาธารณรัฐอินโดนีเซีย 	จาการ์ตา	ซาลามัต เซียง	กาโด กาโด (Gado Gado) ผักและธัญพืชราดด้วยซอสถั่ว 	ดอกกล้วยไม้ราตรี (Moon Orchid) 
สาธารณรัฐสิงคโปร์ 	สิงคโปร์	หนึ่ห่าว	ลักสา (Laksa) เป็นก๋วยเตี๋ยวต้มยำ (ใส่กะทิ) 	ดอกกล้วยไม้ในกลุ่ม แวนด้า (Vanda Miss Joaquim) 
สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ 	มะนิลา	กูมูस्ता	อโดโบ้ (Adobo) ทำจากเนื้อหมูหรือไก่หมัก ประงรสก่อนนำไปอบหรือทอด 	ดอกพุดแก้ว (Sampaguita Jasmine) 
บรูไนดารุสซาลาม 	บันดาร์ เสรีเบกาวาน	ซาลามัต ดานัง	อัมบูยัต (Ambuyat) แป้งเหนียวข้นทานกับ เครื่องเคียง 	ดอก Simpor หรือที่เรารู้จักกัน ในชื่อดอก Dillenia 

กฎหมาย - สิทธิประโยชน์ - ข้อพึงระวัง ของชาติต่างๆ ในกลุ่ม AEC ที่นักลงทุนพึงรู้ไว้



กัมพูชา (Cambodia)

กฎหมาย-สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการลงทุนจาก
ต่างประเทศที่สำคัญ

การส่งเสริมการลงทุน

- **เปิดเสรีการลงทุน** โดยอนุญาตให้ชาวต่างชาติลงทุนได้ร้อยละ 100 และได้รับการยกเว้นภาษีตามเงื่อนไขการลงทุน เช่น ยกเว้นภาษีเป็นระยะเวลา 3 ปี หากเข้าไปลงทุนในเขตนิคมอุตสาหกรรม แต่ถ้านำเงินเข้ามาลงทุน 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จะได้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษี 4 ปี ถ้าลงทุน 10-30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จะได้รับการยกเว้นภาษี 5 ปี และถ้าลงทุนเกิน 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จะยกเว้นภาษีให้ 6 ปี อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันภาษีนิติบุคคลอยู่ที่ร้อยละ 20

- ให้หลักประกันนักลงทุนต่างชาติได้รับการปฏิบัติที่เท่าเทียมกับนิติบุคคลกัมพูชาและไม่มีการยึดโครงการลงทุนมาเป็นของรัฐ

- ไม่มีการควบคุมหรือการกำหนดราคาสินค้าและบริการของผู้ลงทุน

- สามารถโอนเงินออกนอกประเทศได้อย่างเสรี โดยไม่มีข้อจำกัดไม่ว่าจะเป็นเงินเพื่อการชำระค่าสินค้า เงินต้น ดอกเบี้ย ค่าใช้สิทธิ ค่าจัดการ รวมทั้งสามารถโอนกำไรหรือเงินลงทุนกลับประเทศได้ทั้งระหว่างดำเนินโครงการและภายหลังเลิกโครงการ

แรงงาน ค่าแรงเฉลี่ยต่อเดือนยังคงอยู่ในระดับต่ำเพียง 66 ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ ประมาณ 2,000 บาท อย่างไรก็ตามแรงงานมีการประท้วงกันบ่อยครั้ง และกฎหมายแรงงานได้ให้ความคุ้มครองแรงงานกัมพูชาค่อนข้างมาก

ที่ดิน ให้สิทธินักลงทุนต่างชาติเช่าที่ดินได้ ทั้งนี้หากเป็นสัญญาเช่าที่ดินระยะยาวจะไม่มีข้อจำกัดด้านระยะเวลาในการเช่า (ปัจจุบันให้เช่าที่ดินสูงสุด 99 ปี และให้เช่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างสูงสุด 70 ปี) หากเป็นสัญญาเช่าที่ดินระยะสั้นที่มีการกำหนดเวลาในการเช่าไว้ สามารถต่ออายุใหม่ได้ สำหรับการถือครองกรรมสิทธิ์ในที่ดินนั้น ชาวต่างชาติไม่สามารถถือครองได้

ข้อพึงระวัง

- กฎหมายและกฎระเบียบอยู่ระหว่างการปรับปรุงทำให้มีการเปลี่ยนแปลงบ่อย

- ระบบการจ่ายเงินได้โตะยังมีอยู่มาก เพราะการจ่ายเงินเพื่ออำนวยความสะดวกทางธุรกิจการดำเนินการที่สามารถทำได้ ตลอดจนหน่วยงานของรัฐยังขาดการให้บริการที่เป็นสากล และมีปัญหาในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นมักตัดสินใจโดยใช้ดุลพินิจตนเองเป็นสำคัญ

- ตลาดบริโภคในกัมพูชามีขนาดใหญ่ (ประชากร ~14 ล้านคน) และร้อยละ 80 ของประชากรทั้งประเทศเป็นผู้มีรายได้น้อย อย่างไรก็ตามปัจจุบันชาวกัมพูชาเริ่มมีกำลังซื้อมากขึ้น (รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี ในปี 2555 อยู่ที่ประมาณ 2,361 ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ 76,000 บาท) และต้องการสินค้าที่มีคุณภาพ โดยในสายตาของผู้บริโภคกัมพูชาสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพดีกว่าเวียดนามและจีน ทั้งนี้สินค้าติดตลาดมักถูกลอกเลียนแบบ ดังนั้นในระยะเริ่มต้นควรจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าก่อนทำการตลาด เพื่อป้องกันการถูกลอกเลียนปลอมเครื่องหมายการค้า

- โครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบสาธารณูปโภคอยู่ระหว่างพัฒนา ทำให้ในปัจจุบันอาจยังมีไม่เพียงพอ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา และการคมนาคมขนส่ง เห็นได้จากค่าใช้จ่ายในด้านนี้สูง รวมถึงค่าที่ดิน และค่าเช่าอาคารที่มีราคาสูงด้วยเช่นกัน ตลอดจนพื้นที่ทางไกลยังมีอันตรายจากกบฏระเบิด



- ระบบการเงิน การธนาคาร และกระบวนการยุติธรรม อยู่ระหว่างพัฒนาให้มีความเป็นสากลและน่าเชื่อถือ

- ความสัมพันธ์ระหว่างไทยและกัมพูชา อยู่ระหว่างคลี่คลาย และเป็นเรื่องละเอียดอ่อนมาก ดังนั้นควรหลีกเลี่ยงการพูดถึงถ้าไม่จำเป็น ทั้งเรื่องประวัติศาสตร์ ดินแดน และวิจารณ์ทางการเมือง

- การจ้างพันธมิตรในท้องถิ่น เช่น ตัวแทนหรือผู้จัดจำหน่ายเพื่อดูแลผลประโยชน์ในกัมพูชาเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการเข้าตลาดและเข้าถึงผู้บริโภคกัมพูชา อย่างไรก็ตามก่อนทำการค้า/การลงทุน ควรตรวจสอบความน่าเชื่อถือทางการเงินก่อนทำสัญญาใดๆ

- คนกัมพูชาสามารถพูดได้หลายภาษา ทั้งภาษาเขมร ไทย เวียดนาม อังกฤษ หรือแม้กระทั่งภาษาจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี อย่างไรก็ตามนักลงทุน/ค้าขาย ก็ควรเรียนรู้ภาษาเขมรเพื่อการสื่อสารเบื้องต้น

- การใช้จ่ายในกัมพูชา สามารถใช้ได้ทั้งเงินสกุลเรียลของกัมพูชา ดอลลาร์สหรัฐฯ และแม้กระทั่งเงินต้องเวียดนาม และเงินบาทไทย อย่างไรก็ตามในระบบเศรษฐกิจส่วนใหญ่จะใช้เงินดอลลาร์สหรัฐฯ

ข้อควรรู้อื่นๆ

- ระบบอัตราแลกเปลี่ยนใช้แบบลอยตัวภายใต้การจัดการ (Managed Floating Exchange Rate) โดยธนาคารกลางกัมพูชา เป็นผู้กำหนดอัตราทางการ ปัจจุบันอัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐฯ ประมาณ 4,000 เรียล หรือ 1 บาทประมาณ 130 เรียล (ม.ค 56)

- กัมพูชาได้รับสิทธิประโยชน์จากนานาประเทศ เช่น สิทธิพิเศษทางศุลกากร หรือ GSP (Generalized System of Preferences) ภาษี MFN ((Most-Favored Nation Treatment) จากสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และประเทศที่พัฒนาแล้วต่างๆ และสิทธิประโยชน์ภายใต้กรอบความร่วมมือ WTO APEC GMS ACMECS

- กัมพูชากำลังจะออกกฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) เพื่อดึงดูดการลงทุนเข้ามาลงทุน โดยสิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การไม่มีข้อกำหนดเรื่องการส่งออก (export performance) และสัดส่วนมูลค่าการผลิตภายในประเทศ (local content)

- ชาวกัมพูชากับชาวไทยมีวัฒนธรรมคล้ายคลึงกันมาก ส่วนหนึ่งมาจากนับถือศาสนาพุทธนิกายเถรวาทเหมือนกัน ทั้งนี้ชาวกัมพูชารับสื่อไทยได้โดยเกือบทุกบ้านจะมีเคเบิลรับสัญญาณจากไทย

- ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Valued Added Tax-VAT) อัตราร้อยละ 10



บรูไน (Brunei)

กฎหมาย-สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศที่สำคัญ

การส่งเสริมการลงทุน

- อนุญาตการลงทุนจากต่างประเทศ และให้ต่างชาติถือหุ้นได้ร้อยละ 100 ทั้งนี้สาขาการลงทุนที่อนุญาตจะขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของทางการ
- ไม่มีการเก็บภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและห้างหุ้นส่วน และไม่มีภาษีส่งออก ภาษีขาย ภาษีเงินเดือน ภาษีการผลิต มีเพียงการเรียกเก็บภาษีนิติบุคคลจากบริษัทเท่านั้น โดยปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 22 นอกจากนี้ยังมีการยกเว้นภาษีต่างๆ ให้แก่ผู้เริ่มกิจการและกิจการที่ได้รับการส่งเสริมให้ประกอบในบรูไน พร้อมยังให้สิทธิพิเศษต่างๆ เพื่อจูงใจให้มีการลงทุนและการจ้างงานในประเทศ

แรงงาน

- การจ้างแรงงานมีความยืดหยุ่น ด้วยข้อจำกัดด้านแรงงานของบรูไน เช่น การอนุญาตให้มีการจ้างแรงงานต่างชาติได้
- บรูไนไม่ได้กำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ค่าจ้างในแต่ละสาขาอาชีพเป็นไปตามความต้องการของตลาด

ข้อพึงระวัง

- กระบวนการสั่งซื้อสินค้าของบรูไนมีขั้นตอนมาก และเนื่องจากบรูไนและสิงคโปร์มีความใกล้ชิดกันมากในทางเศรษฐกิจ ทำให้บริษัทขนส่งระหว่างประเทศขนาดใหญ่ส่วนมากจะมีชาวสิงคโปร์ร่วมทุน ส่งผลให้การนำเข้า-ส่งออกสินค้า มักจะขึ้นอยู่กับนักธุรกิจสิงคโปร์เป็นสำคัญ ทำให้การขนส่งส่วนใหญ่จะต้องมีการขนส่งผ่านทางสิงคโปร์ก่อน

- ขาดแคลนแรงงาน เนื่องจากประชากรมีเพียง 4 แสนกว่าคน

- Brunei Halal ตราสีม่วง เป็นตรารับรองมาตรฐานสินค้าฮาลาลที่ออกโดยกระทรวงศาสนาบรูไน ซึ่งประเทศต่างๆ สามารถขอตรารับรองดังกล่าวเพื่อใช้ในสินค้าที่ผลิตของตน

Brunei Halal ตราสีเขียว ใช้กับสินค้าฮาลาลที่ผลิตในบรูไนเท่านั้น

Brunei Halal ตราสีเขียว ใช้กับสินค้าฮาลาลที่ผลิตในบรูไนเท่านั้น



Brunei Halal ตราสีม่วง เป็นตรารับรองมาตรฐานสินค้าฮาลาลที่ออกโดยกระทรวงศาสนาบรูไน ซึ่งประเทศต่างๆ สามารถขอตรารับรองดังกล่าวเพื่อใช้ในสินค้าที่ผลิตของตน



- ไม่มีข้อกำหนดโดยเฉพาะในด้านการป้องกันการลอกเลียนแบบ แม้ว่าจะจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและสิทธิบัตร อย่างไรก็ตามหากมีกรณีเกิดขึ้นจะยึดตามระเบียบปฏิบัติของสหราชอาณาจักร
- ขาดแคลนทรัพยากรบุคคล ผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม เนื่องจากนักเรียน นักศึกษาบรูไนยังคงนิยมเลือกเรียนในสาขามนุษยศาสตร์ ศาสนา หรือนโยบายสาธารณะมากกว่าสาขาเศรษฐศาสตร์ และการบริหาร

ข้อควรระวังอื่น ๆ

- บรูไนปกครองระบอบราชาธิปไตยอิสลามมลายู โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นทั้งประมุขและนายกรัฐมนตรี และยังทรงดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ส่งผลให้เสถียรภาพความมั่นคงทางการเมืองมีสูงมาก ตลอดจนระบบเศรษฐกิจเป็นแบบตลาดเสรี ภายใต้การดูแลของรัฐ และเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสูงสำหรับชาวต่างชาติ

- ตลาดบริโภคขนาดเล็กมาก เพราะมีประชากรน้อย อย่างไรก็ตามกำลังซื้อมีสูงมาก เห็นได้จากรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี ในปี 2555 อยู่ที่ประมาณ 50,440 ดอลลาร์สหรัฐ หรือ 1.6 ล้านบาท เพราะบรูไนเป็นประเทศที่อุดมไปด้วยแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ (ราคาขายน้ำมันในบรูไน ดีเซลอยู่ที่ลิตรละ 8 บาท เบนซิลลิตรละ 12 บาทเท่านั้น)

- บรูไนยังไม่สามารถผลิตอาหารได้เพียงพอต่อความต้องการของคนในประเทศ เห็นได้จากร้อยละ 60 ของอาหารที่บริโภคในประเทศมาจากการนำเข้า และส่วนมากนำเข้ามาจากกลุ่มประเทศอาเซียน

- การเจรจาธุรกิจกับชาวบรูไนมักต้องมีการพบปะกันมากกว่า 1 ครั้ง เนื่องจากวัฒนธรรมของชาวบรูไนเน้นการพบปะเพื่อให้เกิดมิตรภาพและความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมากกว่ามุ่งเน้นให้เกิดธุรกิจเพียงอย่างเดียว

- บรูไนไม่มีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม (Valued Added Tax-VAT)

- บรูไนเป็นประเทศสังคมมุสลิม ทำให้มีสภาพชีวิตความเป็นอยู่ค่อนข้างเรียบง่ายไม่มีสถานบันเทิงเริงรมย์ ทำให้หลังเลิกงานชาวบรูไนส่วนใหญ่จะอยู่ในที่พัก และสิทธิสตรีถูกจำกัดตามหลักศาสนา อย่างไรก็ตามรัฐบาลบรูไนได้เริ่มเปิดกว้างในเรื่องสิทธิสตรีมากขึ้นแล้ว เห็นได้จากการประกาศแก้ไขกฎหมายครอบครัวอิสลาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องสตรีและเด็กจากปัญหาความรุนแรงในครอบครัว

- โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพบรูไน-มาเลเซีย เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการเดินทางผ่านเขต Temburong ของบรูไน และเขต Limbang ของรัฐซาราวักของมาเลเซียได้เริ่มขึ้นแล้วเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2554 เมื่อการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ จะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจภายในภูมิภาค โดยเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้แก่ผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศ และส่งเสริมการท่องเที่ยวในเขต Temburong ของบรูไนด้วย



ฟิลิปปินส์ (The Philippines)

กฎหมาย-สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศที่สำคัญ

การส่งเสริมการลงทุน

- รัฐบาลฟิลิปปินส์มีการให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับสถานที่ตั้งและการจดทะเบียนธุรกิจ

- การลงทุนในเขตนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและอุตสาหกรรมสนับสนุน และได้รับสิทธิพิเศษ เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 4-8 ปี

- สามารถนำเงิน/ผลกำไรกลับประเทศได้ หลังจากหักภาษีและค่าใช้จ่ายต่างๆ ให้กับภาครัฐแล้ว

- แรงงาน อัตราค่าจ้างขั้นต่ำของฟิลิปปินส์แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ โดยกรุงเทพมหานครซึ่งมีอัตราค่าจ้างสูงสุดปัจจุบันค่าแรงขั้นต่ำอยู่ที่ 10 ดอลลาร์สหรัฐต่อวัน ทั้งนี้สภาพแรงงานฟิลิปปินส์มีความแข็งแกร่ง มีบทบาทมาก และมีการเรียกร้องค่าแรงเพิ่มบ่อย

- ที่ดิน ให้สิทธินักลงทุนต่างชาติถือครองที่ดินในกรณีที่มีการร่วมทุนกับคนฟิลิปปินส์ โดยถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 40 และสามารถเช่าที่ดินได้สูงสุดมากกว่า 50 ปี รวมถึงสามารถซื้อที่อยู่อาศัยได้แต่ไม่ได้รับสิทธิให้ถือครองที่ดิน

ข้อพึงระวัง

- อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลปัจจุบันกำหนดไว้ที่ร้อยละ 30 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 12 ซึ่งสูงที่สุดในประเทศสมาชิกอาเซียน ทั้งนี้สินค้าที่มีแหล่งกำเนิดจากไทยจะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี โดยมีอัตราภาษีนำเข้า MFN และ CEPT ระหว่างร้อยละ 0 - 10

- ไม่มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีพวกลักเลงขโมยน้อย และในบางพื้นที่มีความเสี่ยงต่อการถูกจับตัวไปเรียกค่าไถ่ รวมถึงมีความวุ่นวายทางการเมืองอยู่บ่อยครั้ง

- โครงสร้างพื้นฐานยังไม่ได้รับการพัฒนามากนัก โดยเฉพาะสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานมีไม่เพียงพอ เห็นได้จากไฟฟ้าดับบ่อย เป็นต้น อย่างไรก็ตามรัฐบาลกำลังเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ

- ลักษณะภูมิประเทศของฟิลิปปินส์ประกอบด้วยมากกว่า 7,000 หมู่เกาะ ทำให้เส้นทางคมนาคมไม่สะดวก เนื่องจากยังไม่มีการสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างแต่ละเกาะภายในฟิลิปปินส์ ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าสูง และการขนส่งสินค้าทั้งจากภายนอกและภายในประเทศล้วนพึ่งพาการขนส่งทางเรือเป็นสำคัญ
- ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ได้แก่ ไต้ฝุ่น ภูเขาไฟระเบิด ดินถล่ม มักเกิดขึ้นรุนแรงบ่อยครั้ง
- ในสังคมฟิลิปปินส์มีความแตกต่างกันมากระหว่างผู้มีฐานะดีและคนจน (ประชากรที่มีฐานะยากจนมาก (below poverty line) ประมาณร้อยละ 40 ของจำนวนประชากรทั้งหมด) ทั้งนี้รายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี ในปี 2555 อยู่ที่ประมาณ 4,214 ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ 135,000 บาท อย่างไรก็ตามผู้มีรายได้ระดับปานกลางเริ่มมากขึ้น
- ยังมีปัญหาการคอร์รัปชันแม้รัฐบาลจะมีนโยบายปราบปรามเข้มงวดขึ้น
- ฟิลิปปินส์กำลังมีข้อพิพาทกับประเทศจีนเรื่องเขตแดนทางทะเล

ข้อควรรู้อื่น ๆ

- ความน่าสนใจของฟิลิปปินส์อยู่ที่ทรัพยากรธรรมชาติที่ยังไม่ได้รับการนำมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ เช่น สัตว์น้ำ ทรัพยากรแร่ (ทองแดง ทองคำ เงิน นิกเกิล สังกะสี ฯลฯ) พื้นที่การเกษตรทางภาคใต้ และแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อจำนวนมาก รวมถึงการเป็นตลาดขนาดใหญ่ เนื่องจากมีประชากรเกือบ 100 ล้านคน ตลอดจนมีรายได้ที่มั่นคงจากแรงงานในต่างประเทศที่นำรายได้เข้าประเทศจำนวนมาก ทำให้ฐานะความเป็นอยู่ของคนในประเทศดีขึ้น และมีกำลังซื้อที่ช่วยกระตุ้นการบริโภคภายในประเทศ
- ฟิลิปปินส์กำลังจะเป็นศูนย์กลางธุรกิจบริการข้ามประเทศ CALL CENTER แทนที่อินเดีย
- ฟิลิปปินส์เป็นประเทศที่มีความสามารถในการผลิตสินค้าอาหาร เช่น ข้าว แต่ไม่เพียงพอบริโภคในประเทศ ฟิลิปปินส์ต้องพึ่งพาการนำเข้าสินค้าอาหารจำนวนมาก โดยสาเหตุสำคัญมาจากการมีประชากรมากและประสบปัญหาภัยธรรมชาติอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันรัฐบาลฟิลิปปินส์เริ่มดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารเพื่อการส่งออก ซึ่งรวมถึงอาหารฮาลาล
- รสนิยมของผู้บริโภคฟิลิปปินส์ ค่อนข้างหลากหลาย โดยทั่วไปรสนิยมในการบริโภคสินค้าจะเน้นสินค้าที่มีความเรียบง่าย สะดวกและเหมาะสมกับระดับรายได้ และปัจจุบันได้เริ่มเปลี่ยนไปตามนโยบายรัฐบาลในทางที่จะช่วยกันอนุรักษ์ธรรมชาติและลดมลภาวะโลกร้อนมากยิ่งขึ้นด้วย



มาเลเซีย (Malaysia)

กฎหมาย-สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศที่สำคัญ

- การส่งเสริมการลงทุน** กฎหมายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศของมาเลเซีย มีความหลากหลาย ซึ่งนอกจากสิทธิประโยชน์ทางภาษีแล้ว ยังได้มีการกำหนดสิทธิประโยชน์เป็นพิเศษในอุตสาหกรรมฐานความรู้ (Knowledge-Based Economy) ด้วย
- นักลงทุนต่างชาติสามารถถือหุ้นในกิจการได้ร้อยละ 100 ในกิจการที่รัฐอนุญาต
 - ธุรกิจที่ลงทุนในระยะแรก (Pioneer Status) ได้รับการลดหย่อนภาษีบางส่วนเป็นเวลา 5 ปี และหากเป็นกิจการที่ลงทุนในอุตสาหกรรมที่รัฐให้การสนับสนุน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมฐานความรู้ เช่น อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง การวิจัยและพัฒนา และอุตสาหกรรมมัลติมีเดีย เป็นต้น จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ทั้งหมดเป็นเวลา 5-10 ปี
 - รัฐบาลมาเลเซียจัดแพ็คเกจ (Packaged) สิทธิประโยชน์ซึ่งครอบคลุมทั้งสิทธิประโยชน์ทางภาษีและสิทธิประโยชน์อื่นๆ ให้เป็นกรณีพิเศษแก่โครงการที่มีความน่าสนใจอย่างโดดเด่น สิทธิประโยชน์ที่รัฐบาลจัดให้บริษัทที่สนใจสามารถต่อรองได้ ขึ้นอยู่กับความต้องการของโครงการและความมีคุณค่าน่าสนใจของโครงการนั้นๆ

- บริษัทที่ดำเนินการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาเองจะสามารถนำค่าใช้จ่ายมาหักภาษีได้
- ธุรกิจต่างชาติสามารถกู้ยืมเงินจากแหล่งทุนในประเทศได้โดยไม่ต้องได้รับการเห็นชอบจากรัฐบาล
- สามารถส่งเงินกลับในรูปแบบเงินตราต่างประเทศได้ แรงงาน ค่าแรงขั้นต่ำ 300 ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน หรือประมาณ 10,000 บาทต่อเดือน
- ที่ดิน ให้สิทธิคนลงทุนต่างชาติเช่าที่ดินได้สูงสุด 30-99 ปี

ข้อพึงระวัง

- ภาษีนำเข้าค่อนข้างสูงและต้องดำเนินการเสียภาษี ณ จุดนำเข้าโดยทันที
- อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลปัจจุบันกำหนดไว้ที่ร้อยละ 25 และภาษีการขาย (Sales Tax) สำหรับสินค้าที่นำเข้ามาจำหน่ายในประเทศมาเลเซีย จะต้องเสียร้อยละ 10 ทั้งนี้มาเลเซียไม่มีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม
- มาเลเซียมักใช้มาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (NTBs) เช่น มาตรการด้านสุขอนามัย (การติดฉลาก / การกำหนดปริมาณสารปนเปื้อน / Certification เป็นต้น) มาเป็นข้อกีดกันทางการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกับสินค้าที่นำเข้ามาแล้วอาจสร้างความเสียหาย หรือเป็นคู่แข่งกับสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศ
- สินค้าที่ติดตลาดมักถูกลอกเลียนแบบ แม้จะมีการจดทะเบียนลิขสิทธิ์และรับรองการคุ้มครองสินค้านำเข้า เนื่องจากมาตรการยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร
- มาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าของไทยเข้าไปในมาเลเซีย ทำให้ผู้ส่งออกของไทยต้องขนถ่ายสินค้าเปลี่ยนรถที่บริเวณชายแดน

ข้อควรรู้อื่น ๆ

- แม้ว่าตลาดมาเลเซียมีขนาดเล็กแต่สามารถนำไปสู่ตลาดที่ใหญ่ได้ เพราะเป็นประเทศที่สามารถกระจายสินค้าต่อไปยังประเทศอื่นๆ ได้ (Springboard) เนื่องจากนักธุรกิจที่มาเลเซียส่วนใหญ่มักมีคู่ค้า และเครือข่ายที่เป็นตลาดใหญ่เป็นจำนวนมาก อาทิ จีน อินเดีย
- ตลาดมุสลิมขนาดกลาง ด้วยมีประชากรประมาณ 28 ล้านคน และมากกว่าร้อยละ 60 ของประชากรทั่วประเทศนับถือศาสนาอิสลาม อย่างไรก็ตามกำลังซื้อสูง เห็นได้จากรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี ในปี 2555 อยู่ที่ประมาณ 16,186 ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ 520,00 บาท
- ด่านยะโฮร์บาฮู-Tuas (มาเลเซีย-สิงคโปร์) เป็นด่านพรมแดน 24 ชั่วโมง ที่มีการจัดระบบและขั้นตอนพิธีการผ่านแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมมีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับคน สินค้า และยานพาหนะเข้า-ออกตลอด 24 ชั่วโมง



พม่า (Myanmar)

กฎหมาย-สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศที่สำคัญ

- การส่งเสริมการลงทุน** “กฎหมายการลงทุนจากต่างประเทศ ฉบับ 2012” มีผลบังคับใช้แล้วนับตั้งแต่วันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2555
- นักลงทุนต่างชาติสามารถถือหุ้นในกิจการได้ร้อยละ 100 ในกิจการที่รัฐอนุญาต
 - นักลงทุนต่างชาติสามารถร่วมทุนกับรัฐหรือภาคเอกชนพม่าได้ในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 35 ของมูลค่าการลงทุนรวม
 - ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5 ปีแรกนับจากปีที่เริ่มดำเนินการ และอาจขยายเป็น 8 ปี (ขึ้นอยู่กับประเภทกิจการ และหลักเกณฑ์)
 - ยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีเงินได้ จากการนำผลกำไรกลับไปลงทุนใหม่ภายในระยะเวลา 1 ปี
 - ธุรกิจส่งออกจะได้รับส่วนลดหย่อนภาษีเงินได้ร้อยละ 50 ของผลกำไรที่ได้จากการส่งออก
 - ไม่มีการยึดกิจการมาเป็นของรัฐบาลตราที่ยังดำเนินธุรกิจอยู่ กรณีที่หากมีการยึดกิจการมาเป็นของรัฐบาลจะพิจารณาจ่ายค่าชดเชยให้ตามมูลค่าตลาดในขณะนั้น โดยจะคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศและประชาชนพม่า

• นักลงทุนต่างชาติ สามารถใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั่วไปซึ่งปัจจุบัน ธนาคารกลางแห่งสหภาพเมียนมาร์ ปรารถนาใช้อัตราแลกเปลี่ยนลอยตัวแบบจัดการตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2555 โดยประกาศอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นประจำทุกวัน

แรงงาน

• ต้องจ้างพนักงานพม่าในตำแหน่งที่ไม่ต้องใช้ทักษะเป็นหลัก
• กำหนดสัดส่วนการจ้างพนักงานพม่าในตำแหน่งที่ใช้ทักษะ ดังนี้ 5 ปี แรกร้อยละ 25 ภายใน 10 ปีร้อยละ 50 และภายใน 15 ปีร้อยละ 75 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด

• การจ้างพนักงานต้องดำเนินการผ่านหน่วยงานของรัฐ หรือบริษัทจัดหาแรงงานท้องถิ่น

• ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน การถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยี

• ค่าแรงเฉลี่ยต่อเดือนยังคงอยู่ในระดับต่ำเพียง 50 ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 1,600 บาท

ที่ดิน เช่าที่ดินได้ทั้งจากรัฐบาลและโดยตรงได้จากภาคเอกชนที่รัฐบาลสนับสนุน ระยะเวลาการเช่าที่ดิน 30 ปี สามารถต่อสัญญาได้อีก 1 ครั้งรวมระยะเวลาไม่เกิน 60 ปี ทั้งนี้จะมีการทบทวนค่าเช่าที่ดินทุก 5 ปี

ข้อพึงระวัง

• ภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 30 อย่างไรก็ตามพม่าไม่มีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม

• แม้จะเริ่มปกครองแบบเสรีมากขึ้น แต่กองทัพยังคงมีบทบาทสำคัญในการปกครองประเทศ และนโยบายยังคงเน้นเรื่องของความมั่นคงของชาติเหนือกว่าด้านเศรษฐกิจ

• ระบบสถาบันการเงินของพม่าส่วนใหญ่ ผูกขาดโดยรัฐบาล

• เงินค่าของพม่ามีแนวโน้มจะแข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคตตามการไหลเข้าของเงินทุนต่างประเทศ แม้จะมีการปฏิรูประบบอัตราแลกเปลี่ยนมาใช้แบบลอยตัวภายใต้การจัดการ (Managed Floating Exchange Rate) ตั้งแต่ 1 เมษายน 2555 แล้วก็ตาม

• ระบบการคมนาคมและสาธารณูปโภคไม่มีประสิทธิภาพและขาดแคลน อาทิ ถนน ไฟฟ้า ท่าเรือ ระบบโทรคมนาคม ทำให้โครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการลงทุนยังไม่สมบูรณ์ แม้ปัจจุบันจะเริ่มพัฒนาปรับปรุงแล้วแต่ทุกอย่างยังคงต้องใช้เวลาระยะหนึ่งในการดำเนินการ ตลอดจนการเดินทางภายในประเทศยังไม่สะดวก โดยในบางพื้นที่ห้ามชาวต่างชาติเดินทางเข้าไป

• แรงงานส่วนมากไม่มีทักษะฝีมือ ตลอดจนอยู่ภายใต้การปกครองของรัฐบาลทหารมาเป็นเวลานานและไม่คุ้นเคยกับการทำงานในภาคอุตสาหกรรม ทำให้ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการพัฒนาบุคลากร

• กำลังซื้อของประชากรในพม่าส่วนใหญ่ยังคงต่ำมาก

• มีการเรียกเก็บเบี้ยไ้รายทาง เพื่ออำนวยความสะดวกทางธุรกิจการค้าและการขนส่ง

• กฎ (Rules) และระเบียบขั้นตอน (Procedures) ภายใต้กฎหมายการลงทุนฉบับใหม่ 2012 ยังมีความไม่ชัดเจนและอยู่ระหว่างพัฒนา

• หน่วยงานของรัฐยังขาดการให้บริการที่เป็นสากล ตลอดจนมีปัญหาในทางปฏิบัติ และเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นไม่สามารถตัดสินใจเองได้ต้องสอบถามส่วนกลางทำให้เกิดความล่าช้า

• มีระบบอุปถัมภ์ ซึ่งหากนักลงทุนสามารถเข้าถึงได้ในระดับประเทศและ/หรือ ระดับพื้นที่จะทำให้การค้าได้รับการสนับสนุนด้วยดีจากรัฐ แต่หากไม่สามารถเข้าถึงได้ การลงทุนจะไม่ค่อยราบรื่น

ข้อควรรู้อื่น ๆ

• ตั้งแต่วันที่ 8 มิ.ย. 2555 ความตกลงเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนระหว่างไทย - พม่า มีผลใช้บังคับแล้ว

• พม่ามีพัฒนาการทางการเมืองอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2554 ที่ได้จัดตั้งรัฐบาลที่มีประธานาธิบดีเป็นประมุขและหัวหน้ารัฐบาล ส่งผลให้ได้รับการผ่อนคลยมาตรการคว่ำบาตร และคืนสิทธิพิเศษ GSP จากนานาชาติประเทศ อย่างไรก็ตามนานาประเทศจะยกเลิกการคว่ำบาตรให้พม่าหรือไม่นั้น ขึ้นอยู่กับพัฒนาการประชาธิปไตยและการปรองดองกับชนกลุ่มน้อยในพม่า ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลพม่าได้พัฒนาประชาธิปไตยและเจรจากับชนกลุ่มน้อยอย่างต่อเนื่อง

• พม่ากำลังจะเป็นเส้นทางลัดโลจิสติกส์ เส้นทางใหม่ของภูมิภาค โดยเส้นทางลัดใหม่ที่สำคัญ คือ เส้นทางไปเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป ที่ไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา



สปป.ลาว (Laos)

กฎหมาย-สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศที่สำคัญ

การส่งเสริมการลงทุน

• นักลงทุนต่างชาติสามารถถือหุ้นในกิจการได้ร้อยละ 100 ในกิจการที่รัฐอนุญาต

• ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีตามที่รัฐกำหนด โดยเป็นไปตามสิทธิประโยชน์ 3 ระดับของกิจการและเขตพื้นที่ที่รัฐให้การส่งเสริมการลงทุน

• กำไรที่นำไปขยายกิจการได้รับอนุญาตให้ได้รับการยกเว้นอากรกำไรในปีการบัญชี

• ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า และอากรที่เก็บจากการนำเข้า อุปกรณ์ เครื่องมือ วัสดุ พาหนะการผลิตทางตรง วัตถุดิบที่ไม่มีอยู่ในประเทศ หรือมีแต่ไม่เพียงพอ ผลิตภัณฑ์ที่ถึงสำเร็จรูปที่นำเข้ามาเพื่อแปรรูป หรือประกอบเป็นผลิตภัณฑ์เพื่อส่งออก

• ได้รับการยกเว้นภาษีส่งออก สำหรับผลิตภัณฑ์เพื่อส่งออก

• ยกเว้นการเก็บภาษีซ้อน (The Avoidance of Double Taxation)

• สามารถส่งผลกำไร ทุน และรายรับอื่นๆ (ภายหลังที่ได้ชำระภาษีอากร และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ตามระเบียบกฎหมายแล้ว) กลับประเทศได้ โดยผ่านระบบธนาคารที่มี สำนักงานใน สปป.ลาว

แรงงาน รัฐบาลเป็นผู้ประกาศใช้ระดับเงินเดือน หรือค่าแรงขั้นต่ำในแต่ละช่วงเวลา โดยนายจ้างไม่มีสิทธิกำหนดระดับเงินเดือนหรือค่าแรงต่ำกว่าระดับที่รัฐได้ประกาศใช้ ปัจจุบันค่าแรงขั้นต่ำต่อคนต่อเดือนอยู่ที่ 626,000 กีบ (2,437 บาท) หรือ 24,076 กีบ/คน/วัน (94 บาท)

ที่ดิน ชาวต่างชาติไม่มีสิทธิถือครองที่ดิน โดยกฎหมายที่ดินลาวระบุว่า คนลาวสามารถยกสิทธิการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คนต่างชาติได้โดยการให้เช่า ซื้อ ขาย และรับมรดก อย่างไรก็ตามชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนทำธุรกิจในลาวอาจขอใช้สิทธิในการใช้ที่ดินโดยการเช่าหรือสัมปทานแล้วแต่กรณี โดยกรณีทั่วไปสามารถเช่าจากเอกชนสูงสุด 30 ปี เช่าจากรัฐบาลสูงสุด 50 ปี

ข้อพึงระวัง

• ลาวมีการกระจายอำนาจให้กับเจ้าแขวง ทำให้เจ้าแขวงมีอำนาจการตัดสินใจสูง กฎหมายและระเบียบในแต่ละท้องถิ่นแตกต่างกัน นักลงทุนจึงควรศึกษาข้อมูลท้องถิ่นอย่างรอบคอบ เช่น กฎหมายส่งเสริมการลงทุนของ สปป.ลาว ได้ให้สิทธิแก่แขวงฯ มีอำนาจในการอนุมัติการลงทุนต่างประเทศสำหรับโครงการในบัญชีส่งเสริม (Activities Promoted for Foreign Investment) ที่มีมูลค่าไม่เกิน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯสำหรับ 4 แขวงใหญ่คือ นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหลวงพระบาง แขวงสะหวันนะเขต และแขวงจำปาสัก และ 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯสำหรับแขวงอื่นๆ

• ภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 28 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10

• เงินเก็บของลาวขาดเสถียรภาพ (แกว่งขึ้น-ลง)

• ค่าเช่าอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างมีอัตราสูงมาก โดยเฉพาะในพื้นที่เศรษฐกิจ-ท่องเที่ยว เช่น เวียงจันทน์

• ตลาดลาวมีขนาดเล็ก เพราะมีประชากรน้อย และกำลังซื้อไม่สูงมากนัก โดยรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีอยู่ที่ 2,866 ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 92,000 บาท อย่างไรก็ตามพฤติกรรมผู้บริโภคลาวมีความโดดเด่นตรงที่ไม่ชอบเป็นหนี้ กล้าซื้อ และนิยมใช้ของแท้ หรือกล่าวได้ว่าไม่นิยมใช้ของลอกเลียนแบบ

• ในการทำธุรกิจการร่วมลงทุนที่ดีกับภาครัฐ และบุคคลสำคัญ หรือเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจการค้าเป็นเรื่องสำคัญมาก โดยเฉพาะเจ้าแขวงในพื้นที่ที่เข้าไปทำธุรกิจ

• คนไทยควรแสดงความจริงใจกับคนลาวไม่ว่าจะทำการค้าหรือลงทุน และควรหลีกเลี่ยงการพูดเรื่องประวัติศาสตร์ การเมือง และการพูดตลกเรื่องภาษา

ข้อควรรู้อื่นๆ

- เสถียรภาพการเมืองลาวมั่นคง
- สปป. ลาว ส่วนใหญ่เป็นภูเขาและที่ราบสูง และเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล (Land Lock) และเป็นประเทศที่เน้นการอนุรักษ์ธรรมชาติ ให้ความสำคัญต่อวิถีชีวิต วัฒนธรรมของประชาชนมากกว่าด้านเศรษฐกิจ
- ลาวได้รับสิทธิพิเศษทางการค้า (MFN) จากสหรัฐอเมริกา และได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร (GSP) จากสหรัฐอเมริกาและยุโรป รวมถึงได้รับสถานะ Normal Trade Relations (NTR) จากสหรัฐอเมริกา ซึ่งส่งผลให้การส่งออกสินค้าของลาวไปสหรัฐฯ มีภาษีลดลง อาทิ สิ่งทอไหม ภาษีลดลงจากร้อยละ 90 เหลือ 0.8 สินค้าหัตถกรรม จากร้อยละ 45 - 60 เหลือ 0 เป็นต้น
- แผนยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ สปป.ลาว ปี 2554-2563 ได้วางแนวทางจะจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจจำเพาะเพิ่มเป็น 41 แห่ง ภายในปี 2563 โดยแบ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ 7 เขต และเขตเศรษฐกิจเฉพาะด้านการค้า การบริการ และท่องเที่ยว 29 เขต เขตเศรษฐกิจเฉพาะด้านอุตสาหกรรมแปรรูป 5 เขต จากจำนวนดังกล่าวมีที่ตั้งอยู่ในแขวงที่ชายแดนติดกับไทยจำนวน 17 แห่ง



เวียดนาม (Vietnam)

กฎหมาย-สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศที่สำคัญ

การส่งเสริมการลงทุน

- นักลงทุนต่างชาติสามารถถือหุ้นในกิจการได้ร้อยละ 100 ในกิจการที่รัฐอนุญาต
 - ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีตามเงื่อนไขของรัฐ อาทิ ประเภกิจการลงทุน จำนวนเงินลงทุน สถานที่ตั้งของโครงการลงทุน และสัดส่วนการส่งออก เช่น การลงทุนในเขตอุตสาหกรรมการผลิตนักลงทุนจะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีบางส่วนในการลงทุน 12 ปีแรกและได้รับการยกเว้นภาษีใน 3 ปีแรกของการดำเนินงาน
 - ให้สิทธิพิเศษในการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศแก่นักลงทุน
 - ไม่มีการยึดหรือโอนทรัพย์สินของนักลงทุนมาเป็นของรัฐ
 - สามารถโอนเงินกลับประเทศได้ภายหลังการปฏิบัติตามข้อกำหนดของรัฐบาลเวียดนาม เช่น การเงินจ่ายภาษี แรงงาน ค่าแรงเฉลี่ยต่อเดือน 94 ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 3,000 บาท
- ที่ดิน นักลงทุนต่างชาติมีสิทธิในการถือครองที่ดินในกรณีที่มีการร่วมทุนกับชาวเวียดนาม และสามารถเช่าที่ดินได้สูงสุด 50-70 ปี หรือขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่กำหนดใน Investment License ของโครงการลงทุน

ข้อพึงระวัง

- ภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 25 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10
- เวียดนามยังคงมีปัญหาคอรัปชั่น และระบบราชการมีความล่าช้า (Red Tape)
- รัฐบาลเวียดนามปกป้องธุรกิจท้องถิ่นค่อนข้างมาก เห็นได้จากการควบคุมการนำเข้า การลงทุนในบางรายการ (ห้ามลงทุน หรือตั้งเงื่อนไขในการลงทุน) โดยเฉพาะธุรกิจการผลิตอุตสาหกรรมใหญ่ๆ จะเข้าไปทำในเวียดนามค่อนข้างยากเพราะว่าเวียดนามมักจะดำเนินการเอง เช่น กิจการผลิตนมและแปรรูปนม น้ำมันพืช และน้ำตาลจากอ้อย ประมงนอกชายฝั่ง
- ปัญหาพลังงานในประเทศไม่เพียงพอ ทั้งประชาชนและภาคอุตสาหกรรมต่างต้องเผชิญปัญหาไฟดับ โรงงานอุตสาหกรรม ต้องจัดคิวผลิตกันเดินเครื่องจักร อย่างไรนั้นปัญหาดังกล่าวจะน้อยลงในระยะสั้น ส่วนการแก้ปัญหาในระยะยาว คือ รัฐบาลเวียดนามได้บรรจุแผนในการพัฒนาพลังงานของชาติ โดยจะสร้างโรงไฟฟ้านิวเคลียร์เพื่อรองรับภาวะขาดพลังงานในอนาคต แต่ก็เป็นแผนระยะยาว ซึ่งโครงการจะลุล่วงในอีก 30 ปีข้างหน้า
- เส้นทางคมนาคมและถนนหนทางในเวียดนามไม่เพียงพอ และสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมีข้อจำกัดและไม่สะดวก เช่น ปัญหาจำกัดความเร็วของรถยนต์ในเวียดนาม เพราะถนนสายหลักของเวียดนามคือ R1A ส่วนใหญ่มีเพียง 2 ช่องจราจร ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งสูง อันเนื่องมาจากการขาดระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ

- ต้นทุนการผลิตสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ อยู่มาก อาทิ ต้นทุนอสังหาริมทรัพย์ในเมืองใหญ่ (ทั้งราคาซื้อและเช่า) อย่างเช่น ฮานอย และโฮจิมินห์ ปรับตัวขึ้นมาก ค่าประกันสังคมซึ่งคิดเป็นร้อยละ 15 ของเงินเดือน และค่าพลังงานที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- คุณภาพแรงงานค่อนข้างดีมีฝีมือ ขณะที่ค่าจ้างยังค่อนข้างต่ำ อย่างไรก็ตามแรงงานมีฝีมือและผู้บริหารระดับกลางถึงสูงยังขาดแคลนตลอดจนอัตราการย้ายงานสูง
- ปัญหาละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาสูง โดยเฉพาะสินค้าติดตลาดถูกเลียนแบบง่าย
- ตลาดการเงิน และการธนาคารยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร โดยเฉพาะประเด็นขาดความน่าเชื่อถือ เห็นได้จากคนเวียดนามไม่เชื่อมั่นในค่าเงินดอง (ค่าเงินดองมีความผันผวนมาก) และมักจะออมด้วยการซื้อทองคำและถือเงินดอลลาร์สหรัฐฯ
- ภาษาอังกฤษยังไม่แพร่หลายนัก กระทั่งในด้านการค้าและการลงทุน ตลอดจน ชาวเวียดนามไม่นิยมพูดภาษาอังกฤษมากนัก
- กฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ ยังขาดความชัดเจนในการตีความและบังคับใช้ อีกทั้งยังมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง เพราะรัฐบาลพยายามแก้ไขปรับปรุง เพื่ออำนวยความสะดวก ตลอดจนมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีของเวียดนามเข้มข้นขึ้น อาทิ มาตรการด้านสุขอนามัยและสิ่งแวดล้อม

ข้อควรรู้อื่นๆ

- การเมืองมีความมั่นคงและต่อเนื่อง รวมถึงเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสูง
- ตลาดขนาดใหญ่ ประชากรเกือบ 90 ล้านคน รองจากอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์
- เวียดนามได้รับสิทธิพิเศษทางการค้าจากนานาประเทศ อาทิ GSP (Generalized System of Preferences) สิทธิพิเศษ Most Favor Nation (MFN) และสิทธิทางการค้าพิเศษที่ทำไว้กับประเทศต่างๆ
- เวียดนามมีชายแดนติดกับจีน และมีข้อตกลงการขนส่งระหว่างจีน-เวียดนาม ที่อนุญาตให้รถยนต์วิ่งระหว่างกันได้ ไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายรถบริเวณพรมแดนเหมือนในอดีต) พร้อมเพิ่มเส้นทางอีก 10 แห่ง เพื่อขยายตลาดไปจีน
- นักธุรกิจเวียดนามนิยมการพบปะสนทนาต่างๆ หน้าที่ และไม่ยิมนัดหมายและค้าขายทางอีเมล รวมทั้งมักจะชำระเงินหลังมีการนำส่งสินค้าเรียบร้อยแล้ว



สิงคโปร์ (Singapore)

กฎหมาย-สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศที่สำคัญ

การส่งเสริมการลงทุน

- ให้ความเท่าเทียมกันระหว่างนักลงทุนในประเทศและต่างประเทศ
 - เปิดกว้างให้นักลงทุนต่างประเทศสามารถลงทุนได้ร้อยละ 100 เกือบทุกสาขา ยกเว้นเพียงด้านการกระจายเสียง และการจัดสรรคลื่นความถี่ (สูงสุดไม่เกินร้อยละ 49) กิจการด้านหนังสือพิมพ์ (ไม่เกินร้อยละ 5)
 - ไม่มีการควบคุมการโอนเงินตราต่างประเทศและผลกำไรในการประกอบธุรกิจออกนอกประเทศ
 - ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate income tax) และภาษีเงินได้ (Income tax allowance) ให้กับผู้เริ่มก่อตั้งกิจการเป็นเวลา 5-10 ปี
 - บริษัทที่ดำเนินการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาจะสามารถนำค่าใช้จ่ายมาหักภาษีได้
 - มีเขตปลอดภาษี เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การนำเข้า-ส่งออกและขนส่งสินค้า ซึ่งมีทั้งหมด 5 แห่ง โดยเป็นท่าเรือ 4 แห่ง และท่าอากาศยาน 1 แห่ง สินค้าในเขตดังกล่าวจะได้รับการยกเว้นภาษี รวมถึงท่าเรือสิงคโปร์สามารถพักสินค้าโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายภายใน 72 ชั่วโมง
- แรงงาน**
- ค่าจ้างแรงงานสูง (โดยเฉพาะการจ้างแรงงานท้องถิ่น) และมีการปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น ค่าจ้างเฉลี่ยต่อเดือนในกลุ่มผู้ใช้แรงงานระดับผู้จัดการจะอยู่ที่ 6,630 ดอลลาร์สิงคโปร์ (5,180 ดอลลาร์สหรัฐฯ)



- ขยายเวลาการเกษียณอายุการทำงานจาก 62 ปีเป็น 65 ปี
 - แรงงานต่างชาติที่ต้องการทำงานในสิงคโปร์จะต้องแสดงหลักฐานที่สามารถตรวจสอบได้ว่าตนเองมีรายได้ขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 4,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 1 แสนบาท) ต่อเดือน และมีความสามารถเพียงพอที่จะดูแลคุ้มครองรวมถึงบุตรของตน ตลอดระยะเวลาการพำนักในประเทศ
- ที่ดิน อนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในสิงคโปร์ได้ ชาวต่างชาติมีสิทธิในการเช่าที่ดินในเขตอุตสาหกรรมสูงสุด 60 ปี และในส่วนของพาณิชย์กรรม โรงแรมและที่พักอาศัยสูงสุด 99 ปี

ข้อพึงระวัง

- ขาดแคลนแรงงาน
- ตลาดขนาดเล็กมีเพียงประมาณ 5 ล้านคน และประชากรสิงคโปร์มีหลายเชื้อชาติ (จีน มาเลย์ อินเดีย และอื่นๆ) ทำให้ระดมทุนการบริโภคมีความแตกต่างตามอุปนิสัยการบริโภคของแต่ละเชื้อชาติ และมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ตลอดจนการแข่งขันสูงมาก โดยเฉพาะจากคู่แข่งในประเทศจีน มาเลเซีย และอินโดนีเซีย

ข้อควรระวังอื่น ๆ

- ภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 17 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ซึ่งต่ำที่สุดในประเทศสมาชิกอาเซียน
- สิงคโปร์เป็นแหล่งกระจายสินค้าไทยไปสู่ประเทศต่างๆ ทั่วโลก ด้วยมีตำแหน่งที่ตั้งยุทธศาสตร์ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งทำให้สิงคโปร์ได้เปรียบทางการขนส่งและมีบทบาทเป็นพ่อค้าคนกลางระหว่างโลกภายนอกกับประเทศในภูมิภาค
- สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากจุดแข็งด้านวิสัยทัศน์ของผู้นำประเทศ เสถียรภาพทางการเมือง การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ การสร้างสรรคนวัตกรรม และการวางแผนระยะยาวที่ดีของรัฐบาล
- สิงคโปร์ถูกจัดอันดับให้เป็นประเทศที่ดีที่สุดในเอเชียในการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา



อินโดนีเซีย (Indonesia)

กฎหมาย-สิทธิประโยชน์เกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศที่สำคัญ

การส่งเสริมการลงทุน

- ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีตามเงื่อนไขของรัฐ
- ได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้า
- ยกเว้นภาษีซื้อ จากผลกำไร เงินปันผล ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าลิขสิทธิ์ ดังนั้นหากผู้ประกอบการไทยเสียภาษีในอินโดนีเซียแล้วสามารถนำหลักฐานมาเพื่อขอยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีประเภทเดียวกันในประเทศไทยได้

แรงงาน มีจำนวนแรงงานมาก และค่าแรงถูก โดยปัจจุบันค่าแรงเฉลี่ยต่อเดือน 169 ดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 5,400 บาท อย่างไรก็ตามค่าจ้างแรงงานจะมีความแตกต่างตามแต่ละอุตสาหกรรมและแต่ละพื้นที่ ตัวอย่างเช่น ค่าจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมน้ำมันจะสูงกว่าในภาคเกษตรกรรม และค่าจ้างในภาคการธนาคารจะสูงกว่าในชนบท

ที่ดิน ตามกฎหมายของอินโดนีเซีย จะไม่ใช่แนวคิดของสิทธิเสรีในที่ดิน (freehold land rights) แต่จะให้สิทธิในรูปแบบต่างๆ ของที่ดิน เช่น สิทธิในการเพาะปลูก (ให้สิทธิเป็นเวลาสูงสุด 95 ปี) สิทธิในการสร้างสิ่งปลูกสร้างบนที่ดิน (ให้สิทธิเป็นเวลาสูงสุด 80 ปี) และสิทธิในการใช้ประโยชน์บนที่ดินตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด ที่ดิน (ให้สิทธิเป็นเวลาสูงสุด 80 ปี)

ข้อพึงระวัง

- ภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 25 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10
- ขั้นตอนและการดำเนินงานของทางราชการกระบวนการมากและล่าช้า

กฎระเบียบยุ่งยากซับซ้อน ตลอดจนกฎหมายและกฎระเบียบบางอย่าง ไม่มีความชัดเจนและโปร่งใส

ยังมีปัญหาเรื่องการคอร์รัปชันในระบบราชการ โดยอินโดนีเซียได้ถูกจัดอันดับอยู่ที่ 140 จาก 178 ประเทศทั่วโลก จากการจัดอันดับของ World Corruption Index ในปี 2010

มีการกีดกันการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น เห็นได้จากการกำหนดช่องทางการนำเข้าให้น้อยลง เช่น การออกมาตรการปรับลดจำนวนท่าเรือที่นำเข้าผักและผลไม้จาก 8 เป็น 4 ท่า

ขาดแคลนสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ เช่น สะพาน สนามบิน ท่าเรือ ระบบไฟฟ้า น้ำประปา ตลอดจนอุตสาหกรรมสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพ (Supporting Industry or Processing Technology)

- ขาดแคลนแรงงานที่มีประสิทธิภาพและความชำนาญ
- ตลาดอินโดนีเซีย มีการแข่งขันสูง โดยเฉพาะสินค้าราคาถูกจากต่างประเทศ เช่น จากจีน เวียดนาม และอินเดีย
- ภัยธรรมชาติ เช่น แผ่นดินไหว สึนามิ น้ำท่วม

ข้อควรระวังอื่น ๆ

อินโดนีเซียเป็นตลาดขนาดใหญ่ โดยมีจำนวนประชากรประมาณ 240 ล้านคน หรือครึ่งหนึ่งของประชากรทั้งหมดในอาเซียน ตลอดจนเป็นตลาดที่มีศักยภาพในธุรกิจอาหารฮาลาล เพราะประชากรร้อยละ 88 (ประมาณ 210 ล้านคน) นับถือศาสนาอิสลาม

แม้ประชากรอินโดนีเซียส่วนใหญ่จะมีฐานะยากจน แต่ประชากรที่มีฐานะดี แม้จะมีไม่ถึงร้อยละ 10 ของประชากรทั้งหมด แต่ก็มีกำลังซื้อสูงมากและนิยมสินค้าที่มีคุณภาพ

มีทรัพยากรทั้งเกษตรและอุตสาหกรรมจำนวนมาก เช่น ปาล์มน้ำมัน ข้าว กาแฟ ยางพารา น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน และแร่ธาตุ และเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในทำเลยุทธศาสตร์ โดยมีเส้นทางคมนาคมทางเรือระหว่างประเทศผ่านหลายเส้นทาง



แหล่งข้อมูล : รวบรวมจากหลายแหล่งที่เผยแพร่ข้อมูลประเทศอาเซียน

<http://aec.ditp.go.th>

<http://www.dtn.go.th>

<http://www.ditp.go.th>

<http://www.eastasiawatch.in.th>

<http://www.exim.go.th>

<http://www.nesdb.go.th>

<http://www.sme.go.th>

<http://www.smeasean.com>

<http://www.ksmecare.com>

<http://rss2.thaichamber.org>

Report

เรื่อง: ปาณทิพย์ เปลี่ยนโมฬี



เปลี่ยนโฉมหน้าเศรษฐกิจประเทศไทย ปี 2020 ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ หรือ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระยะยาว 7 ปี (ปี 2556-2563) กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดภารกิจเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการ ประกอบด้วย 3 ด้านสำคัญ ดังนี้

ด้านที่ 1 :

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางบกเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศและเพื่อนบ้าน แบ่งออกเป็น 3 โครงข่าย คือ

• โครงข่ายถนน

เร่งพัฒนาระบบขนส่งทางถนน อาทิ เร่งสร้างโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) อีก 5 สายทาง คือ

บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา

บางปะอิน-นครสวรรค์

บางใหญ่-นครปฐม-กาญจนบุรี

นครปฐม-สมุทรสงคราม-ชะอำ

ชลบุรี-พญา-มาบตาพุด

รวมถึงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่งสินค้า

• โครงข่ายรถไฟ

เร่งเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางราง ตามแผนการลงทุนระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553-2558 ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาให้ระบบรถไฟเป็นระบบหลักในการขนส่งสินค้า ระหว่างพื้นที่ผลิตภายในประเทศกับท่าเรือแหลมฉบัง และพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่าย, รูปแบบการขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบต่างๆ เข้าด้วยกัน

รวมถึงโครงการจัดทำระบบรถไฟรางคู่ และรถไฟสายใหม่ คือ

บ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร

อรัญประเทศ-ปอยเปต

ท่าเรือฝั่งอ่าวไทย-อันดามัน

นอกจากนี้ ยังเตรียมการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีดเทรน) เพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาค

การเปลี่ยนรถไฟรางเดี่ยวเป็นรางคู่อีก 2,857 กิโลเมตร ขนสินค้า ได้มากกว่า 50 ล้านตัน และขนคนได้มากกว่า 75 ล้านคนต่อปี จาก 11 ล้านตันและ 45 ล้านคนต่อปี ส่วนไฮสปีดเทรน สามารถวิ่งได้เร็วถึง

250 กม.ต่อชั่วโมง สามารถวิ่งผ่าน 21 จังหวัด และขนผู้โดยสารได้ 30 ล้านเที่ยวในปี 2565 รถไฟฟ้าในกทม. จากที่มี 4 สายทาง 80 กม. ขนผู้โดยสารได้ 9 แสนคน / เที่ยวต่อวัน อีก 7 ปีจะมี 10 สายทางยาว 410 กม.และขนคนได้ 5.36 ล้านคน / เที่ยวต่อวัน

• โครงข่ายขนส่งมวลชน

โครงข่ายนี้จะเน้นเฉพาะพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยจะเร่งปรับปรุงให้ครอบคลุมพื้นที่บริการเพิ่มขึ้น และสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ด้านที่ 2 :

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศ

เร่งขยายขีดความสามารถและคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ทันสมัย สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจากปีละ 45 ล้านคน เป็น 60 ล้านคน ตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2

ด้านที่ 3 :

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและเป็นประตูการขนส่งของอนุภูมิภาค

เร่งพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นประตูการขนส่งสู่ท่าเรือหลักต่างๆ ของโลก และเป็นส่วนหนึ่งของท่าเรือหลักในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง เชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง และการสร้างท่าเรือใหม่ในฝั่งอันดามัน เพื่อรองรับการค้ากับอินเดีย, ตะวันออกกลาง, แอฟริกา และยุโรป เช่น ท่าเทียบเรือชายฝั่ง ท่าเรือชุมพร ท่าเรือน้ำลึกสงขลา และการศึกษาก่อสร้างท่าเรือปากบารา สำหรับกรอบแผนการลงทุนเบื้องต้นนั้น ทางกระทรวงคมนาคมได้แบ่งออกเป็น 5 ส่วนด้วยกัน ประกอบด้วย

1) ทางราง โดยส่วนใหญ่เป็นโครงการเดิมที่ได้ประกาศไว้กับรัฐบาล 4 เส้นทาง คือ ไฮสปีดเทรน รวมทั้งรถไฟฟ้า 10 เส้นทาง ส่วนรถไฟรางคู่ ได้เพิ่มเส้นทางใหม่ เช่น เส้นทาง เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่, บ้านภาชี-นครหลวง, บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

สำหรับ รถไฟฟ้า 10 เส้นทาง มีดังต่อไปนี้

1. รถไฟฟ้าสายชานเมืองสายสีแดงเข้ม (ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต - มหาชัย)
2. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ศาลายา - หัวหมาก)
3. Airport Rail Link (สนามบินดอนเมือง - สนามบินสุวรรณภูมิ)
4. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม (ลำลูกกา - บางปู)
5. รถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (ยศเส - บางหว้า)
6. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ - หัวลำโพง, ท่าพระ - พุทธมณฑล สาย 4)
7. รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ)
8. รถไฟฟ้าสายสีส้ม (เจริญสุขุมวิท - มีนบุรี)
9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย - มีนบุรี)
10. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว - สำโรง)

2) **ทางถนน** ทางรัฐบาลจะปรับปรุงยุทธศาสตร์ให้เน้นขยายถนน 4 ช่องทางในสายหลัก ที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดและภูมิภาคต่างๆ

3) **ทางน้ำ** เตรียมสร้างท่าเรือเพิ่ม 3 แห่ง คือ ท่าเรือสงขลา, ท่าเรือชุมพร และท่าเรือปากบารา

4) **ทางอากาศ** (ลงทุนโดยบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด มหาชน)

5) **ส่วนอื่นๆ** สัดส่วน 1% เป็นตั้งงบไว้เผื่อเหลือเผื่อขาด นอกจากนี้เงินจำนวนดังกล่าว ยังเตรียมสร้างศูนย์กระจายสินค้าเพิ่ม 15 แห่งทั่วประเทศ และด้านศุลกากรอีกด้วย

เพิ่มขีดความสามารถขนส่งสินค้าทางเรือ

การแก้ปัญหาการจราจรแออัดบริเวณท่าเรือแหลมฉบังจะเน้น ถนนหลัก ซึ่งกรมทางหลวงจะนำงบในส่วนที่รัฐบาลเตรียมออกพระราชบัญญัติกู้เงินจำนวน 2 ล้าน 2 แสนล้านบาทมาใช้ในการเพิ่มช่องทางจราจรทางหลวงหมายเลข 7 เชื่อมจากนิคมอุตสาหกรรมใน จังหวัดระยอง ไปยังท่าเรือแหลมฉบังจาก 4 ช่องทางเป็น 14 ช่องทาง โดยใช้งบ 2,500 ล้านบาท และสร้างถนนมอเตอร์เวย์ระหว่างชลบุรี ไปนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยใช้งบ 18,000 ล้านบาท

นอกจากนี้ ยังจะเชื่อมถนนจากระยองไปท่าเรือแหลมฉบัง, สร้างจุดตัดวงแหวนบริเวณบ้านหนองขาม-บางพระ รวมทั้งปรับปรุงระบบขนส่งทางรางและทางน้ำภายในท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีความสะดวก เพื่อลดปริมาณการขนส่งทางถนน

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีตู้สินค้าขนถ่ายผ่านท่าปีละ 7 ล้าน 4 แสนตู้ จากขีดความสามารถที่รองรับได้ 10 ล้าน 8 แสนตู้ที่อยู่ ต่อปีภายใต้การส่งออกขยายตัวร้อยละ 15 ต่อปี คาดว่าตู้สินค้าที่มี อยู่จะเต็มขีดความสามารถในอีก 2-3 ปีข้างหน้า ดังนั้นจึงต้องเร่ง พัฒนาขยายโครงสร้างถนน, จุดตัดการจราจรภายในและภายนอก ท่าเรือ รวมถึงขยายประตูเข้า-ออกท่าเรือให้รองรับการขนส่งตู้สินค้า ถึง 20 ล้านตู้ต่อปี

ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานครั้งใหญ่

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลในงบประมาณ 2 ล้าน ล้านบาท ซึ่งถือเป็นการลงทุนครั้งใหญ่และจำเป็นของประเทศ โดยจะ เน้นการลงทุนสร้างระบบการคมนาคมแบบราง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการ ที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่ง ระบบอื่น ปัจจุบันตลาดการส่งออกสินค้าหลักของไทยเปลี่ยนจาก ตลาดยุโรปและสหรัฐอเมริกาสู่ตลาดอาเซียนและจีน ซึ่งจีนได้มีการสร้างโครงข่ายขนส่งสินค้าเชื่อมสู่ประเทศลาว เวียดนาม รวมถึง

เตรียมเชื่อมโยงมายังไทยด้วย แผนปฏิบัติการเบื้องต้นของ โครงการลงทุน 2.2 ล้านล้านบาท ทั้งเรื่องรถไฟความเร็วสูง 4 เส้นทาง รถไฟรางคู่ การพัฒนาขนส่งทางน้ำ และการพัฒนา ท่าอากาศยานได้มีการกล่าวถึงมาระยะหนึ่งแล้ว และจาก ยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานในระบบขนส่งของประเทศ พ.ศ. 2556 - 2563 รัฐบาลได้จัดหาแหล่งเงินทุนนอกเหนือ จากงบประมาณแผ่นดินเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน วงเงิน 2 ล้านล้านบาท

การวางรากฐานเพื่อพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะนโยบาย โครงสร้างพื้นฐานการพัฒนากระบวนแบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ อย่างไร ก็ตาม ภายใต้สถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศที่ไม่สมดุลย์ และเศรษฐกิจโลกที่ผันผวน ทำให้มีความจำเป็นต้องปรับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศใหม่ เพื่อให้ทันกับการ เปลี่ยนแปลงและสามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก โดยไม่ละเลย กับการกระจายรายได้และคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน ซึ่งการพึ่งพากระบวนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐแบบเก่าจะทำให้ ลำบาก ไม่สามารถแข่งขันกับประเทศใดๆ ในเวทีโลก

ระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ไทยลงทุนด้านโครงสร้าง พื้นฐานน้อย เมื่อเทียบกับงบประมาณแผ่นดิน ในปี 2555 แม้งบประมาณแผ่นดินจะสูงถึง 2.4 ล้านล้านบาท แต่งบ ลงทุนเพิ่มขึ้นเพียง 1 แสนล้านบาทเมื่อเทียบกับ 10 ปีที่แล้ว การลงทุนครั้งใหม่ของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่ง เพื่อสร้างโอกาสและสร้างรายได้ใหม่ที่ สามารถเชื่อมต่อระหว่างเมืองเศรษฐกิจทั้งภายในและต่าง ประเทศได้รวดเร็ว มีต้นทุนต่ำที่สุด สามารถก้าวสู่ศูนย์กลาง ระบบการขนส่งแห่งภูมิภาคเอเชีย การพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานครั้งนี้ เป็นการลงทุนเพื่อชีวิตของประชาชน ครั้งใหญ่ เพื่อให้มีรายได้และคุณภาพชีวิตอย่างเท่าเทียมกัน เปลี่ยนโฉมหน้าของเศรษฐกิจภายในประเทศ ด้านการ ท่องเที่ยวได้รับการยกระดับและได้รับความสะดวก การขนส่งรวดเร็วสามารถเพิ่มมูลค่าสินค้า โดยเฉพาะสินค้า เกษตรของไทย และทั้งหมดนี้ถือเป็นพื้นฐานสำคัญที่ช่วยให้นักลงทุนต่างประเทศได้ตัดสินใจเร็วขึ้นที่จะเข้าร่วมลงทุนใน ประเทศไทย



• แหล่งข้อมูล

<http://hilight.kapook.com>

<http://www.tnnthailand.com/news>

<http://www.ptp.or.th/news>

งาน “Thailand 2020 ก้าวใหม่เชื่อมไทยสู่โลก”

ณ ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ

ถนนแจ้งวัฒนะ จ.นนทบุรี 8-12 มีนาคม 2556

Book Coner

เรื่อง : เว้นขยาย

ชื่อหนังสือ : AEC Thai กับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผู้เขียน : บุญชัย ใจเย็น

รหัส : E 330 A55

เนื้อหาเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการเป็นสมาชิก AEC อย่างไร ทำที่ของไทยเป็นอย่างไร ผลดีของ AEC ที่มีต่อประเทศไทยมีอย่างไร สามารถหาคำตอบจากหนังสือเล่มนี้ได้ AEC ไม่ใช่เพียงอาเซียน การเตรียมตัวรับ AEC AEC จะเปลี่ยนไทย-โลก ประโยชน์ที่ไทยได้รับจาก AEC ประเทศไทย ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ ประเทศบรูไนดารุสซาลาม ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศกัมพูชา ประเทศพม่า ประเทศเวียดนาม ประเทศลาว



ชื่อหนังสือ : ก้าวทัน 10 ประเทศอาเซียน

ผู้เขียน : ไกรพล เทียนแก้ว

รหัส : E 330 ก551

เนื้อหาเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน ทำความรู้จักกับกลุ่มประเทศเพื่อนสมาชิกทั้ง 10 ประเทศโดยได้รวบรวมข้อมูลประวัติแต่ละชาติอาเซียน วัฒนธรรม ประเพณี ภาษา การปกครองและอื่นๆ



ชื่อหนังสือ : เตรียมความพร้อมสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2558

ผู้เขียน : ฝ่ายวิชาการปัญญาชน

รหัส : E 330 ต55

เนื้อหาเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2558 โดยมีประวัติความเป็นมาของอาเซียน การรวมตัวของอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC ปี 2558 AEC กับนโยบายภาครัฐ ภาคเอกชน กับความตื่นตัว ความมั่นคงและการเมืองของอาเซียน ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมท่องเที่ยวเมื่อเป็นอาเซียน



ชื่อหนังสือ : ทำมาหากินอย่างไร เมื่อไทยเข้าสู่ประชาคมอาเซียน AEC 2558

ผู้เขียน : ฝ่ายวิชาการปัญญาชน

รหัส : E 330 ท55

เนื้อหาเกี่ยวกับการตั้งหลักในแง่อาชีพเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปี พ.ศ.2558 สะท้อนความคิดเห็นทางด้านเศรษฐกิจและผู้เชี่ยวชาญด้านสาขาอาชีพต่างๆ SMEs ไทยตื่นตัวรับกระแสประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC Logistic ธุรกิจการขนส่งไทยเพื่อรับ AEC เปิดเวทีอุตสาหกรรมอาหารไทยรับ AEC ธุรกิจท่องเที่ยวและสปาเตรียมรับ AEC มองหาอาชีพกับการเข้าสู่ AEC คนรุ่นใหม่จะกลายเป็นพลเมืองอาเซียน

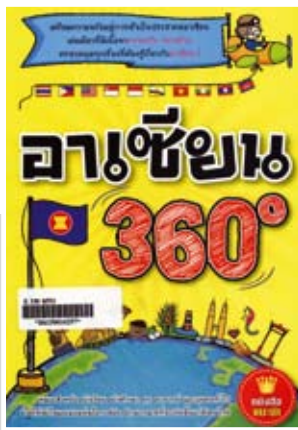


ชื่อหนังสือ : เราคืออาเซียน ประชาคมอาเซียน

ผู้เขียน : พัชรา ไพธิกลาง

รหัส : E 330 ร55

เนื้อหาเกี่ยวกับการทำความรู้จักประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ และเรียนรู้เรื่องประชาคมอาเซียนในรูปแบบที่ง่ายต่อความเข้าใจ ซึ่งแบ่งออกเป็น 7 บทดังนี้ บทที่1 เปิดประตูสู่อาเซียน บทที่2 ประชาคมอาเซียน บทที่3 บทบาทของอาเซียนในเวทีโลก บทที่4 รู้จักสมาชิกทั้ง 10 ประเทศ บทที่5 ความเหมือนในความต่างเอกลักษณ์แห่งอาเซียน บทที่6 ผูกพันฉันเพื่อนบ้าน บทที่7 เทียวอาเซียน



ชื่อหนังสือ : อาเซียน 360 องศา
ผู้เขียน : ฝ่ายวิชาการเอ็กซ์เพอร์เน็ท
รหัส : E 330 อ551

เนื้อหาเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมสู่การเข้าเป็นประชาคมอาเซียน ภาษาวัฒนธรรม สังคม เศรษฐกิจ การเมือง สภาพภูมิศาสตร์และโอกาสดี ๆ มากมายที่จะเกิดขึ้นแก่คนไทยและประเทศไทย



ชื่อหนังสือ : วิถีไทยในอาเซียน
ผู้เขียน : ปิยมิตร ปัญญา
รหัส : E 330 ว55

เนื้อหาเกี่ยวกับสถานการณ์ ในไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเปรียบจตุรรม เทียบจุดต่างสู่เส้นทางอาเซียน 2558



ชื่อหนังสือ : รู้จักประชาคมอาเซียน
ผู้เขียน : วิทย์ บัณฑิตกุล
รหัส : E 330 ร551

เนื้อหาประกอบด้วยตราสัญลักษณ์ของอาเซียนและความหมายแผนที่อาเซียน รู้จักอาเซียน ก่อนเกิดอาเซียน รวมเป็นอาเซียน มีแต่ประโยชน์ อนาคตอันรุ่งโรจน์ของประชาคมอาเซียน ประชาคมอาเซียนคืออะไร เส้นทางสู่ความสำเร็จของประชาคมอาเซียน กฎบัตรคือกฎเหล็กของอาเซียน รู้จักประเทศประชาคมอาเซียน, ราชอาณาจักรไทย, ราชอาณาจักรกัมพูชา, รัฐบรูไนดารุสซาลาม, สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์, สาธารณรัฐฟิลิปปินส์, มาเลเซีย, สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม, สาธารณรัฐสิงคโปร์, สาธารณรัฐอินโดนีเซีย



ชื่อหนังสือ : รู้จักอาเซียน รู้ก่อน ดีก่อน
ผู้เขียน : Piyaphon H.
รหัส : E 330 ร552

รายละเอียดประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับอาเซียน ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เกี่ยวกับวิสัยทัศน์อาเซียน สัญลักษณ์และประเทศสำคัญในอาเซียน คำศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับอาเซียน



ชื่อหนังสือ : เรียนรู้เรื่องอาเซียน ASEAN
ผู้เขียน : พนิดา อนันต์รัตนสุข
รหัส : E 330 ร553

เนื้อหาเป็นการเรียนรู้เรื่องราวของ 10 ประเทศอาเซียนแบบทุกซอกทุกมุมทั้งเรื่องราวประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม การเมืองการปกครอง และอื่นๆ ที่เราต้องรู้ก่อนเข้าร่วมประชาคมอาเซียนในปี 2558 ในรูปแบบสนุก เข้าใจง่าย ได้ประโยชน์และสาระครบถ้วน



ชื่อหนังสือ : อาเซียน รู้ไว้ ได้เปรียบแน่
ผู้เขียน : สุรินทร์ พิศสุวรรณ
รหัส : E 330 อ552

เนื้อหาเกี่ยวกับการทำความรู้จักอาเซียน Asean Now ทำไมต้องเป็นประชาคมอาเซียน Asean so What คู่ค้าอาเซียน Asean Partners การเมืองและความมั่นคงอาเซียน Asean Political-Security เศรษฐกิจอาเซียน Asean Economic สังคมและวัฒนธรรมอาเซียน Asean Socio Cultural คนที่อาเซียนต้องการ People Needed จิตวิญญาณของอาเซียน Spirit of Asean



ชื่อหนังสือ : สมุดยอ คัมภีร์อาเซียน
ผู้เขียน : ทีมนักวิชาการอาเซียน
รหัส : E 330 ส55

เป็นการนำเสนอ ความรู้เกี่ยวกับอาเซียนที่เริ่มปูพื้นฐานเกี่ยวกับความเป็นมาของประชาคมอาเซียนและเพื่อนบ้านที่เป็นสมาชิกอาเซียนจำนวน 10 ประเทศ ทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม และยังได้เก็บสถิติข้อมูลสำคัญต่างๆ ที่ควรรู้เกี่ยวกับอาเซียนมาแปลงเป็นแผนภาพที่เข้าใจง่าย เป็นต้น

สถานที่สอบถามรายละเอียดและข้อมูลเพิ่มเติม ห้องสมุดกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
 โทร.02-202-4425 หรือ 02-354-3237 เว็บไซต์ <http://library.dip.go.th>



ใบสมัครสมาชิก วารสารอุตสาหกรรมสาร 2556

โปรดกรอกข้อมูลทั้งหมดเพื่อประโยชน์ในการจัดส่งข้อมูลที่ท่านต้องการ

วันที่สมัคร.....เลขที่บัตรประจำตัวประชาชน

ชื่อ / นามสกุล.....

บริษัท/หน่วยงาน.....

ที่อยู่.....

จังหวัด..... รหัสไปรษณีย์..... เว็บไซต์บริษัท.....

โทรศัพท์..... โทรสาร.....

ตำแหน่ง..... อีเมล.....

แบบสอบถาม

1. ผลิตภัณฑ์หลักที่ท่านผลิตคือ.....

2. ท่านรู้จักวารสารนี้จาก.....

3. ข้อมูลที่ท่านต้องการคือ.....

4. ประโยชน์ที่ท่านได้จากวารสารคือ.....

5. ท่านคิดว่าเนื้อหาสาระของวารสารอุตสาหกรรมสารอยู่ในระดับใด เมื่อเทียบกับวารสารราชการทั่วไป

☐ ดีที่สุด ☐ ดีมาก ☐ ดี ☐ พอใช้ ☐ ต้องปรับปรุง

6. การออกแบบปกและรูปเล่มอยู่ในระดับใด

☐ ดีที่สุด ☐ ดีมาก ☐ ดี ☐ พอใช้ ☐ ต้องปรับปรุง

7. ข้อมูลที่ท่านต้องการให้มีในวารสารนี้มากที่สุดคือ (ใส่หมายเลข 1...2...3... ตามลำดับ)

☐ การตลาด ☐ การให้บริการของรัฐ ☐ สัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ☐ ข้อมูลอุตสาหกรรม ☐ อื่นๆ ระบุ.....

8. คอลัมน์ที่ท่านชอบมากที่สุด (ใส่หมายเลข 1...2...3... ตามลำดับความชอบ)

☐ Interview (สัมภาษณ์ผู้บริหาร) ☐ Product Design (ออกแบบผลิตภัณฑ์) ☐ Good Governance (ธรรมาภิบาล)
☐ SMEs Profile (ความสำเร็จของผู้ประกอบการ) ☐ Report (รายงาน / ข้อมูล) ☐ Innovation (นวัตกรรมใหม่)
☐ Market & Trend (การตลาด / แนวโน้ม) ☐ Book Corner (แนะนำหนังสือ) ☐ อื่นๆ ระบุ.....

9. ท่านได้รับประโยชน์จากวารสารอุตสาหกรรมสารมากน้อยแค่ไหน

☐ ได้ประโยชน์มาก ☐ ได้ประโยชน์พอสมควร ☐ ได้ประโยชน์น้อย ☐ ไม่ได้ใช้ประโยชน์

10. เทียบกับวารสารราชการทั่วไป ความพึงพอใจของท่านที่ได้รับจากวารสารเล่มนี้ เทียบเป็นคะแนนได้เท่ากับ

☐ 91-100 คะแนน ☐ 81-90 คะแนน ☐ 71-80 คะแนน ☐ 61-70 คะแนน ☐ ต่ำกว่า 60 คะแนน

http://e-journal.dip.go.th

วารสารอุตสาหกรรมสารออนไลน์

วารสารอุตสาหกรรมสาร เป็นวารสารในสังกัดกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม เป็นสื่อสิ่งพิมพ์ของราชการที่มีอายุยาวนานกว่า 50 ปี เป็นฐานข้อมูลสำคัญในการส่งเสริมความรู้ด้านอุตสาหกรรม เนื้อหาภายในเล่มประกอบด้วย แนวโน้มของอุตสาหกรรม กระบวนการผลิต การตลาด การบริหารการจัดการ การพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ การให้บริการต่างๆ ตลอดจนตัวอย่างผู้ประกอบการที่ประสบความสำเร็จในธุรกิจอุตสาหกรรม



10 ประเทศ AEC
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



10 ปีแห่งความสำเร็จ
โครงการ NEC สร้างผู้ประกอบการใหม่



เตรียมพร้อม SMEs สู่ AEC
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



เบื้องหลังความสำเร็จของ SMEs



เพิ่มมูลค่า อุตสาหกรรมไทย



เพิ่มมูลค่า อุตสาหกรรมไทย



นวัตกรรม & ความคิดสร้างสรรค์



โอกาสที่ท้าทายของ SMEs



ยกเครื่องสินค้าชุมชนไทย ให้โดนใจตลาดโลก



ขนมพลิกบทบาทเป็นสินค้าเศรษฐกิจ



กระแสศิลปกรรมตื่นตัว



ตลาดบรรจุภัณฑ์



ศูนย์กลางการแพทย์แห่งเอเชีย



อาหารพร้อมทาน



เกษตรแปรรูป



ธุรกิจ ชา-กาแฟ



อาหารแช่แข็ง



โอกาสและธุรกิจ ขนมไทย



ผู้ประกอบการสตรี



บริการจากกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม

สมัครเป็นสมาชิกได้ที่ :

วารสารอุตสาหกรรม กลุ่มประชาสัมพันธ์ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ถนนพระรามที่ 6 เขตราชเทวี กทม. 10400
สมัครผ่านเครื่องแฟกซ์ที่หมายเลข 02 354 3299 หรือ สมัครผ่าน email : e-journal@hotmail.com