

# ASEAN Logistics Integration Management (1209800)

---

Associate Prof. Dr. Apichat Sopadang  
Supply Chain and Engineering Management Research Unit (SCEM)  
Faculty of Engineering  
Chiang Mai University

# เนื้อหาการบรรยาย

- GMS และ AEC Integration
- AEC and AEC Blueprint
- ASEAN Connectivity and Logistics linkage AEC – GMS
- Supply Chain Re-designed



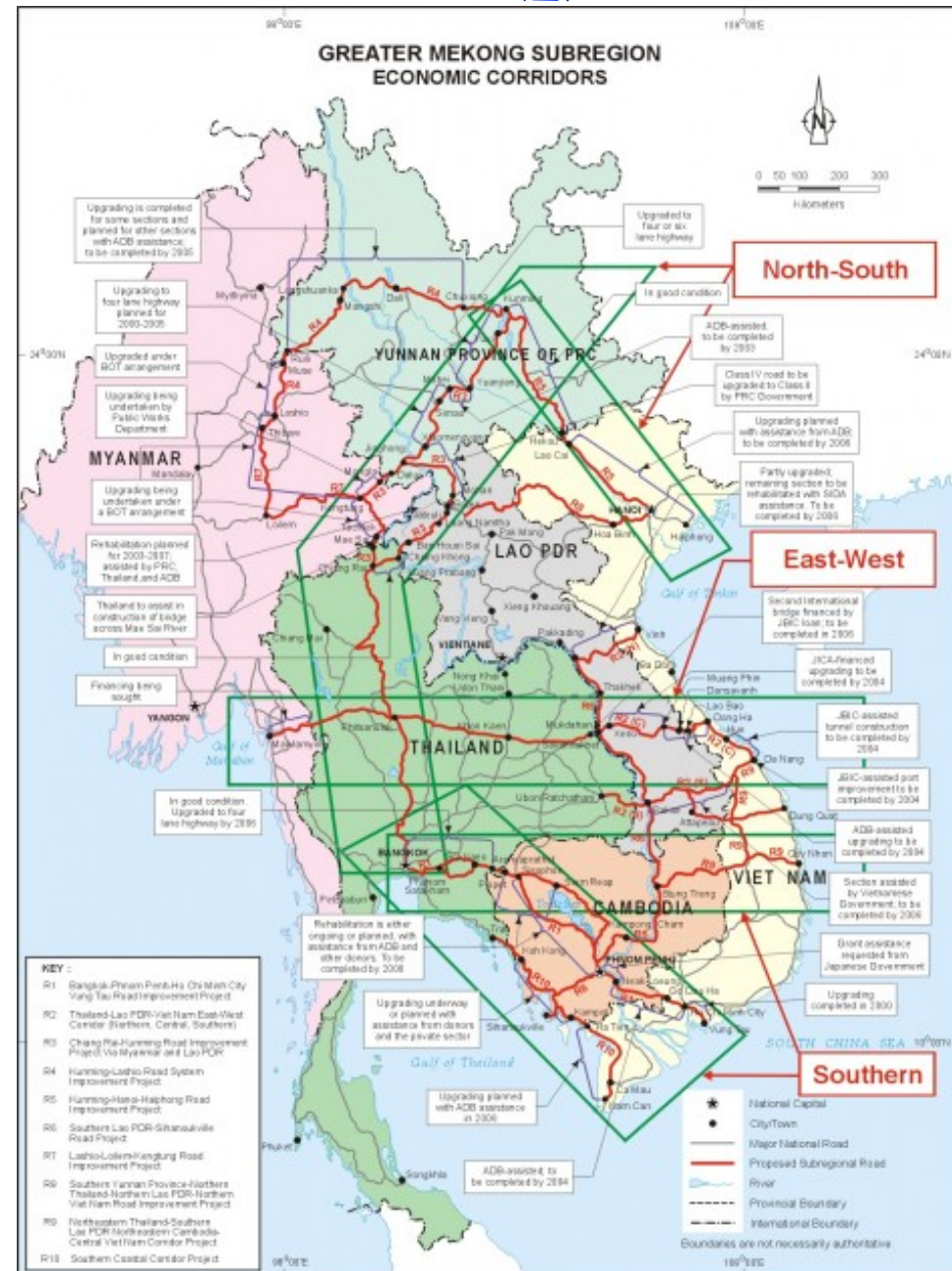
# GMS and AEC Integration

---

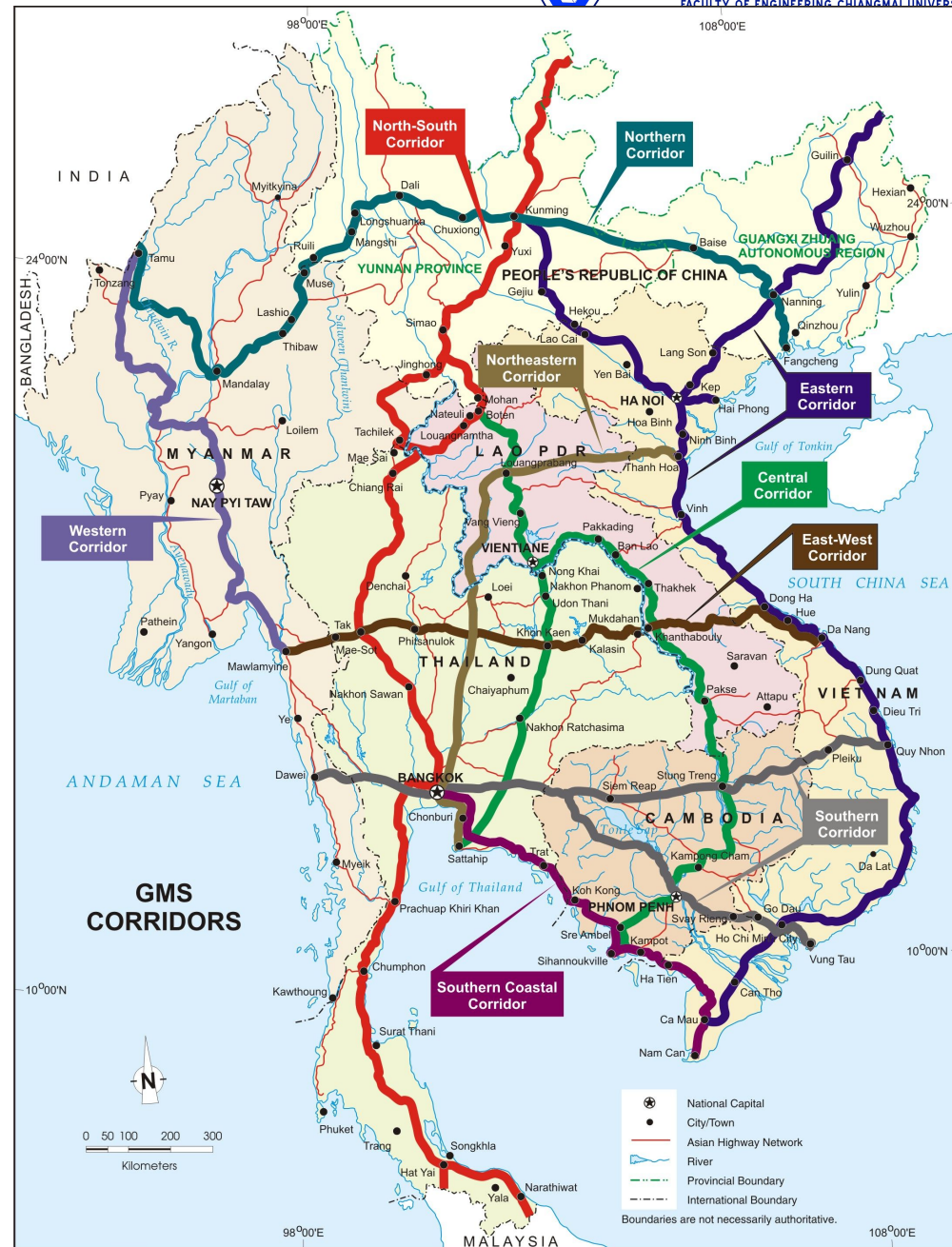
Associate Prof. Dr. Apichat Sopadang  
Supply Chain and Engineering Management Research Unit (SCEM)  
Faculty of Engineering  
Chiang Mai University

# GREATER MEKONG SUBREGION (GMS)

- The Greater Mekong Subregion (GMS) is a natural economic area bound together by the Mekong River, covering 2.6 million square kilometers and a combined population of around 326 million.
- The GMS countries are
  - Cambodia,
  - The People's Republic of China (Yunnan Province and Guangxi)
  - Lao People's Democratic Republic
  - Myanmar
  - Thailand, and
  - Viet Nam



- เริ่มโครงการในปี 1992, ครอบคลุม 9 หัวข้อ: เกษตร, พลังงาน, สิ่งแวดล้อม, การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์, การลงทุน, การสื่อสาร, การท่องเที่ยว, โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง, และการส่งเสริมการค้าชาย
- สนับสนุนโดย ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย ADB โดยแนวคิดในการพัฒนา คือ **connectivity (การเชื่อมโยง)**, improved **competitiveness (ความสามารถในการแข่งขัน)**, and a greater sense of **community (กลุ่มชุมชน)** (the three Cs).



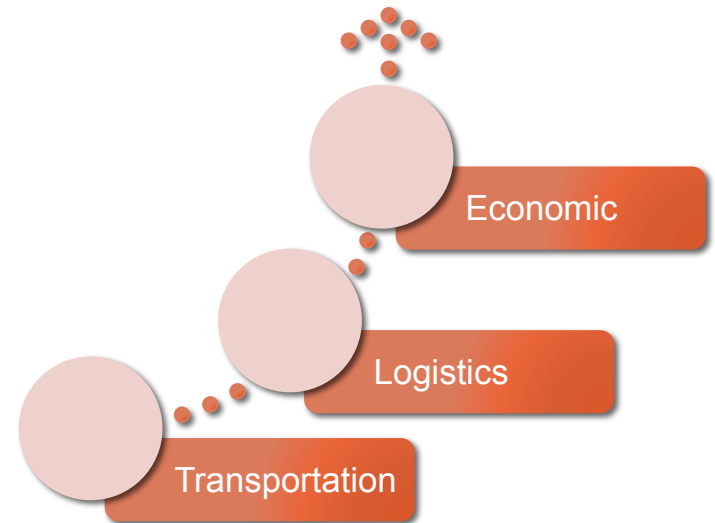
# GMS Road Transportation Network Development





# Future Road Transportation Network

Competitiveness, Community

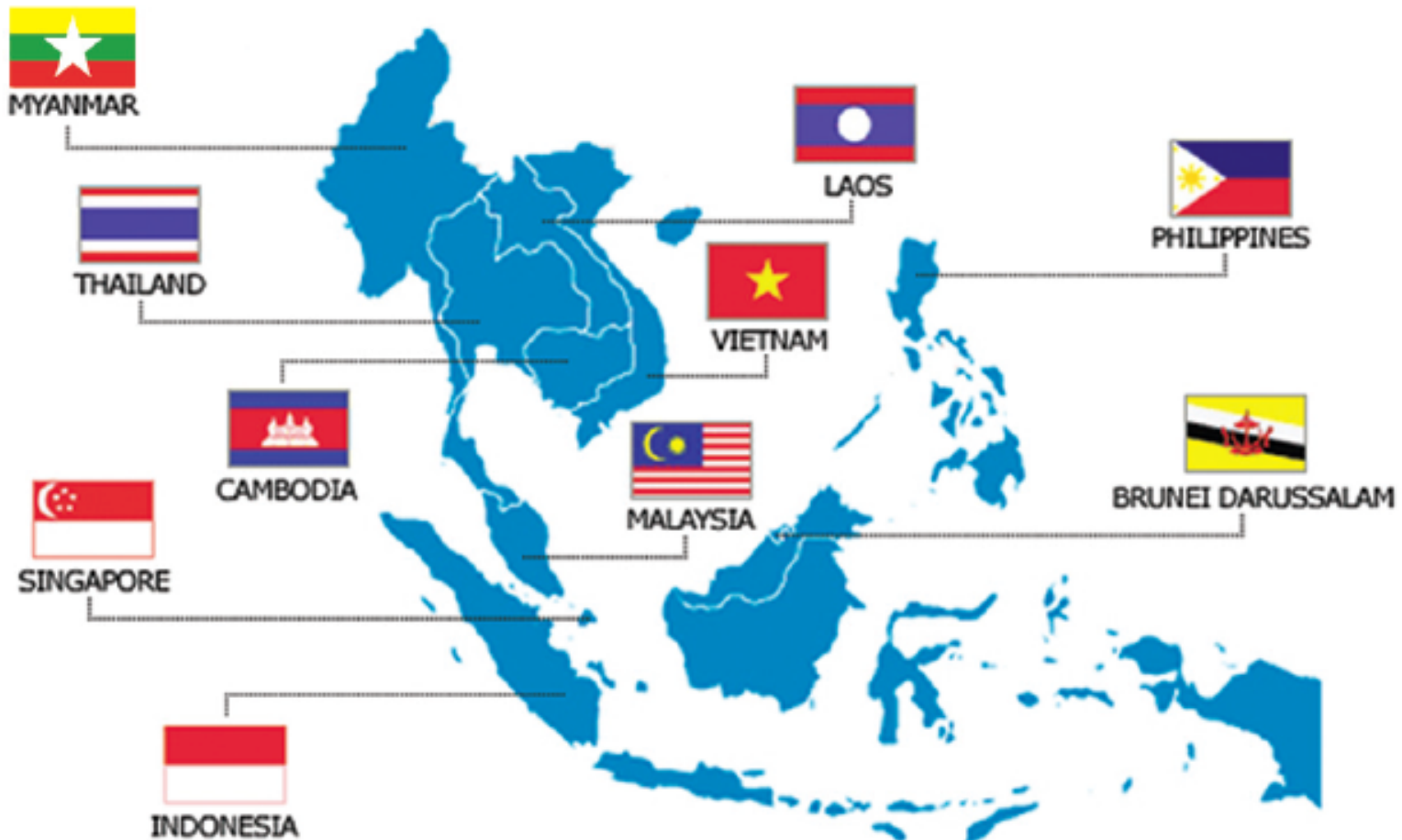


Connectivity

# Economic Corridor Development

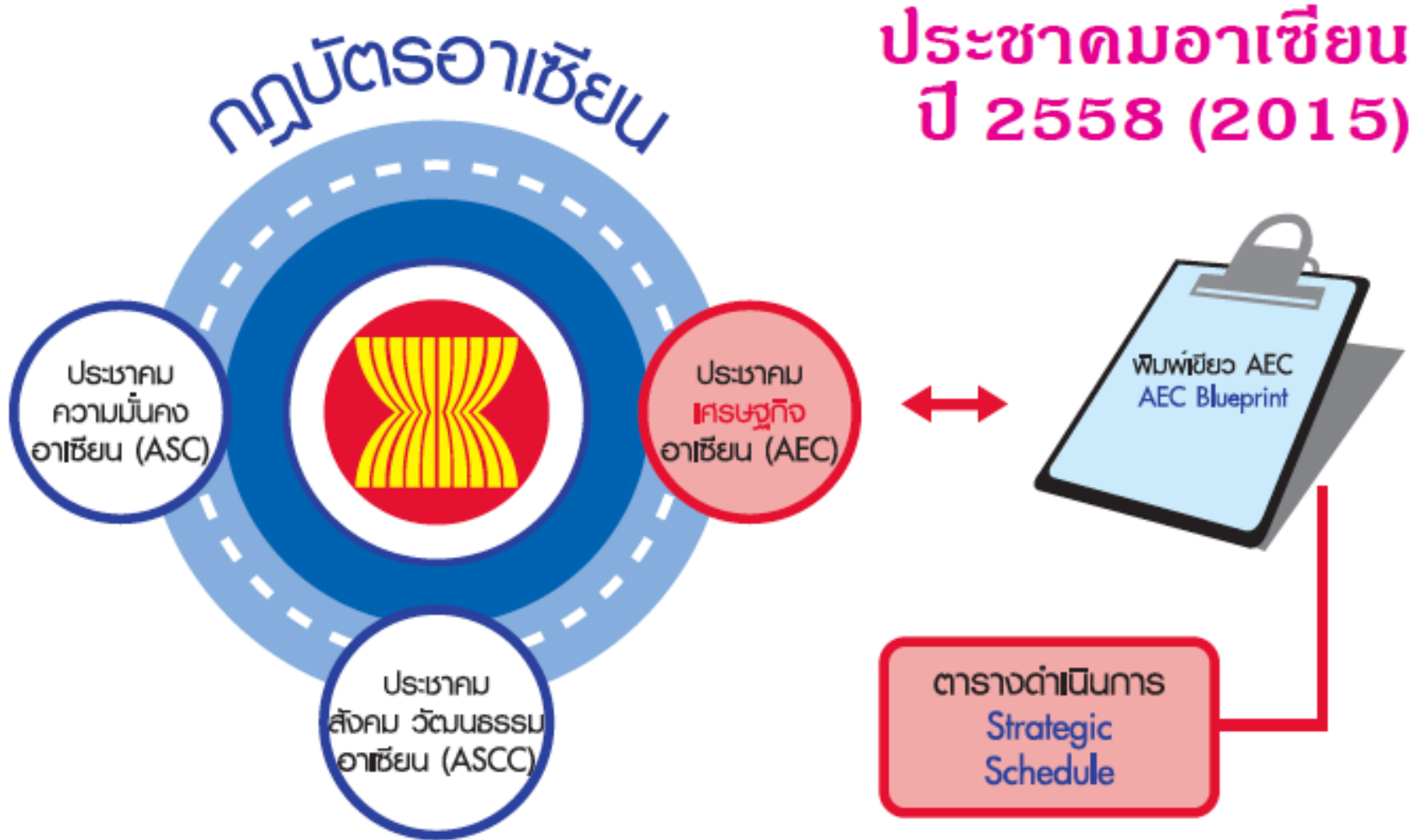
Stage	Corridor	Definition
Level 1	Transport Corridor	Corridor that physically links an area or region
Level 2	Multimodal Transport Corridor	Corridor that physically links an area or region through the integration of various modes of transport.
Level 3	Logistics Corridor	Corridor that not only physically links an area or a region but also harmonise the corridor institutional framework to facilitate the efficient movement and storage of freight, people and related information.
Level 4	Economic Corridor	Corridor that is able to attract investment and generate economic activities along the less developed area or region. Physical linkages and logistics facilitation must be in place in the corridor as a prerequisite.

# สมาคมประชาชาติแห่ง เอเชีย ตะวัน ออกเฉียงใต้ (อาเซียน) (The Association of Southeast Asian Nations: ASEAN)



# The Association of Southeast Asian Nations: ASEAN

- อาเซียนเป็นองค์การระหว่างประเทศที่ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2510 มีสมาชิก 10 ประเทศ แบ่งเป็นสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ (ASEAN-6) ได้แก่ บรูไน ดารุสซาลาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย และสมาชิกอาเซียนใหม่ 4 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนามหรือกลุ่ม CLMV (Cambodia, Laos, Myanmar, Vietnam)
- วัตถุประสงค์หลักของอาเซียน
  - ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมในภูมิภาค
  - รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและความมั่นคงในภูมิภาค
  - ใช้เป็นเวทีแก้ไขปัญหาคความขัดแย้งภายในภูมิภาค



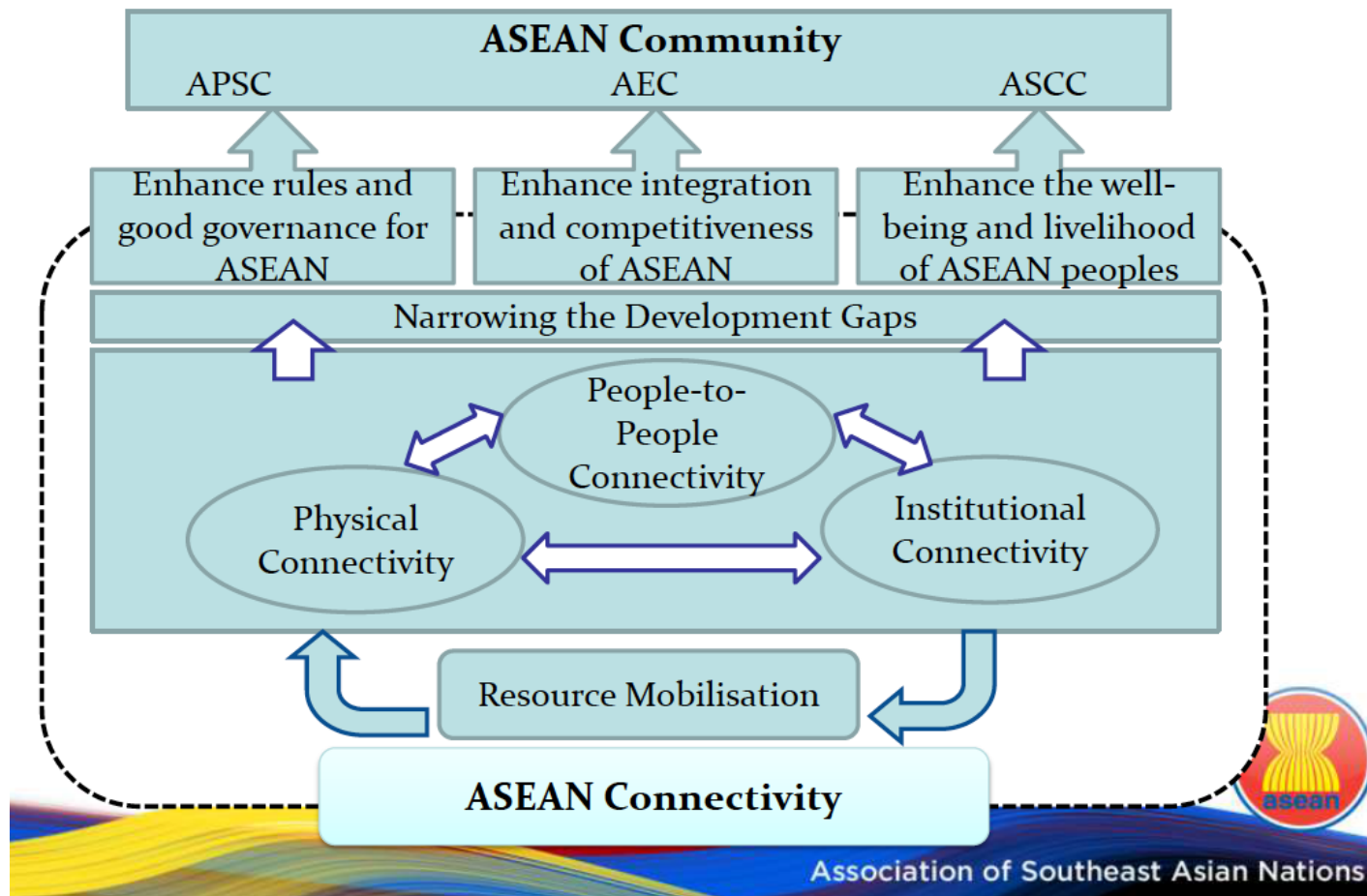
# ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community)

- ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Security Community: ASC) มุ่งให้ประเทศสมาชิกอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข เสริมสร้างความมั่นคง และมีระบบแก้ไขความขัดแย้งระหว่างกันที่ดี มีเสถียรภาพอย่างรอบด้าน และมีความร่วมมือเพื่อรับมือกับภัยคุกคามความมั่นคงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่มั่นคงและปลอดภัย
- **ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน** (ASEAN Economic Community: AEC) มุ่งให้มีการรวมตัวทางเศรษฐกิจ อำนวยความสะดวกในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน อันจะทำให้อาเซียนมีความเจริญมั่งคั่งเพื่อความอยู่ดีกินดีของประชาชน
- ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC) มุ่งให้ประชาชนอาเซียนอยู่ร่วมกันภายใต้สังคมที่เอื้ออาทร มีความร่วมมือแก้ไขปัญหาคความยากจน เสริมสร้างความเสมอภาค รวมถึงการปราบปรามอาชญากรข้ามชาติ การป้องกันและจัดการกับภัยพิบัติธรรมชาติ การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม การสาธารณสุข การส่งเสริมความเข้าใจระหว่างประชาชนทุกระดับ การเรียนรู้ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของกันและกัน

# Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC)

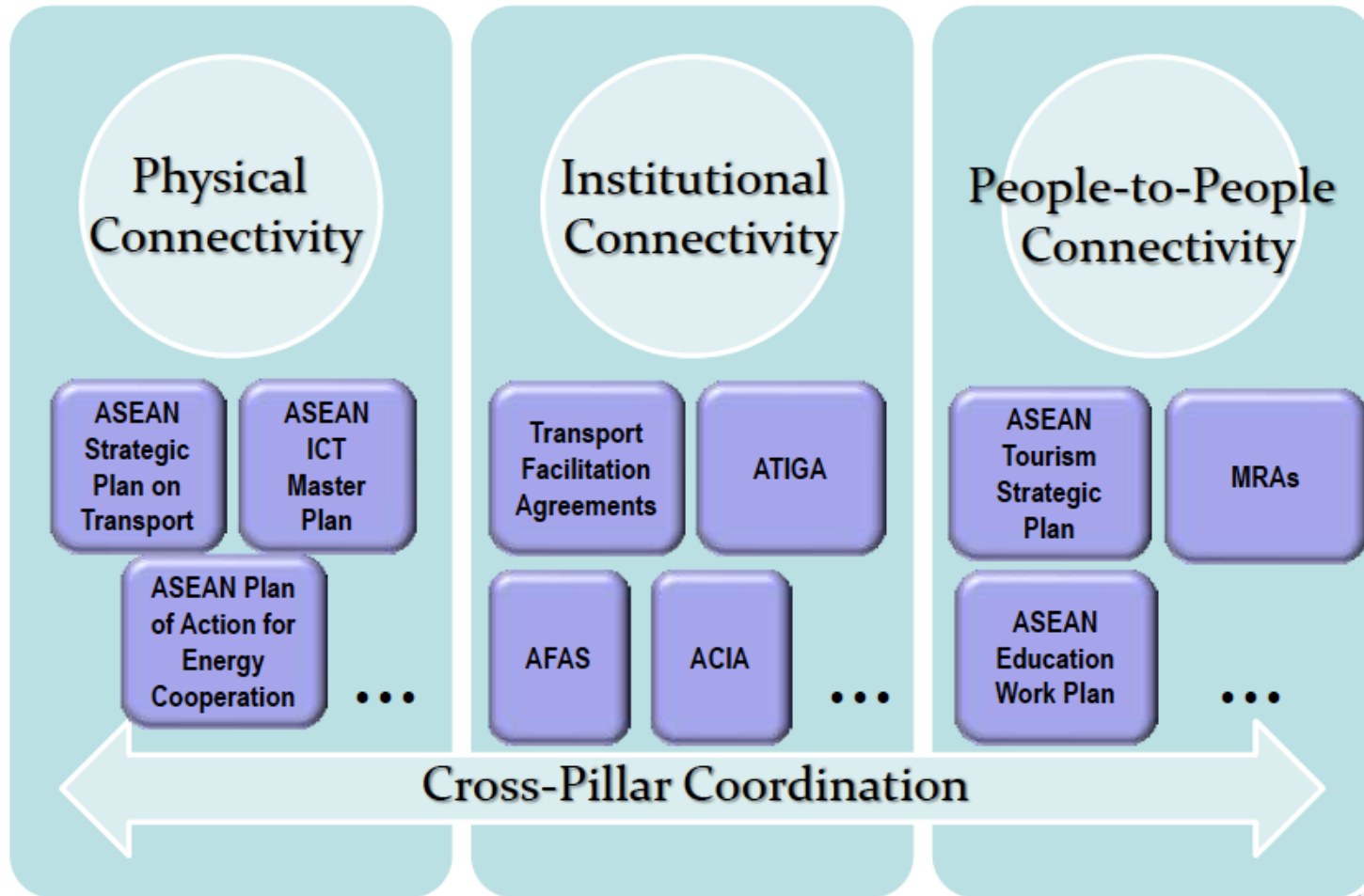
“แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน”

## Overall Strategy of MPAC and ASEAN Community





# MPAC and ASEAN Sectoral Plans



# Key Strategies for Enhanced ASEAN Connectivity

<b>Key Strategies to Enhance Physical Connectivity</b>	
Strategy 1	Complete the ASEAN Highway Network
Strategy 2	Complete the implementation of the Singapore Kunming Rail Link (SKRL) project
Strategy 3	Establish an efficient and integrated inland waterways network
Strategy 4	Accomplish an integrated, efficient and competitive maritime transport system
Strategy 5	Establish integrated and seamless multimodal transport systems to make ASEAN the transport hub in the East Asia region
Strategy 6	Accelerate the development of ICT infrastructure and services in each of the ASEAN Member States
Strategy 7	Prioritise the processes to resolve institutional issues in ASEAN energy infrastructure projects

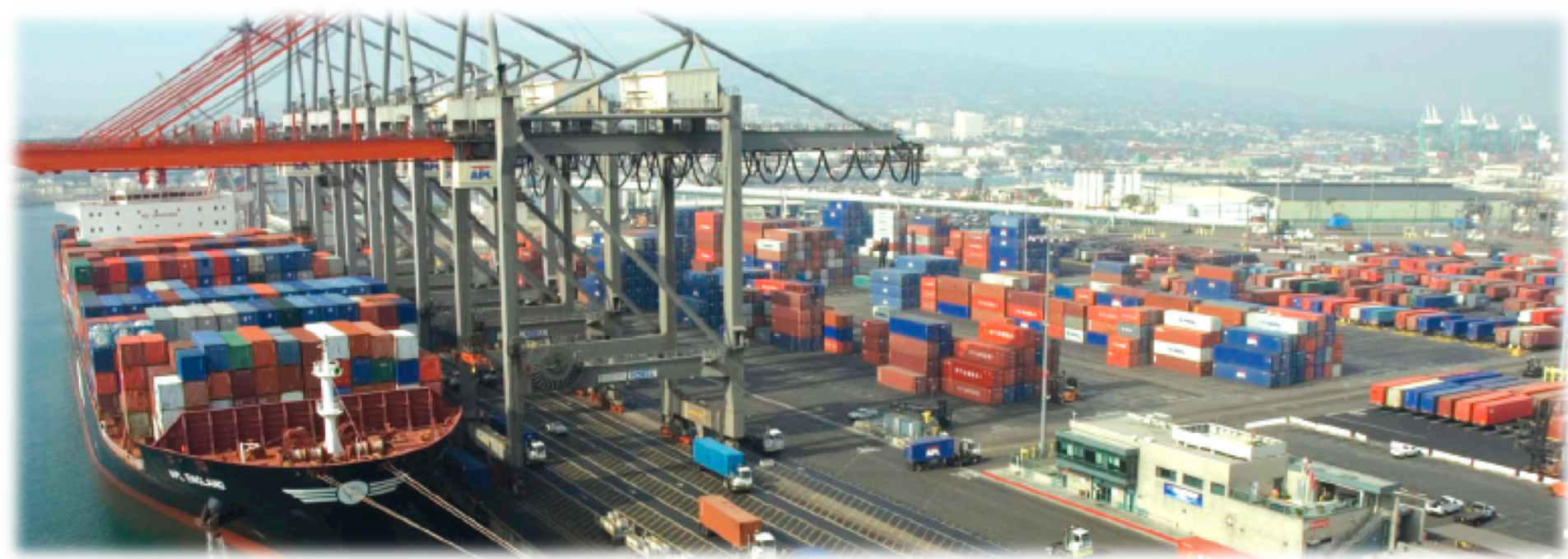
# Key Strategies for Enhanced ASEAN Connectivity

Key Strategies to Enhance Institutional Connectivity	
Strategy 1	Fully operationalise the three Framework Agreements on transport facilitation
Strategy 2	Implement initiatives to facilitate inter-state passenger land transportation
Strategy 3	Develop the ASEAN Single Aviation Market (ASAM)
Strategy 4	Develop an ASEAN Single Shipping Market
Strategy 5	Accelerate the free flow of goods within ASEAN region by eliminating barriers to merchandise trade within the region
Strategy 6	Accelerate the development of an efficient and competitive logistics sector, in particular transport, telecommunications and other connectivity-related services in the region
Strategy 7	Substantially improve trade facilitation in the region
Strategy 8	Enhance border management capabilities
Strategy 9	Accelerate further opening up of ASEAN Member States to investments from within and beyond the region under fair investment rules
Strategy 10	Strengthen institutional capacity in lagging areas in the region and improve regional-sub-regional coordination of policies, programmes and projects

# Key Strategies for Enhanced ASEAN Connectivity

## Key Strategies to Enhance People-to-People Connectivity

Strategy 1	Promote deeper intra-ASEAN social and cultural understanding
Strategy 2	Encourage greater intra-ASEAN people mobility



### Comprehensive Economic Partnership in East Asia (CEPEA)



Japan



Korea



Australia



New Zealand



China



India

ASEAN 10: ประชากร 583 ล้านคน (9% ของประชากรโลก)

GDP 1,275 พันล้าน USD (2% ของ GDP โลก)

EAFTA (ASEAN+3): ประชากร 2,068 ล้านคน (31% ของประชากรโลก)

GDP 9,901 พันล้าน USD (18% ของ GDP โลก)

CEPEA (ASEAN+6): ประชากร 3,284 ล้านคน (50% ของประชากรโลก)

GDP 12,250 พันล้าน USD (22% ของ GDP โลก)

# ASEAN Economic Corridor (AEC) and AEC Blue Print

---

Associate Prof. Dr. Apichat Sopadang  
Supply Chain and Engineering Management Research Unit (SCEM)  
Faculty of Engineering  
Chiang Mai University

# ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)



ลักษณะพิเศษ

ให้อาเซียนเป็นตลาด  
และฐานการผลิตเดียว

วัตถุประสงค์

ทำให้เศรษฐกิจในภูมิภาค  
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้มี  
ความมั่นคง มั่งคั่ง และแข่งขัน  
กับภูมิภาคอื่นๆ ได้

เคลื่อนย้าย **สินค้า บริการ การ  
ลงทุน เงินทุน และแรงงานมี  
ฝีมือ**อย่างเสรี

# เป้าหมายของ AEC Blue Print

เป็นตลาดและ  
ฐานการผลิตร่วม

แผนงานส่งเสริม  
การเคลื่อนย้าย  
สินค้า บริการ  
การลงทุน  
แรงงาน และ  
เงินทุนที่เสรี โดย  
ลดอุปสรรคใน  
ด้านต่างๆ

เป็นภูมิภาคที่มี  
ขีดความสามารถ  
ในการแข่งขันสูง

แผนงานส่งเสริม  
ขีดความสามารถ  
ด้านต่างๆ อาทิ  
นโยบายการ  
แข่งขัน ทรัพย์สิน  
ทางปัญญา  
e-commerce  
ฯลฯ

การพัฒนาทาง  
เศรษฐกิจ  
อย่างเท่าเทียมกัน

แผนงานส่งเสริม  
การรวมกลุ่มของ  
ประเทศสมาชิก  
และลดช่องว่าง/  
ความแตกต่างของ  
ระดับการพัฒนา  
ระหว่างสมาชิก  
เก่าและใหม่

การเชื่อมโยงของ  
อาเซียนเข้ากับ  
เศรษฐกิจโลก

แผนงานส่งเสริม  
การรวมกลุ่ม  
เข้ากับ  
ประชาคมโลก  
โดยการปรับ  
ประสานนโยบาย  
ในระดับภูมิภาค  
และสร้าง  
เครือข่ายการผลิต/  
จำหน่าย

## ความสำคัญของการรวมกลุ่ม 12 สาขา

- สำหรับการรวมกลุ่มการค้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (หรือ AEC) ได้มีการตกลงที่จะรวมกลุ่มสินค้าและบริการใน 12 สาขาสำคัญของอาเซียน (Priority Integration Sectors) เป็นโครงการนำร่องบนพื้นฐานของการส่งเสริมให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการในสาขาดังกล่าวได้อย่างเสรี และให้มีการรวมกลุ่มในด้านการผลิตและการจัดซื้อวัตถุดิบ เพื่อส่งเสริมการเป็นฐานการผลิตร่วมและให้มีการใช้ทรัพยากรอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ

# ประเทศของผู้ประสานงานหลัก

ประเทศ	สาขากลุ่มสินค้าและบริการ
อินโดนีเซีย	ยานยนต์ ไม้
มาเลเซีย	ยาง สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
พม่า	เกษตร ผลิตภัณฑ์ประมง
ฟิลิปปินส์	อิเล็กทรอนิกส์
สิงคโปร์	เทคโนโลยีสารสนเทศ สุขภาพ
ไทย	การท่องเที่ยว การบิน
เวียดนาม	โลจิสติกส์

## Roadmaps ของการรวมกลุ่มสินค้าและบริการ 12 สาขานำร่อง

- เร่งขจัดภาษีนำเข้าสินค้า ใน 9 สาขาหลัก (เกษตร ประมง ไม้ ยาง สิ่งทอ ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีสารสนเทศและสุขภาพ) ให้เร็วขึ้นจากกรอบเดิมอีก 3 ปี คือ ประเทศอาเซียนเดิม (ASEAN – 6) จะมีกำหนดการเร่งลดภาษีใหม่ คือ ในปี พ.ศ. 2550 - 2553 และกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม) คือ ในปี พ.ศ. 2555 - 2558 อย่างไรก็ตาม แต่ละประเทศยังสามารถเลือกรายการสินค้าที่ไม่พร้อมต่อการขจัดภาษี (Negative List) ได้ไม่เกินร้อยละ 15 จากรายการสินค้าทั้งหมด
- ขจัดมาตรการที่มีใช้ภาษี (NTBs) ทั้งหมดภายในปี พ.ศ. 2553 สำหรับฟิลิปปินส์ภายในปี พ.ศ. 2555 และกลุ่ม CLMV ภายในปี พ.ศ. 2558
- ปรับปรุงกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (ROO)4 ให้มีความโปร่งใส มีมาตรฐานสากล และอำนวยความสะดวกให้แก่ภาคเอกชนมากขึ้น

## Roadmaps ของการรวมกลุ่มสินค้าและบริการ 12 สาขานำร่อง

- การค้าบริการ อาเซียนเห็นชอบให้เปิดเสรีบริการใน 5 สาขา (Priority Services Sectors) ได้แก่ การท่องเที่ยว สุขภาพ e-ASEAN (เทคโนโลยีสารสนเทศและคอมพิวเตอร์) และการบิน (ในปี พ.ศ. 2553) และโลจิสติกส์ (ในปี พ.ศ. 2556) สำหรับสาขาบริการอื่นๆ จะเปิดในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งจะต้องมีการเจรจาและจัดทำข้อผูกพันในการเปิดเสรีกันก่อนที่จะเปิดตลาด (Market Access: MA) และการให้การปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment: NT) สำหรับคนต่างชาติ
- การลงทุน ส่งเสริมการร่วมลงทุนอาเซียนในสาขาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ สร้างเครือข่ายด้านการลงทุนของอาเซียน จัดตั้งเขตส่งเสริมการลงทุนพิเศษ และเขตนิคมอุตสาหกรรมในอาเซียน เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงด้านการผลิตและการใช้วัตถุดิบภายในอาเซียน

## Roadmaps ของการรวมกลุ่มสินค้าและบริการ 12 สาขานำร่อง

- การอำนวยความสะดวกด้านพิธีการด้านศุลกากร ให้ดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (One Stop Servicer) และยังให้มีระบบ National Single Window (NSW) เพื่อนำไปเชื่อมโยงเป็นระบบ ASEAN Single Window (ASW) ต่อไป
- การพัฒนามาตรฐานและความสอดคล้องของผลิตภัณฑ์ในอาเซียน ให้มีการจัดทำหนังสือมาตรฐานการยอมรับร่วม (Mutual Recognition Agreement: MRAs) เป็นการให้การรับรองคุณภาพมาตรฐานของสินค้าและบริการของอาเซียนสำหรับผลิตภัณฑ์เครื่องสำอาง อาหาร ยา สมุนไพร ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า ในระยะต่อไปจะให้ครอบคลุมสินค้าอื่นๆ ด้วย เช่น ผลิตภัณฑ์ไม้ และเครื่องมือแพทย์ เป็นต้น

## Roadmaps ของการรวมกลุ่มสินค้าและบริการ 12 สาขานำร่อง

- การเคลื่อนย้ายของนักธุรกิจ ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ประกอบวิชาชีพ แรงงานฝีมือ และผู้มีความสามารถพิเศษ มีการพัฒนาจัดทำ ASEAN Business Card เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ธุรกิจอาเซียน และทำ MRAs สำหรับวิชาชีพต่างๆ ในสาขาแพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล สถาปนิก วิศวกร นักบัญชี และนักสำรวจแล้ว เพื่ออำนวยความสะดวกในการประกอบวิชาชีพของผู้เชี่ยวชาญและแรงงานฝีมือในอาเซียน



# โอกาสและผลกระทบของ AEC ต่อภาคอุตสาหกรรมไทย

---

Associate Prof. Dr. Apichat Sopadang  
Supply Chain and Engineering Management Research Unit (SCEM)  
Faculty of Engineering  
Chiang Mai University

# ผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าสินค้า

## ผลกระทบในเชิงบวก

- ขยายช่องทางและโอกาสของสินค้าไทย ในการเข้าถึงตลาดอาเซียน (590 ล้าน คน) รวมถึงการใช้อาเซียนเป็นฐานในการส่งออกไปยังตลาด ASEAN+3 และ ASEAN+6
- โอกาสในการเพิ่มพูนการค้าระหว่าง ประเทศสมาชิกอาเซียนเนื่องจากการ ยกเลิกมาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTMs)

## ผลกระทบในเชิงลบ

- คู่แข่งขันและสภาพการแข่งขันในตลาด เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากประเทศอาเซียนมี โครงสร้างการส่งออกสินค้าเหมือนกัน ทำให้เป็นคู่แข่งกับไทย ผู้ประกอบการ และอุตสาหกรรมบางสาขา จึงได้รับผลกระทบอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยง ทำให้ต้อง ปรับตัวรับการแข่งขัน ปรับปรุงศักยภาพ และมาตรฐานการผลิต ทำให้เกิดต้นทุน ในการปรับตัว (Adjustment Cost)

# ผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าสินค้า

## ผลกระทบในเชิงบวก

- ลดต้นทุนการผลิตจากการนำเข้าวัตถุดิบและสินค้าชั้นกลางที่ใช้ในการผลิตได้ในราคาต่ำลง และเพิ่มทางเลือกให้ผู้ผลิต
- ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากการลดภาษีสินค้านำเข้าซึ่งทำให้ราคาสินค้านำเข้าถูกลง

## ผลกระทบในเชิงลบ

- สินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน/คุณภาพต่ำ เข้ามาวางจำหน่ายในประเทศไทยมากขึ้น หากไม่มีมาตรการป้องกัน ซึ่งผู้บริโภคอาจได้รับอันตรายจากสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน ดังนั้น จึงควรเพิ่มมาตรการในการเข้าสู่ตลาด

# ผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าสินค้า

ตลาดส่งออก	สินค้าที่ไทยได้เปรียบ	สินค้าที่ไทยต้องปรับตัว
สปป.ลาว	ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง เครื่องดื่ม เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์	ผ้าฝ้าย หนังและผลิตภัณฑ์หนังฟอก และหนังอัด เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์ และส่วนประกอบ ตู้เย็น ตู้แช่แข็ง
กัมพูชา	ผลิตภัณฑ์ยาง อาหารสัตว์เลี้ยง เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน ตู้เย็น ตู้แช่แข็ง และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์พลาสติก เคมีภัณฑ์	ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ข้าว ข้าวโพด ด้ายและเส้นใยประดิษฐ์ ผ้าฝ้าย
เวียดนาม	ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย ข้าวโพด ผลิตภัณฑ์ยาง ผลไม้ เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน เครื่องปรับอากาศ ตู้เย็น ตู้แช่แข็งและ ส่วนประกอบ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ปูนซีเมนต์	ยางพารา อาหารสัตว์เลี้ยง เมล็ดกาแฟ ข้าว เครื่องจักรกล เฟอร์นิเจอร์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

สิงคโปร์	เครื่องดื่ม	
บรูไน	ผลิตภัณฑ์ยาง	
ฟิลิปปินส์	ข้าวโพด อาหารสัตว์เลี้ยง เส้นใย ประดิษฐ์ ตู้เย็น ตู้แช่แข็งและ ส่วนประกอบ ปูนซีเมนต์	ยางพารา ด้ายและเส้นใยประดิษฐ์ ผ้าฝ้าย เหล็ก เหล็กกล้าและ ผลิตภัณฑ์ มะพร้าว
มาเลเซีย	เสื้อผ้าสำเร็จรูป เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน เครื่องปรับอากาศ รถยนต์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ สินค้าเกษตรแปรรูป	ข้าวโพด อาหารสัตว์เลี้ยง ผ้าฝ้าย หนัง และผลิตภัณฑ์หนังฟอกและหนัง อัดวงจรมีพิมพ์ น้ำมันปาล์ม เครื่องจักรกล สินค้าอิเล็กทรอนิกส์/ เครื่องใช้ไฟฟ้า
อินโดนีเซีย	ข้าวโพด ผลิตภัณฑ์ยาง ผลไม้สดแช่เย็น และแช่แข็ง เฟอร์นิเจอร์และชิ้นส่วน เครื่องปรับอากาศ เครื่องสำอางและ สบู่ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ สินค้าเกษตรแปรรูป	ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ผ้าฝ้าย เม็ด พลาสติก ผลิตภัณฑ์พลาสติก ชา น้ำมันปาล์ม เหล็กโลหะและ ผลิตภัณฑ์ สิ่งทอ

ที่มา: ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (2553)

# สถานะอุตสาหกรรมไทยที่ส่งออกไปตลาดอาเซียน

<p>กลุ่มอุตสาหกรรมที่เป็นดาว ผลิตภัณฑ์ยาง มีศักยภาพในการแข่งขัน มีการ เติบโตอย่างรวดเร็ว</p>	<p>กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีทิศทางไม่ ชัดเจน อาหารแปรรูป เครื่องใช้ ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อัญมณี และเครื่องประดับ เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก เหล็ก ส่วนแบ่งในตลาดอาเซียนมีความ ผันผวน</p>
<p>กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มทำ เงิน สิ่งทอ ยานยนต์และชิ้นส่วน ผลิตภัณฑ์ไม้ มีส่วนแบ่งในตลาดอาเซียนสูง และมี แนวโน้มเพิ่มขึ้น</p>	<p>กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้ม ตกต่ำ อาหารแช่แข็ง และโลหะ ส่วนแบ่งในตลาดอาเซียนลดลงอย่าง ต่อเนื่องและมีมูลค่าการส่งออกหด ตัวต่อเนื่องเช่นกัน</p>

ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2553)

# ผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าสินค้า

ผลกระทบของ AEC ต่อการดำเนินกิจการพิจารณาตามกลุ่มอุตสาหกรรม			
กลุ่มอุตสาหกรรม	ไม่มีผลกระทบ ทั้งทางบวกและลบ (หน่วย : ร้อยละ)	มีผลกระทบทางบวก (หน่วย : ร้อยละ)	มีผลกระทบทางลบ (หน่วย : ร้อยละ)
แพคเกจจิ้ง	36.4	45.5	18.2
ก่อสร้างและเครื่องใช้ในบ้าน	30.3	45.5	24.2
ยานยนต์และเครื่องจักรกล	80.0	20.0	0.0
เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	25.0	50.0	25.0
อาหารและยา	25.0	75.0	0.0
พลังงาน	57.1	14.3	28.6
สนับสนุน	45.5	33.3	21.2

ที่มา: สำนักวิชาการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2553)

## ผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าสินค้า

- จากการสำรวจสรุปได้ว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่คาดการณ์ว่า AEC จะส่งผลกระทบต่อกลุ่มอุตสาหกรรมแฟชั่น กลุ่มอุตสาหกรรมก่อสร้าง และเครื่องใช้ในบ้าน กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และกลุ่มอุตสาหกรรมอาหารและยา

ผลกระทบของ AEC ต่อการดำเนินกิจการ			
	ไม่มีผลกระทบ ทั้งทางบวกและลบ (หน่วย : ร้อยละ)	มีผลกระทบทางบวก (หน่วย : ร้อยละ)	มีผลกระทบทางลบ (หน่วย : ร้อยละ)
ไม่มีการนำเข้า	54.8	33.9	11.3
มีการนำเข้า	22.5	45.0	32.5

ที่มา: สำนักวิชาการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2553)

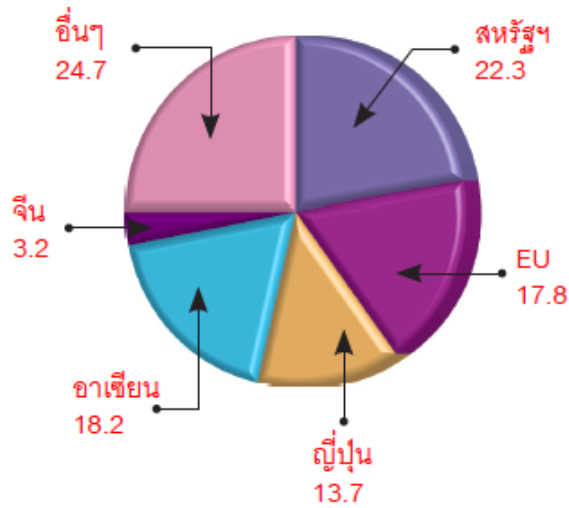
## ผลกระทบของ AEC ต่อการดำเนินกิจการ (หน่วย : ร้อยละ)

	ไม่มีผลกระทบ ทั้งทางบวกและลบ (หน่วย : ร้อยละ)	มีผลกระทบทางบวก (หน่วย : ร้อยละ)	มีผลกระทบทางลบ (หน่วย : ร้อยละ)
ไม่มีการส่งออก	<b>65.5</b>	20.7	13.8
มีการส่งออก	32.9	<b>45.2</b>	21.9

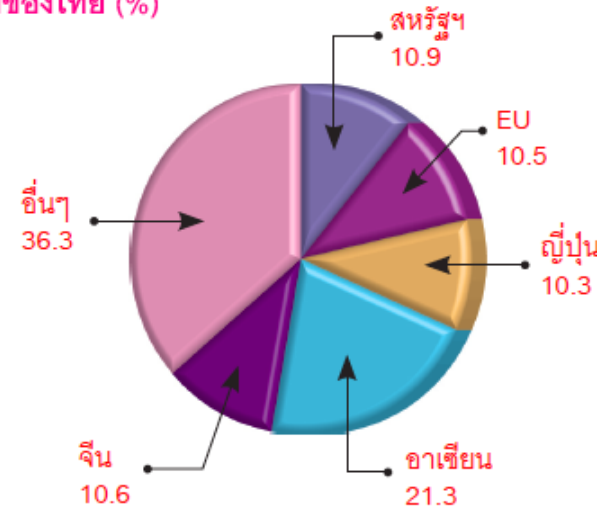
ที่มา: สำนักวิชาการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2553)



สัดส่วนการส่งออกของไทย (%)

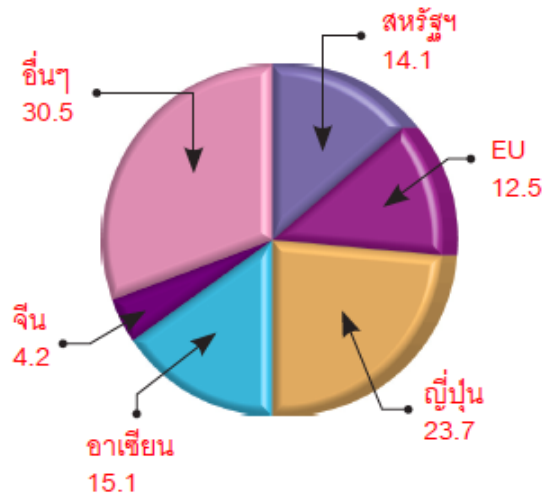


2541

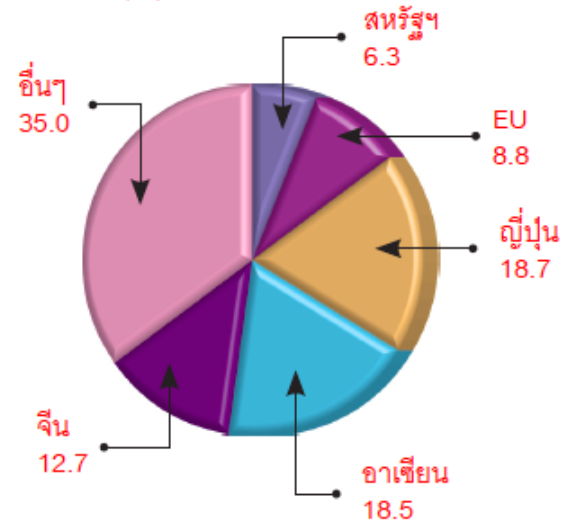


2552

สัดส่วนการนำเข้าของไทย (%)



2541



2552

ที่มา : ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (2553)

# ผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าบริการ

## ผลกระทบในเชิงบวก

- ผู้ประกอบการไทยสามารถเข้าไปจัดตั้งกิจการ ทำงานในประเทศสมาชิกอาเซียนสะดวกมากขึ้น ได้แก่ การท่องเที่ยวและที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว บริการสุขภาพ และบริการอื่นๆ
- ดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในภาคบริการของไทย
- ผู้บริโภคได้ประโยชน์จากการมีทางเลือกในการใช้บริการมากขึ้น

## ผลกระทบในเชิงลบ

- สาขาบริการที่มีความอ่อนไหวเนื่องจากเกี่ยวข้องกับเสถียรภาพและความมั่นคงภายในประเทศ จึงต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ เช่น ภาคการเงิน ซึ่งไทยยังมีเคยเปิดเสรีมาก่อน
- อาจมีการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือของไทยไปประเทศที่ให้ค่าตอบแทนสูงกว่า

# ผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าบริการ

บริการที่ไทยได้เปรียบ	บริการที่ต้องปรับตัว
<ul style="list-style-type: none"><li>• ท่องเที่ยวและภัตตาคาร</li><li>• การแพทย์ บริการด้านสุขภาพ และความงาม</li><li>• ก่อสร้างและออกแบบ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• การเงิน (ธนาคาร/ประกันภัย)</li><li>• โทรคมนาคม</li><li>• ค่าปลีก – ค่าส่ง</li><li>• โลจิสติกส์</li></ul>

# ผลกระทบจากการเปิดเสรีการลงทุน

## ผลกระทบในเชิงบวก

- การผ่อนคลายกฎระเบียบอันเป็นอุปสรรคต่อการลงทุน ก่อปรกับการลดภาษีสินค้านำเข้า มีส่วนช่วยเรียกคืนความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่างชาติให้กลับเข้ามาขยายการลงทุนในไทยอีกครั้งเพื่อใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีภายใต้ AFTA

## ผลกระทบในเชิงลบ

- การเปิดเสรีด้านการลงทุนบางสาขาที่เป็นสาขาอ่อนไหวอาจกระทบต่อเศรษฐกิจ (เช่น กิจการหนังสือพิมพ์ การทำนา ทำไร่ ทำสวน การเลี้ยงสัตว์ การทำป่าไม้ และการทำประมง เป็นต้น) เนื่องจากนักลงทุนต่างชาติจะได้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและการเข้าถึงที่ดินและทรัพยากรอื่นๆ เพิ่มขึ้นทำให้มีโอกาสในครอบครองตลาดหรือผูกขาดกิจการได้มากขึ้น

# ผลกระทบจากการเปิดเสรีการลงทุน

## ผลกระทบในเชิงบวก

- การเอื้อประโยชน์ให้นักลงทุนไทยสามารถย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นที่มีแรงงาน ทรัพยากร หรือปัจจัยการผลิตที่สมบูรณ์กว่า (จากความตกลงด้านการลงทุนอาเซียน: ACIA) เพื่อลดต้นทุนการผลิตและรักษาความได้เปรียบด้านการแข่งขัน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานและแรงงานกึ่งฝีมือ

## ผลกระทบในเชิงลบ

- การแย่งชิงแหล่งเงินลงทุนระหว่างอาเซียนด้วยตัวเอง โดยประเทศที่มีความได้เปรียบกว่าทั้งด้านทรัพยากร ค่าจ้างแรงงาน มาตรการส่งเสริมการลงทุน ดังนั้น ประเทศไทยควรจะต้องมีการพัฒนาปัจจัยพื้นฐาน ประสิทธิภาพการผลิตของแรงงาน และปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายให้มีความทันสมัยและไม่เป็นอุปสรรคต่อนักลงทุน

# ผลกระทบจากการเปิดเสรีการลงทุน

## ธุรกิจที่ได้รับประโยชน์

- ธุรกิจที่ไทยมีศักยภาพในการลงทุนยังต่างประเทศ ได้แก่ เกษตร เกษตรแปรรูป รับเหมาก่อสร้าง เหมืองแร่ และภาคการผลิตอื่นๆ ที่เชี่ยวชาญ
- ธุรกิจที่ต่างชาติสนใจลงทุนในไทย ได้แก่ ยานยนต์และชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์

## ธุรกิจที่ได้รับผลกระทบ

- ปัจจัยพื้นฐาน
- โลจิสติกส์
- พลังงานและพลังงานทดแทน

ที่มา: ธนาคารกรุงไทย (2553)

# การเปลี่ยนแปลงและจุดยืนของประเทศไทยต่อ AEC

การเคลื่อนไหว	การเปลี่ยนแปลง	จุดยืนของไทย
การค้า	เน้นการค้าภายในภูมิภาคมากขึ้น	รุกตลาดสินค้าที่ไทยได้เปรียบและขยายตลาดตามกรอบความร่วมมือใหม่ๆ
บริการ	การแข่งขันสูงขึ้นภาคบริการเข้ามามีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจมากขึ้น	เน้นท่องเที่ยวและบริการด้านสุขภาพซึ่งไทยมีจุดแข็งหลายด้าน
FDI	การผลิตที่เริ่มสูญเสียความสามารถในการแข่งขันจำเป็นต้องย้ายฐานการผลิตไปต่างประเทศมากขึ้น	ลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านที่มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์และพร้อมเปิดรับการลงทุนจากต่างชาติ

# การเปลี่ยนแปลงและจุดยืนของประเทศไทยต่อ AEC

การเคลื่อนไหว	การเปลี่ยนแปลง	จุดยืนของไทย
แรงงาน	ข้อจำกัดในการทำงานของแรงงานต่างชาติมีแนวโน้มผ่อนคลายมากขึ้น	เพิ่มพูนทักษะแรงงาน โดยเฉพาะด้านภาษาและการปรับตัวให้เข้ากับมาตรฐานการทำงานที่เป็นสากล
การเคลื่อนย้ายเงินทุน	เงินทุนเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศเข้าออกได้เสรีมากขึ้น ค่าเงินมีแนวโน้มผันผวน	ผู้ประกอบการต้องเร่งปรับตัวในการบริหารจัดการด้านต้นทุน และลดความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน

ที่มา : ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (2553)

# ประโยชน์และผลกระทบที่จะได้รับจากการ AEC

ผู้ที่เกี่ยวข้อง	ประโยชน์ที่จะได้รับ	ผลกระทบที่จะได้รับ
ผู้บริโภค	ซื้อสินค้า/บริการได้ในราคาที่ถูกลงและหลากหลายขึ้น	อาจมีสินค้าไม่ได้คุณภาพมาจำหน่าย หากไม่มีการควบคุมที่เหมาะสม
ผู้ผลิต/ผู้ส่งออก	ขยายการส่งออก สร้างพันธมิตรทางธุรกิจ เพิ่มอำนาจการต่อรอง กระตุ้นให้มีการปรับโครงสร้างการผลิต เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน มีทางเลือกในการนำเข้าวัตถุดิบราคาถูก	ผู้ผลิตซึ่งด้อยความสามารถหรือมีต้นทุนสูงจะถูกสินค้าจากอาเซียนอื่นเข้ามาแข่งขันหรือแย่งตลาด หากไม่เตรียมรับมือ/ไม่พยายามลดต้นทุน หรือเน้นคุณภาพ/นวัตกรรมหรือสร้างความแตกต่างของสินค้า
เกษตรกร	ขยายการส่งออกสินค้าเกษตรและสามารถส่งออกไปภูมิภาคใกล้เคียง	สินค้าเกษตรจากอาเซียนอื่นที่มีความได้เปรียบกว่าด้านราคา จะเข้ามาแข่งขันหรือแย่งตลาด หากไม่เตรียมรับมือ



## แนวทางการปรับตัว การเตรียมความพร้อม และการใช้ประโยชน์จาก AEC

ปัจจุบันผู้ส่งออกไทยยังใช้ประโยชน์จากความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ในการส่งออกสินค้าไปยังตลาดอาเซียนไม่มากนัก ส่วนหนึ่งเป็นเพราะมีปัญหาในทางปฏิบัติ

- โครงสร้างการผลิตของไทยที่ไม่สอดคล้องกับกฎแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin) ของอาเซียน
- มาตรการทางการค้าที่ไม่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Measures: NTMs) และกฎระเบียบทางเทคนิคที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการส่งออก
- สินค้าบางประเภทได้รับการปกป้อง เช่น สินค้าข้าว (อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์) และน้ำตาล (อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์)
- ปัญหาการจำแนกภาษี (Tariff Classification)
- รวมทั้งการที่ผู้ประกอบการไทยขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ AFTA และภาษีและกฎระเบียบภายใน (Domestic Tax and Regulations) เป็นต้น

- ประเทศไทยใช้สิทธิส่งออกภายใต้ AFTA สูง 3 อันดับแรก ได้แก่ อินโดนีเซีย (31.45 %) เวียดนาม (21.96 %) และมาเลเซีย (21.87 %)
- สินค้าที่ไทย มีมูลค่าการส่งออกภายใต้ AFTA สูง ได้แก่ รถยนต์นั่ง ยานยนต์สำหรับขนส่ง เครื่องปรับอากาศ น้ำมันปิโตรเลียม ส่วนประกอบยานยนต์ และจักรยานยนต์ ส่วนประกอบตัวถังรถยนต์ น้ำตาลชนิดอื่นๆ แป้งทำจากมันสำปะหลัง ตู้อุ่น แชมพู เครื่องซักผ้า อาหารปรุงแต่ง และโพรลีนโพรพิลีน
- กลุ่มอุตสาหกรรมที่ยังใช้สิทธิประโยชน์ในการส่งออกภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียนน้อย ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องหนัง อัญมณี และอิเล็กทรอนิกส์
- กลุ่มอุตสาหกรรมที่ยังใช้สิทธิประโยชน์ในการนำเข้าภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียนน้อย ได้แก่ อุตสาหกรรมไม้ อัญมณี เซรามิก เหล็ก เครื่องใช้ไฟฟ้า และเครื่องจักรกล เป็นต้น

## การปรับตัวของผู้ประกอบการเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับ AEC

- อาศัยสิทธิประโยชน์ด้านภาษีในการนำเข้าแหล่งวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูป และทรัพยากรราคาถูกจากประเทศสมาชิกอาเซียน หรือย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กลุ่มประเทศ CLMV
- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยใช้ความคิดสร้างสรรค์ (Creative Thinking) หรือความเข้มข้นทางวัฒนธรรมของไทย รวมถึงความสามารถด้านบริการในการพัฒนาและแปรรูปสินค้าและบริการให้มีความหลากหลายมากขึ้น สร้างผลิตภัณฑ์ที่แปลกใหม่เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม และเน้นการสร้างตราสินค้าให้เป็นที่ยอมรับของผู้บริโภคในระดับสากลทั้งในด้านคุณภาพการใช้งานและการออกแบบ และสร้างความแตกต่างของสินค้าไทยให้แตกต่างจากสินค้าที่มีต้นทุนต่ำกว่าจากต่างประเทศ

- ดำเนินกลยุทธ์การตลาดในเชิงรุก โดยการใช้ประโยชน์จากภาชีนำเข้าร้อยละศูนย์และผลิตสินค้าให้สอดคล้องกับรสนิยมและความต้องการของตลาดขยายช่องทางกรตลาดในการเข้าถึงผู้บริโภคในต่างประเทศโดยตรงมากขึ้น มีกระบวนการผลิตและการส่งมอบสินค้าอย่างรวดเร็ว และควรมีการเจาะตลาดคู่ค้าของอาเซียนภายใต้ความตกลงการค้าเสรีที่อาเซียนมีกับประเทศคู่เจรจา เช่น จีน อินเดีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ เป็นต้น เพื่อโอกาสในการขยายตลาดระหว่างประเทศ
- ให้ความสำคัญกับการผลิตสินค้าที่รักษาสิ่งแวดล้อมและต่อต้านโลกร้อน รวมถึงการดำเนินธุรกิจเพื่อสังคม (Corporate Social Responsibility: CSR) เนื่องจากประเด็นเหล่านี้จะถูกนำมาใช้เป็นเงื่อนไขในการนำเข้าสินค้าของประเทศสมาชิกมากขึ้นในอนาคตหลังจากยกเลิกมาตรการภาชีระหว่างกัน

- ศึกษากฎระเบียบและเงื่อนไขด้านการนำเข้าของประเทศคู่ค้า และเร่งปรับปรุงโครงสร้างการผลิตให้สอดคล้องกับกฎถิ่นกำเนิดสินค้าและสอดคล้องกับมาตรฐานอาเซียน (ASEAN Standard) ในสินค้าบางประเภท เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องสำอาง ยา อาหาร ยานยนต์ ยางพารา และผลิตภัณฑ์ไม้ โดยเฉพาะมาตรฐานด้านเทคนิค และมาตรฐานด้านสุขอนามัย สิ่งแวดล้อม และมาตรฐานด้านแรงงานของประเทศที่เป็นตลาดส่งออก ทั้งนี้ ภาครัฐและภาคเอกชนควรผลักดันความร่วมมือระหว่างกันในการสร้างเครือข่ายการผลิตที่เชื่อมโยงกันตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำจนถึงภาคการส่งออก เพื่อให้สินค้ามีต้นทุนการผลิตต่ำลง มีโอกาสได้รับเกณฑ์แหล่งกำเนิดสินค้าจากประเทศไทยมากขึ้น และสามารถผ่านเกณฑ์การตรวจสอบแบบย้อนกลับในตลาดต่างประเทศได้ ขณะที่ควรมีการสร้างเครือข่าย/รวมกลุ่มทางธุรกิจระหว่างภาคเอกชนที่ผลิตสินค้าชนิดเดียวกัน เพื่อลดการแข่งขัน เพิ่มเงินทุน และเพิ่มกำลังการผลิต

- ปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต การจัดการการผลิตและต้นทุน และการดำเนินธุรกิจ เช่น การลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) และทรัพย์สินทางปัญญาเพิ่มขึ้น เพื่อสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ การปรับเปลี่ยนเครื่องจักรใหม่ และพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตให้สูงขึ้นเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะเทคโนโลยีด้านสารสนเทศที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) และการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) อย่างเป็นระบบ
- พัฒนาศักยภาพและเตรียมความพร้อมของบุคลากรโดยเฉพาะแรงงานฝีมือ และช่างเทคนิค เพื่อให้มีปริมาณและความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชนและระดับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไป

# การเปลี่ยนแปลงและจุดยืนของประเทศไทยต่อ AEC

ประเภทสินค้า	แนวทางการปรับตัว
สินค้าเกษตร	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การเพิ่มผลผลิตต่อไร่ โดยการปรับปรุงพันธุ์พืช การพัฒนาระบบชลประทานและการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการเพาะปลูกและเก็บเกี่ยว</li> <li>• การแปรรูปวัตถุดิบขั้นต้น เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรเพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้บริโภค</li> <li>• พัฒนาคุณภาพของสินค้าโดยเฉพาะมาตรการด้านสุขอนามัยซึ่งเป็นสิ่งที่ประเทศคู่เจรจามีแนวโน้มจะนำมาใช้มากขึ้นหลังการยกเลิกภาษี</li> </ul>
สินค้าอุตสาหกรรม	<ul style="list-style-type: none"> <li>• หันมาแข่งขันด้านคุณภาพแทนการแข่งขันด้านราคา โดยใช้ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม (Creativity &amp; Innovation)</li> <li>• ผลิตสินค้าให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป</li> </ul>

ที่มา: ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 2553



# ASEAN Connectivity and Logistics Linkage in GMS And AEC

---

Associate Prof. Dr. Apichat Sopadang  
Supply Chain and Engineering Management Research Unit (SCEM)  
Faculty of Engineering  
Chiang Mai University

# Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC

- กลุ่มอาเซียนเองมีแม่บทเรื่อง **ความเชื่อมโยงกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC)** เพื่อร้อยใจ เอ้ย เชื่อมโยงกลุ่มอาเซียนเข้าไว้ด้วยกัน เพิ่มการติดต่อถึงกันได้ง่ายขึ้นในภูมิภาคปี 2554 - 2558 ซึ่งผู้นำอาเซียนในการประชุม ASEAN Summit ครั้งที่ 17 ที่ประเทศเวียดนามได้ลงนามใน “ปฏิญญาฮานอย” (Ha Noi Declaration)ว่าจะปฏิบัติตามแม่บทเรื่องนี้ด้วยโดยกำหนดให้มีการเชื่อมโยงใน 3 มิติ คือ
  - การเชื่อมโยงทางกายภาพ
  - การเชื่อมโยงองค์กร และ
  - การเชื่อมโยงประชาชน

# แผนแม่บทความเชื่อมโยงกันในอาเซียน

- **การเชื่อมโยงทางกายภาพ** ก็คือ การทำให้สามารถเดินทางถึงกันได้ง่ายขึ้น จากเมืองโน้นสู่ประเทศนี้ได้ รวมถึงเรื่องพลังงาน และเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านต่างๆ
- **การเชื่อมโยงองค์กร** คือ ความร่วมมือกันในองค์กรที่มีความเกี่ยวข้องหรือ จะช่วยเกื้อหนุนกันได้ จะได้ช่วยให้เกิดผลที่ดี ในเรื่องกฎหมาย กำแพงภาษี กฎระเบียบ หรือประโยชน์อื่นๆ
- **การเชื่อมโยงประชาชน** คือ การทำให้ประชาชนแต่ละประเทศมีการติดต่อ สื่อสาร หรือเข้าใจกันในเรื่องความต่างของวัฒนธรรม เน้นเรื่องการศึกษา วัฒนธรรม และการท่องเที่ยว ทำให้เกิดการร่วมมือในการทำงาน

# ASEAN Connectivity

## *Project Information Sheets*



one vision  
one identity  
one community

# ASEAN Highway Network (AHN)

- Given the growing regional integration and cooperation in ASEAN, the development of high quality transport infrastructure is a crucial element to building a competitive ASEAN Community with equitable economic development.
- ASEAN with total land area of around 4.4 million sq. km faces challenges with poor quality of roads and incomplete road networks.
- The ASEAN Highway Network (AHN) project is a flagship infrastructure project that seeks to bring connectivity across borders and confer many benefits, such as
  - improved competitiveness of regional production networks,
  - better trade and investment flows, and reductions in development gaps.



# ASEAN Highway Network (AHN)

- The main objective of the AHN project is establishing efficient, integrated, safe and environmentally sustainable regional land transport corridors linking all ASEAN Member States and countries beyond.
- ASEAN Member States have been developing and upgrading various sections of the AHN as integral components of their national programmes.
- This prioritised project seeks to complete the remaining missing links and upgrade ‘Below Class III’ roads within ASEAN’s designated Transit Transport Routes (TTRs) by 2015

## ANNEX I

### INFORMATION ON THE ROADS TO BE UPGRADED TO CLASS III AND ABOVE OF THE ASEAN HIGHWAY TTR IN LAO PDR

No.	Asian Highway Route No.	National Highway Route No.	City/Town Name at Starting Point	City/Town name at Ending Point	Sub-Total Length (Km)	Total Length (Km)	Road Class	Expected Completion Year of Construction	AADT	Budget Needed for Road Construction (million US\$)	Remark
1.	AH-11	NH-13S	Vientiane City	Paksan	150	861	3	1997	750		Completed
			Paksan	Thakek	193		3	1997	450		
			Thakek	Seno	130		3	1997	550		
			Seno	Pakse	228		3	2001	200		
			Pakse	Veunkham	160		3	1999	150		
2.	AH-12	NH-13N	Vientiane City	Thanaleng	21	682	3	2007	1200		Completed
			Vientiane City	Pholhong	70		3	1992	1000		
			Pholhong	Luangprabang	319		3	1996	250		
			Luangprabang	Oudomxay	194		3	1997	200		
			Oudomxay	Nateuy	78		3	1998	100		
3.	AH-15	NH-8	Banlao	Laksao	96	132	3	1990	200		Under construction (65% completed)
			Laksao	Nam Phao	36		3	2005	200		
4.	AH-3	NH-3	Houaysay	Louangnamtha	194	251	3	2006	75		Under construction (65% completed)
			Louangnamtha	Nateuy	37		3	2006	75		
			Nateuy	Boten	20		3	2006	100		
5.	AH-16	NH-9E	Savannakhet	Seno	30	240	3	2001	300		Completed
	AH-16	NH-9W	Seno	Muang Phin	130		3	2003	932		
			MuangPhin	Densavanh	80		3	2004	358		
6.	AH-13		Oudomxay	Muangkhua	100	202	3	2010	100	40.4	Need Funding
			Muangkhua	Tai Chang	102		3	2010	102		

## ANNEX II

## INFORMATION ON THE MISSING LINKS AND ROADS TO BE UPGRADED TO CLASS III AND ABOVE OF THE ASEAN HIGHWAY TTR IN MYANMAR

No.	ASEAN Highway Route No.	National Highway Route No.	City/Town Name at Starting Point	City/Town name at Ending Point	Sub-Total Length (Km)	Total Length (Km)	Road Class	Expected Completion Year of Construction	AADT	Budget needed for Road Construction (million US\$)	Remark
1.	AH-1		Tamu	Mandalay	610	1656	3, below 3	2012	423		1208 km of these routes have been upgraded to class 3 level
			Mandalay	Meiktila	167		1, 3		2713		
			Meiktila	Yangon	540		1, 3		2050		
			Yangon	Bago	80		1, 3		2697		
			Bago	Payagyi	16		3		1896		
			Payagyi	Thaton	144		3		1487		
			Thaton	Myawadi	195		3, below 3		792		
2.	AH-2		Meiktila	Loilem	276	807	2, 3, below 3	2012	527		350 km of these routes have been upgraded to class 3 level
			Loilem	Kyaingtong	367		below 3		44		
			Kyaingtong	Tachileik	164		3		195		
3.	AH-3		Mongla	Kyaington	93	93	3	2012	100		93 km of these routes have been upgraded to class 3 level
4.	AH-14		Mandalay	Thibaw	245	453	1, 3	N/A	2378		435 km of these routes have been upgraded to class 3 level
			Thibaw	Muse	208		3		1828		
5.	AH-111		Thibaw	Loilem	239	239	below 3	N/A	275		N/A
6.	AH-112		Thaton	Mawlamyine	66	1145	3	2015	872		
			Mawlamyine	Thanbyuzayat	64		2, below 3		740		
			Thanbyuzayat	Ye	91		below 3		161		
			Ye	Dawei	155		below 3		116		
			Dawei	Lehnya	449		below 3		154		
			Lehnya	Khamaukgyi	260		below 3		26		
			Lehnya	Khongloy	60		Missing link		0		
7.	AH-123		Dawei (deep seaport)	Maesamee pass (Phu nam Ron)	132 + 18	150	Missing link	2015	36		Constructed by ITD & Max Myanmar Co., coridor of Dawei Deep Seaport Project

# The Singapore-Kunming Rail Link (SKRL)

- Efficient and integrated transportation networks are essential to improve competitiveness of ASEAN. The Singapore-Kunming Rail Link (SKRL) was proposed at the Fifth ASEAN Summit in December 1995.
- The SKRL Project is a prioritised project under the ASEAN transport cooperation and Master Plan on ASEAN Connectivity.
- The circular rail link will connect the capital cities in Cambodia, Lao PDR, Myanmar, Viet Nam and Thailand. This railway linkage forms a crucial linkage in the “North South Economic Corridor” by connecting Singapore Malaysia-Thailand-Cambodia-Vietnam and southern China.

# The Singapore-Kunming Rail Link (SKRL)

- The main objective of SKRL project is to provide a complementary mode of land transportation, which is more environmental friendly than road transportation and provides more efficient and most economical mode for cross-border cargo transportation in the region and beyond.



# SKRL NETWORKS AND MISSING LINKS



This project aims to complete the following SKRL missing links:

- (1) Thailand: Aranyaprathet – Klongluk, 6 km
- (2) Cambodia: Poipet – Sisophon, 48 km
- (3) Cambodia and Viet Nam: Phnom Penh – Snuol – Loc Ninh, 254 km
- (4) Viet Nam: Loc Ninh – Ho Chi Minh City, 129 km

Source:

ASEAN Transport Strategic Plan 2011 – 2015 – Midterm Report, ERIA and Nippon Koei 2010

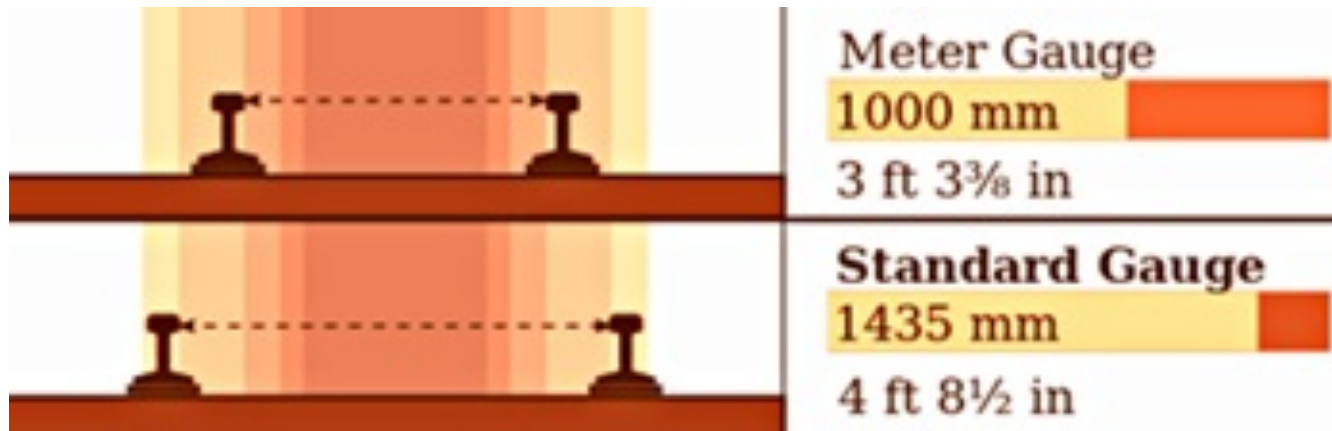
## ANNEX I

### CURRENT STATUS OF SINGAPORE-KUNMING RAIL LINK NETWORK (SKRL) PROJECT

Country	Missing Sections/Route & Spur Lines	Rail Length		Pre-Feasibility (Pre-FS) or Feasibility Study (FS) Status	Implementation Status	Planned Completion Year
		Existing Length of section	New Construction			
Cambodia	Poipet (Thailand border) – Sisophon	-	28	Completed	Ongoing	2015
Cambodia	Phnom Penh – Loc Ninh (Viet Nam border)	32	254	Ongoing	Not Commenced (under negotiation for funding)	2015
Viet Nam	Loc Ninh (Cambodia border) – Ho Chi Minh City	20	129	FS Completed	Not Commenced	2020
Thailand	Aranyaprathet - Klongluk	-	6	FS Completed	The budget for the rehabilitation has been allocated and is now in the process of bidding for its contractor.	2014
Lao PDR	Vientiane-Thakhek*	-	330	FS Completed	Not Commenced	2020
Lao PDR	Thakhek-Mu Gia (Viet Nam border)*	-	136	FS Completed	Not Commenced	2020
Viet Nam	Mu Gia (Lao PDR border) – Tan Ap*	-	53	Pre-FS Completed	Not Commenced	2020
Viet Nam	Tan Ap – VungAng*	6	66	FS Ongoing	Not Commenced	2020

# ข้อจำกัดในการเชื่อมต่อทางรถไฟ

- แต่สิ่งสำคัญที่จะทำให้รถไฟสามารถเชื่อมต่อกันได้ แต่ละประเทศควรมีมาตรฐานการสร้างรางรถไฟในมาตรฐานเดียวกัน คือควรเป็นระบบรางคู่ (Double track) มีขนาดความกว้างราง 1.435 เมตร (standard gauge) ซึ่งเป็นคขนาดรางที่นิยมใช้มากที่สุดในโลก แต่ระบบรถไฟไทย (บนดิน) ส่วนใหญ่ยังคงเป็นรางเดี่ยว คือ ถ้ารถไฟจะสวนกัน ต้องรอให้อีกขบวนไปก่อน และสับรางรถไฟเพื่อไปต่อ ทำให้ต้องเสียเวลาพอดู และใช้รางขนาด 1.000 เมตร (Meter Gauge) แต่ถึงแม้ขนาดรางจะไม่ใช้สากล แต่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เราก็ใช้ขนาดราง 1.000 เมตร ยกเว้นอินโดนีเซียที่ใช้รางกว้าง 1.067 เมตร (Caps Gauge)



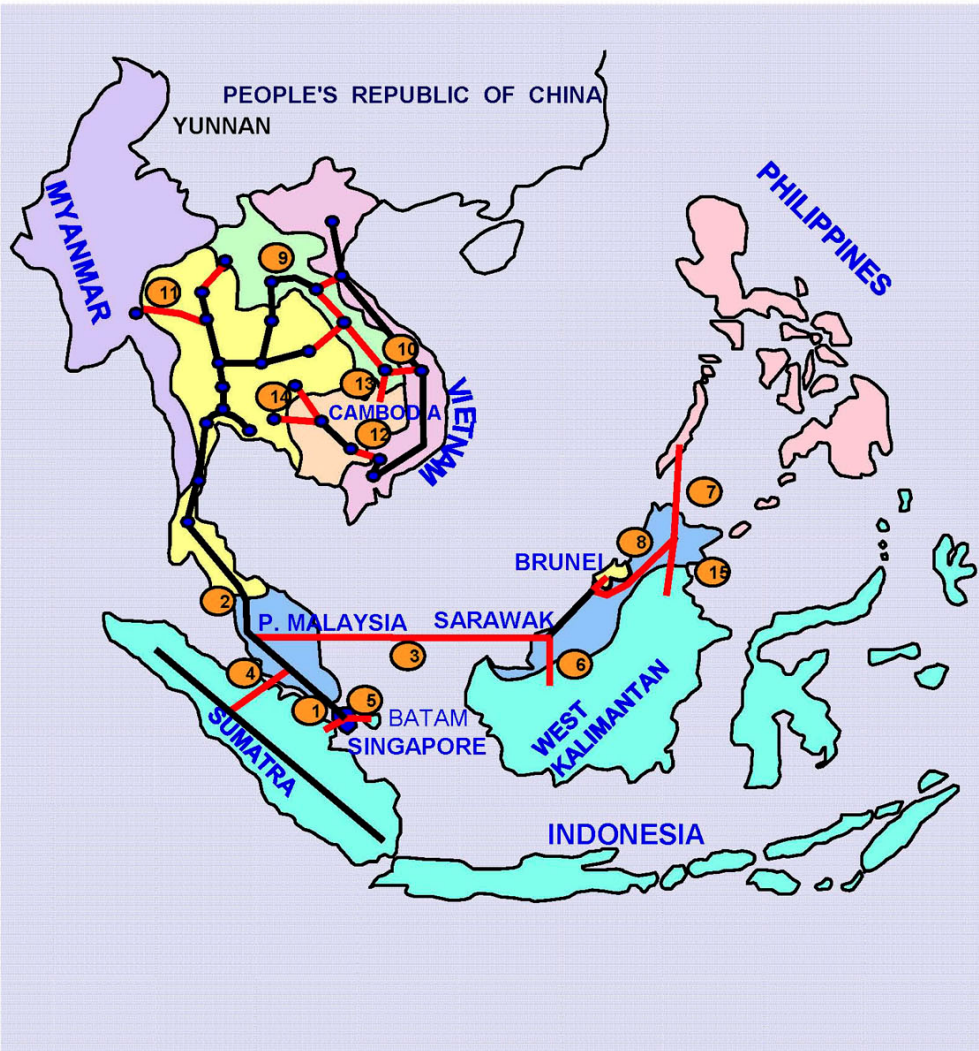
การประชุมด้านคมนาคมกลุ่ม ASEAN ได้เสนอให้ใช้ระบบรางร่วม (Dual Gauge) เพื่อรองรับได้ทั้งรถไฟระบบรางแคบ และรางมาตรฐาน ซึ่งทางมาเลเซียเองก็มีการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ที่เชื่อว่าจะทันต่อการเปิดประชาคมอาเซียน ในปี 2558 และพร้อมจะเชื่อมต่อทางรถไฟกับไทยได้ทันที **แต่อันที่จริงแล้ว แผนการพัฒนารถไฟรางคู่ทั้งสองเส้นทางที่มีข่าวนี** ก็อยู่ในกรอบพัฒนารถไฟ และการปรับปรุงรางทั่วประเทศ ระยะเร่งด่วนระหว่างปี 2553-2557 โดยกระทรวงคมนาคมอยู่แล้ว **เพียงแต่เท่าที่ผ่านมาคู่ล่าช้าจนภาคเอกชนหลายส่วนต้องออกมาผลักดัน**

<http://www.dek-d.com/content/studyabroad/29575/เชื่อมต่ออาเซียนได้-ไทยไม่หวั่น.php>

# Other Projects

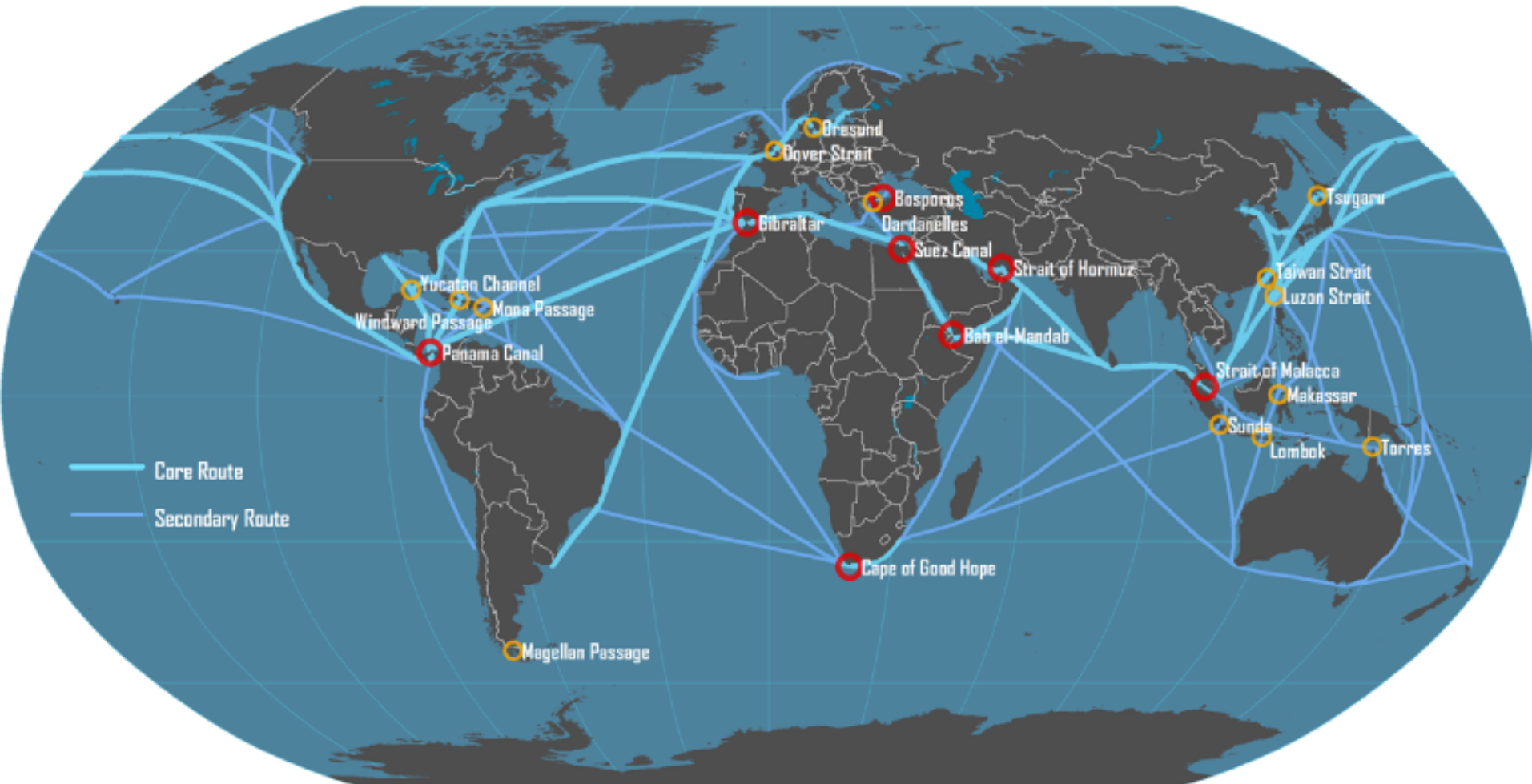
- ASEAN Broadband Corridor
- Melaka – Pekanbaru Power Interconnection under Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle (IMT-GT)
- Feasibility Study on the Establishment of an ASEAN Roll On/ Roll Off Shipping Network and Short Sea Shipping
- Operationalization of the National Single Windows (NSWS) by 2012 and ASEAN Single Windows (ASW) by 2015
- Operationalization of the ASEAN Agreement on Transportation Facilitation
- Study of the Implementation of VISA Exemption for ASEAN Nationals and the Possible Establishment of an ASEAN Common VISA for Non-ASEAN Nationals
- Development of ICT Skill Standards and Etc.

## ASEAN Power Grid

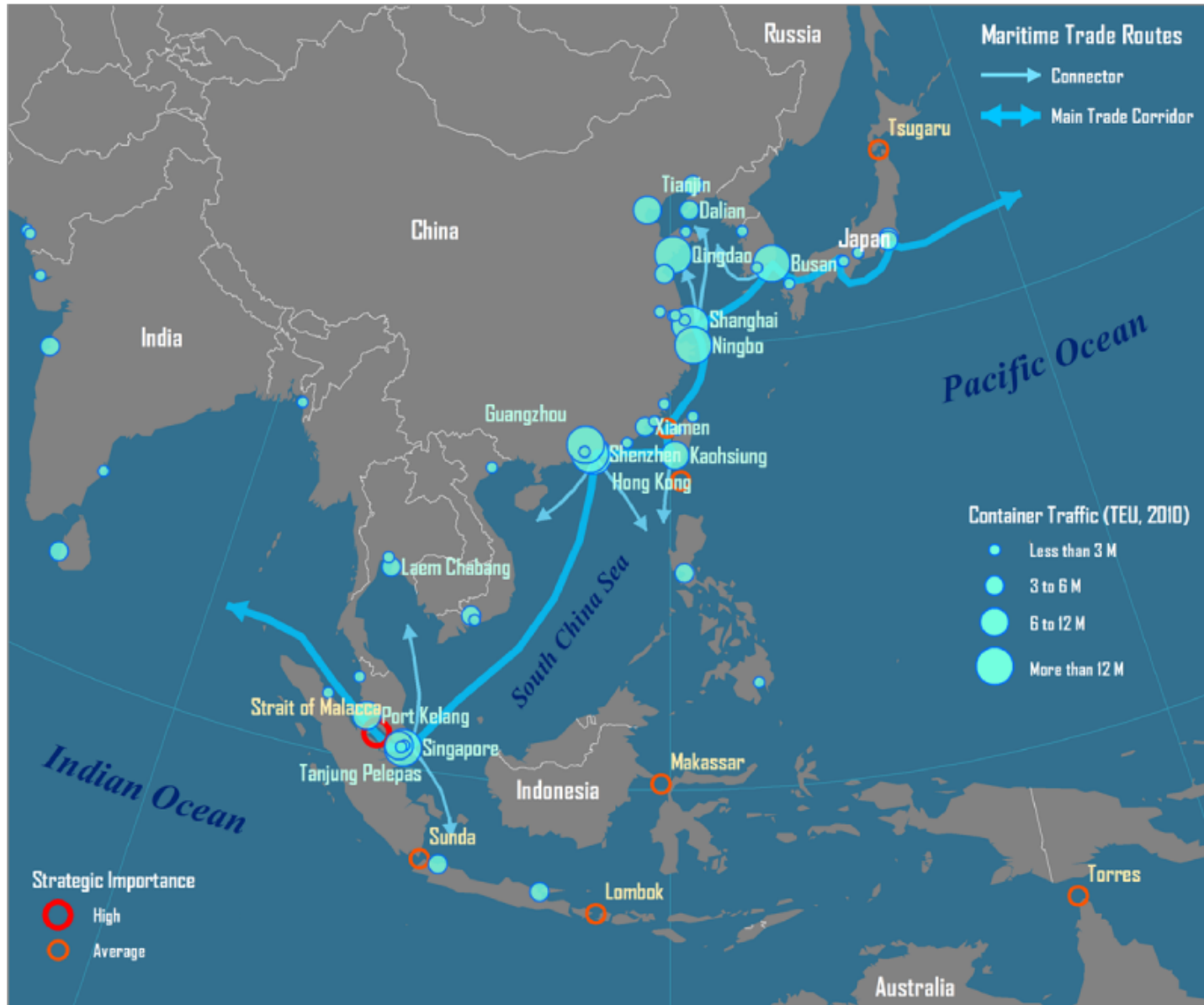


	Expected COD
1) P.Malaysia - Singapore	Existing
2) Thailand - P.Malaysia	
• Sadao - Bukit Keteri	Existing
• Khlong Ngae - Gurun	Existing
• Kolok - Rantau Panjang	Newly Proposed
3) Sarawak - P. Malaysia	2015/16
4) P.Malaysia - Sumatra	2015
5) Batam - Singapore	2015
6) Sarawak - West Kalimantan	2012
7) Philippines - Sabah	2015
8) Sarawak - Sabah - Brunei	2015
9) Thailand - Lao PDR	
• Roi Et - Nam Theun 2	2009
• Udon - Nabong	2011
• Mae Moh - Hong Sa	Under Negotiation
10) Lao PDR - Vietnam	2010
11) Thailand - Myanmar	2014
12) Vietnam - Cambodia	2009
13) Lao PDR - Cambodia	2010
14) Thailand - Cambodia	Existing
15) East Sabah - East Kalimantan	Newly Proposed

# Maritime Corridors



# Maritime Trade Routes in Pacific Asia

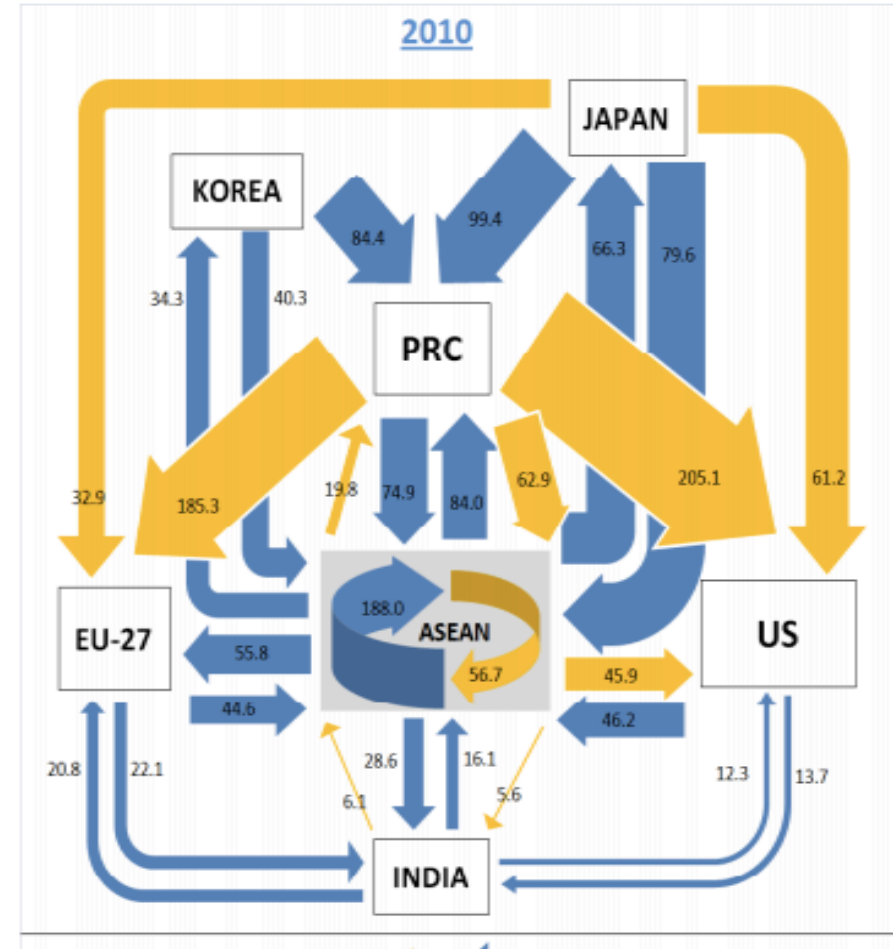
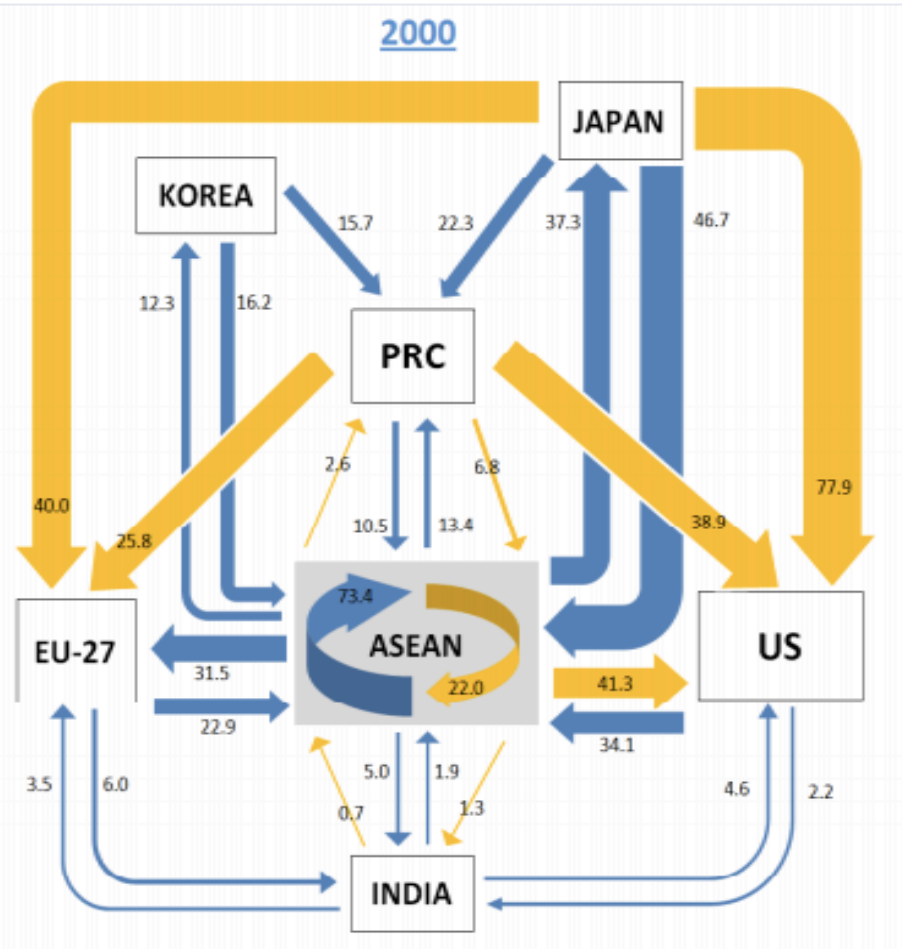


# Supply Chain Redesign

---

Associate Prof. Dr. Apichat Sopadang  
Supply Chain and Engineering Management Research Unit (SCEM)  
Faculty of Engineering  
Chiang Mai University

# Changed in a decade



Final goods → Intermediate goods

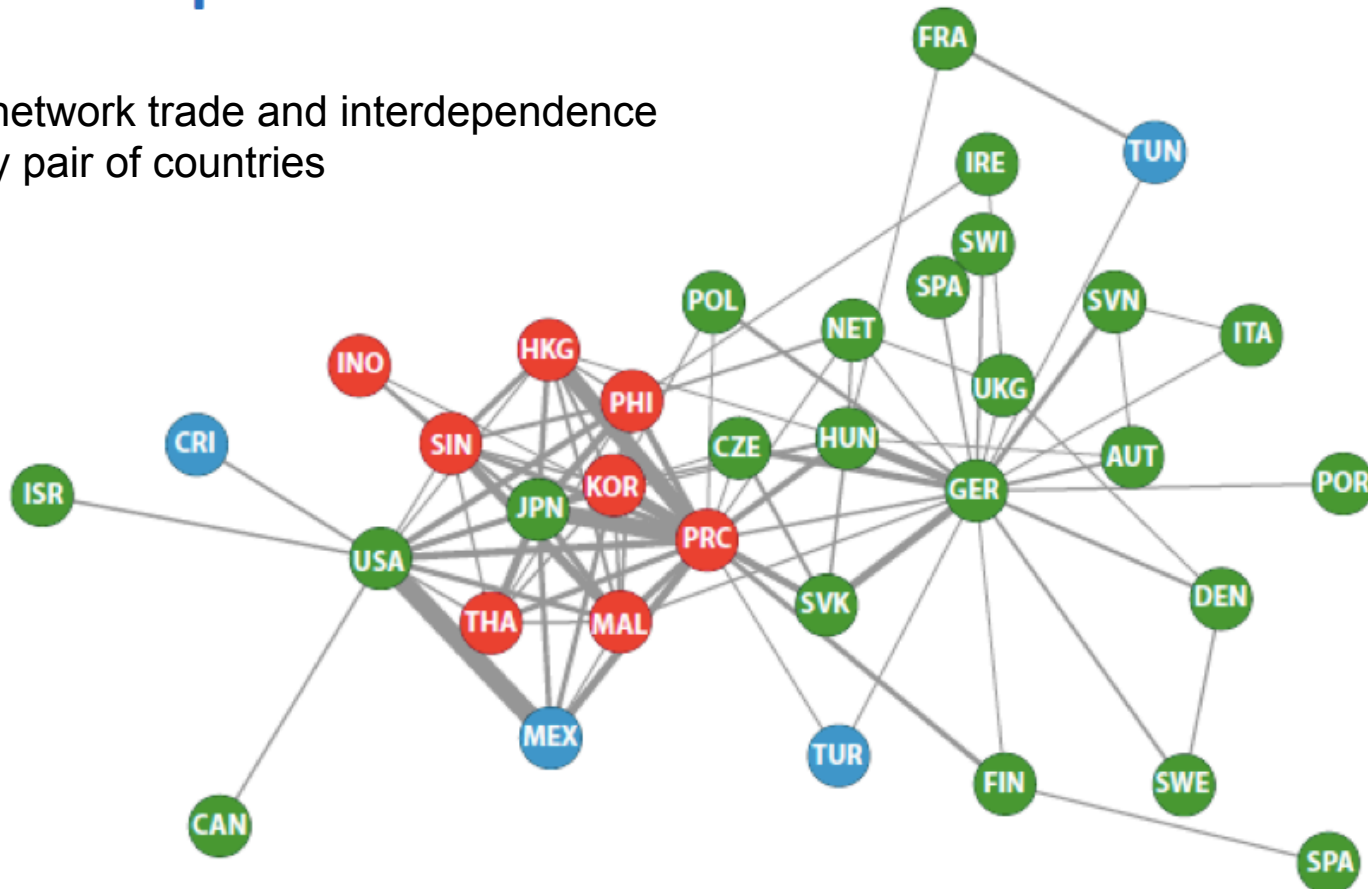
(Source: Azis, 2012)

Final goods → Intermediate goods

# Network Trade Index

## NTI map of electronics

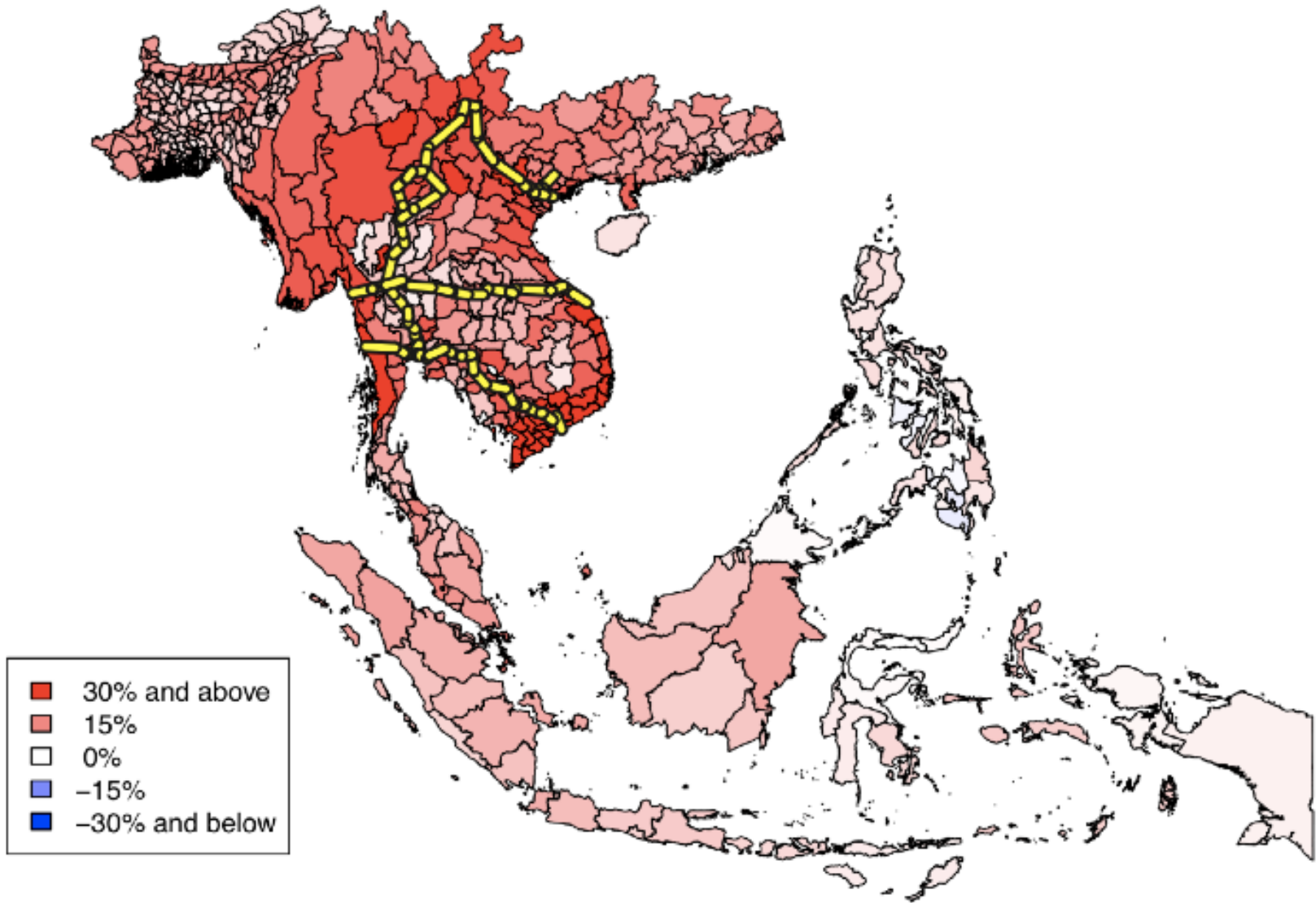
Intensity of network trade and interdependence between any pair of countries



Source: Ferrarini (2011)

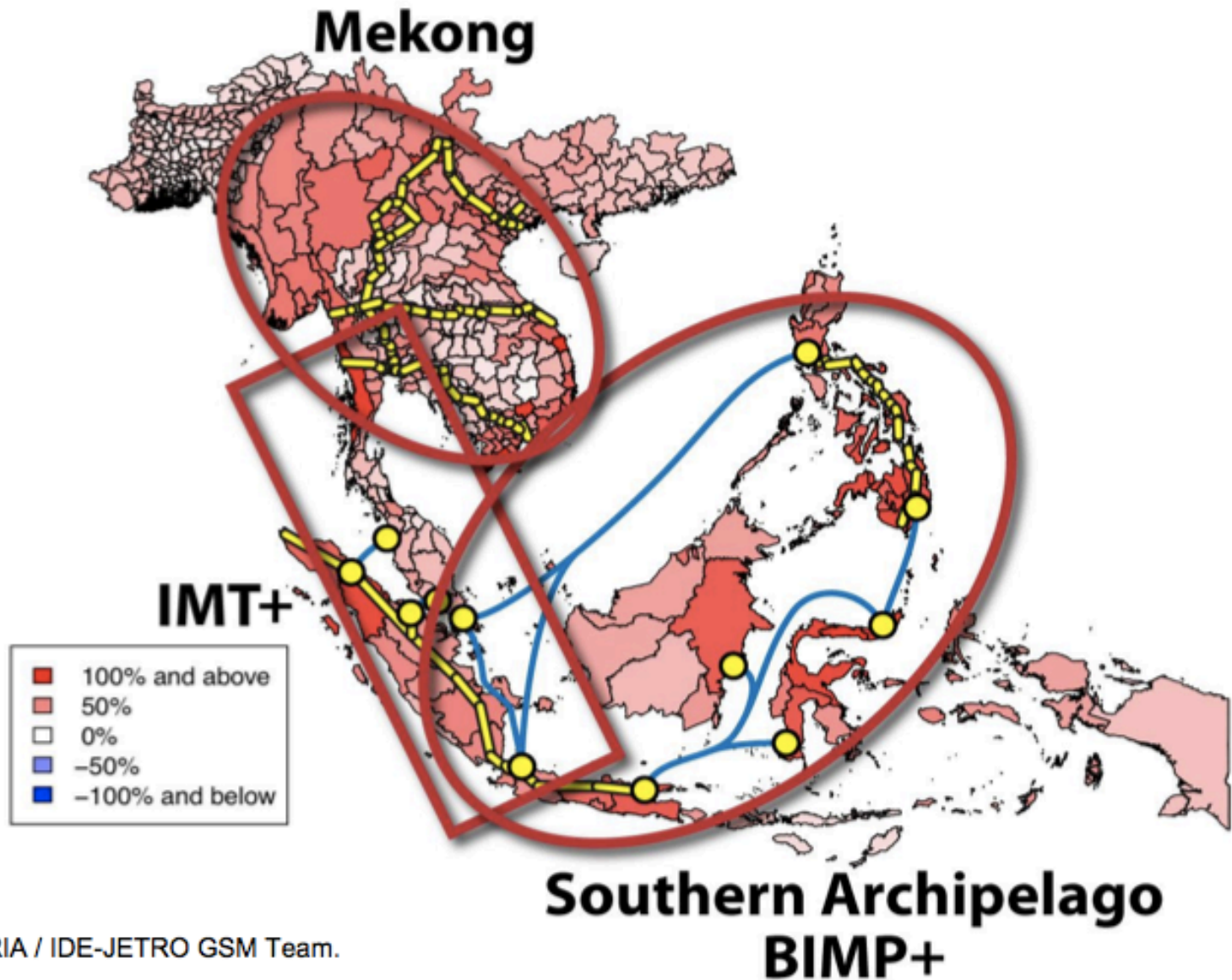
A country pertains to developing Asia (red), the group of high-income countries (green), or developing countries outside Asia (blue)

## Gains in regional GDP (10 years after): 3 Corridors (NSEC, EWEC, and SEC)



Source: ERIA / IDE-JETRO GSM Team.

## Gains in regional GDP (10 years after): All Corridors



Source: ERIA / IDE-JETRO GSM Team.

# APEC economies have among the highest NTI values in the world

Country Pairs	Average NTI
<b>PRC-Japan</b>	<b>0.646</b>
<b>Mexico-USA</b>	<b>0.611</b>
<b>Canada-USA</b>	<b>0.579</b>
Austria-Germany	0.507
Czech Rep. – Germany	0.489
<b>PRC – Hong Kong, China</b>	<b>0.443</b>
Germany- Hungary	0.422
<b>Japan-Thailand</b>	<b>0.395</b>
<b>PRC- Korea, Rep. of</b>	<b>0.375</b>
<b>Japan – Korea, Rep. of</b>	<b>0.363</b>
France - Tunisia	0.359
Germany – Slovak Rep.	0.349
Germany – Poland	0.348
<b>Japan- USA</b>	<b>0.342</b>
Germany- Italy	0.288

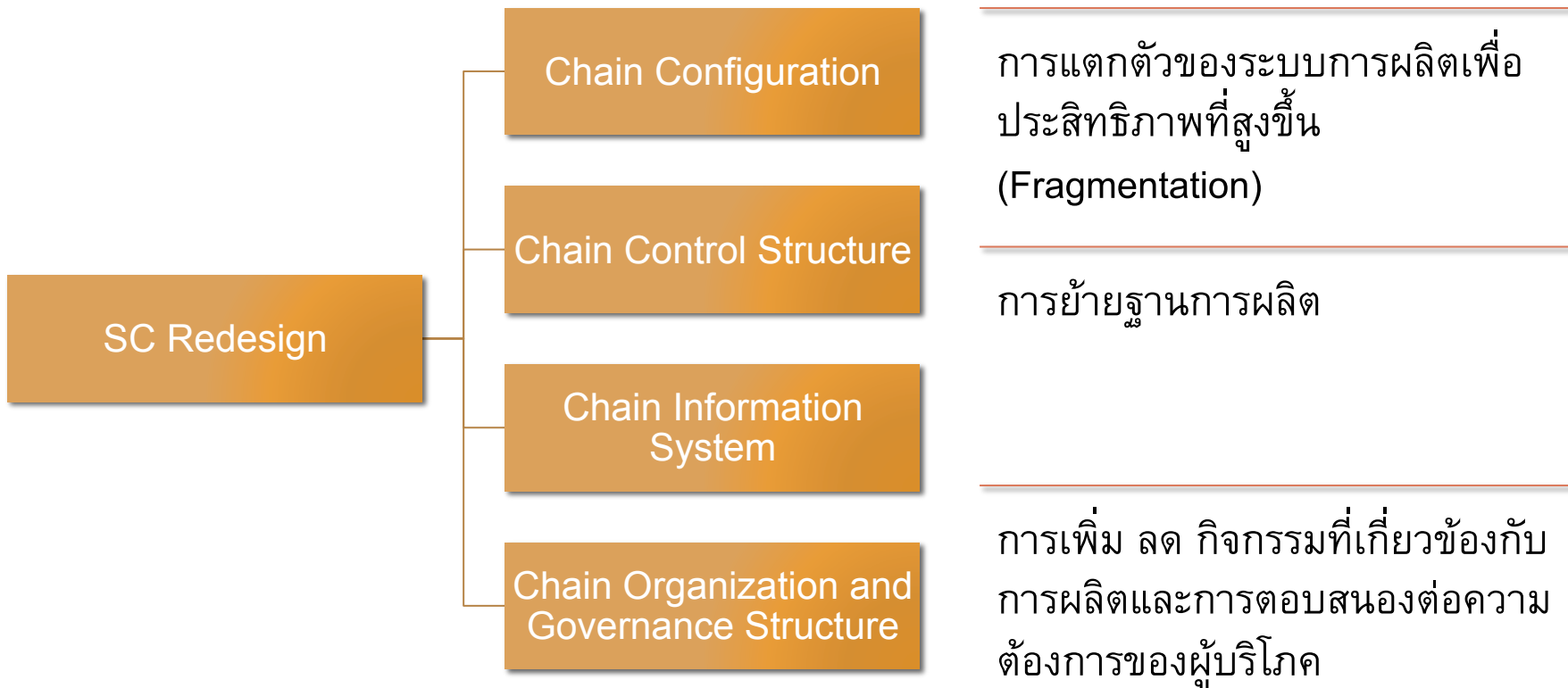
# Supply Chain Redesign



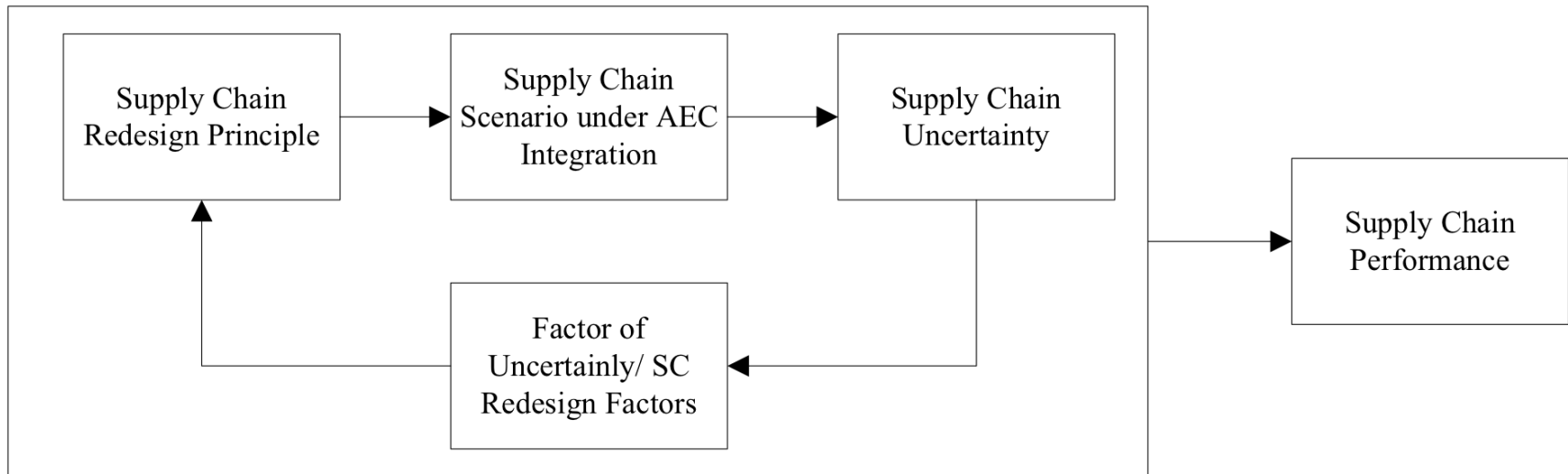
# Elements of supply chain redesign

- Chain configuration, e.g., change or reduce the number of member, change of location of facilities, re-allocation the roles actors
- Chain control structure, e.g., change position of chain decoupling point, reduce waiting time, increase manufacturing flexibility, decrease lot size
- Chain information system, e.g., establish an information exchange infrastructure
- Chain organization and governance structures, e.g., jointly define logistical chain objectives and corresponding chain

# การปรับรูปแบบโซ่อุปทาน (Supply Chain Redesign)



# Supply Chain Redesign and Performance

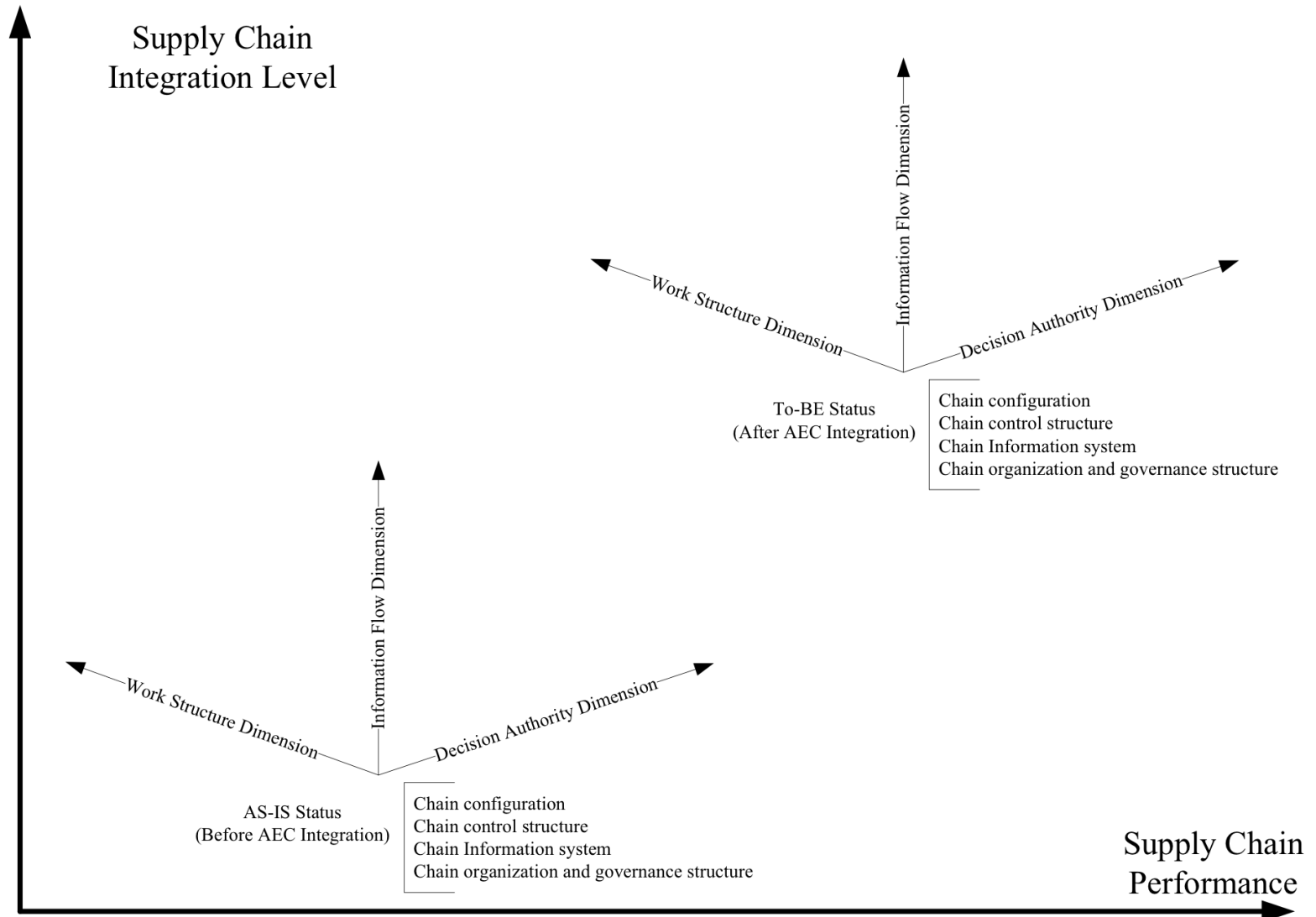


Supply Chain Redesign Strategy is also a method to deal with supply chain uncertainty. The relationship between sources of uncertainty and effective supply chain redesign strategies can be identified.

# SC Integration

- This trend with increased collaboration throughout the SC could be explained as a result of three factors:
  - Manufacturing takes place in a global context where local markets are subject to global standards.
  - Manufacturing systems are required to develop and operate environmentally benign products and processes.
  - The business and organizational structures, within which manufacturing operates, are under increasing stress.

# Supply chain integration level and supply chain performance



# Doing Business 2011

**Making  
a Difference for  
Entrepreneurs**

DB2011 RANK	DB2010 RANK	ECONOMY	DB2011 REFORMS	DB2011 RANK	DB2010 RANK	ECONOMY	DB2011 REFORMS	DB2011 RANK	DB2010 RANK	ECONOMY	DB2011 REFORMS
1	1	Singapore	0	62	61	Fiji	1	123	116	Russian Federation	2
2	2	Hong Kong SAR, China	2	63	82	Czech Republic	2	124	122	Uruguay	1
3	3	New Zealand	1	64	56	Antigua and Barbuda	0	125	121	Costa Rica	0
4	4	United Kingdom	2	65	60	Turkey	0	126	130	Mozambique	1
5	5	United States	0	66	65	Montenegro	3	127	124	Brazil	1
6	6	Denmark	2	67	77	Ghana	2	128	125	Tanzania	0
7	9	Canada	2	68	64	Belarus	4	129	131	Iran, Islamic Rep.	3
8	7	Norway	0	69	68	Namibia	0	130	127	Ecuador	1
9	8	Ireland	0	70	73	Poland	1	131	128	Honduras	0
10	10	Australia	0	71	66	Tonga	1	132	142	Cape Verde	3
11	12	Saudi Arabia	4	72	62	Panama	2	133	132	Malawi	2
12	13	Georgia	4	73	63	Mongolia	0	134	135	India	2
13	11	Finland	0	74	69	Kuwait	0	135	133	West Bank and Gaza	1
14	18	Sweden	3	75	72	St. Vincent and the Grenadines	0	136	136	Algeria	0
15	14	Iceland	0	76	84	Zambia	3	137	134	Nigeria	0
16	15	Korea, Rep.	1	77	71	Bahamas, The	0	138	137	Lesotho	0
17	17	Estonia	3	78	88	Vietnam	3	139	149	Tajikistan	3
18	19	Japan	1	79	78	China	1	140	138	Madagascar	2
19	16	Thailand	1	80	76	Italy	1	141	139	Micronesia, Fed. Sts.	0
20	20	Mauritius	1	81	79	Jamaica	1	142	140	Bhutan	1
21	23	Malaysia	3	82	81	Albania	1	143	143	Sierra Leone	3
22	21	Germany	1	83	75	Pakistan	1	144	144	Syrian Arab Republic	3
23	26	Lithuania	5	84	89	Croatia	2	145	147	Ukraine	3
24	27	Latvia	2	85	96	Maldives	1	146	141	Gambia, The	0
25	22	Belgium	1	86	80	El Salvador	0	147	145	Cambodia	1
26	28	France	0	87	83	St. Kitts and Nevis	0	148	146	Philippines	2
27	24	Switzerland	0	88	85	Dominica	0	149	148	Bolivia	0
28	25	Bahrain	1	89	90	Serbia	1	150	150	Uzbekistan	0
29	30	Israel	1	90	87	Moldova	1	151	154	Burkina Faso	4
30	29	Netherlands	1	91	86	Dominican Republic	0	152	151	Senegal	0
31	33	Portugal	2	92	98	Grenada	3	153	155	Mali	3

30	29	Netherlands	1	91	86	Dominican Republic	0	152	151	Senegal	0
31	33	Portugal	2	92	98	Grenada	3	153	155	Mali	3
32	31	Austria	1	93	91	Kiribati	0	154	153	Sudan	0
33	34	Taiwan, China	2	94	99	Egypt, Arab Rep.	2	155	152	Liberia	0
34	32	South Africa	0	95	92	Seychelles	1	156	158	Gabon	0
35	41	Mexico	2	96	106	Solomon Islands	1	157	156	Zimbabwe	3
36	46	Peru	4	97	95	Trinidad and Tobago	0	158	157	Djibouti	0
37	35	Cyprus	0	98	94	Kenya	2	159	159	Comoros	0
38	36	Macedonia, FYR	2	99	93	Belize	0	160	162	Togo	0
39	38	Colombia	1	100	101	Guyana	3	161	160	Suriname	0
40	37	United Arab Emirates	2	101	100	Guatemala	0	162	163	Haiti	1
41	40	Slovak Republic	0	102	102	Sri Lanka	0	163	164	Angola	1
42	43	Slovenia	3	103	108	Papua New Guinea	1	164	161	Equatorial Guinea	0
43	53	Chile	2	104	103	Ethiopia	1	165	167	Mauritania	0
44	47	Kyrgyz Republic	1	105	104	Yemen, Rep.	0	166	166	Iraq	0
45	42	Luxembourg	1	106	105	Paraguay	1	167	165	Afghanistan	0
46	52	Hungary	4	107	111	Bangladesh	2	168	173	Cameroon	1
47	49	Puerto Rico	0	108	123	Marshall Islands	1	169	168	Côte d'Ivoire	1
48	44	Armenia	1	109	97	Greece	0	170	172	Benin	1
49	48	Spain	3	110	110	Bosnia and Herzegovina	2	171	169	Lao PDR	1
50	39	Qatar	0	111	107	Jordan	2	172	170	Venezuela, RB	1
51	51	Bulgaria	2	112	117	Brunei Darussalam	3	173	171	Niger	1
52	50	Botswana	0	113	109	Lebanon	1	174	174	Timor-Leste	1
53	45	St. Lucia	0	114	114	Morocco	1	175	179	Congo, Dem. Rep.	3
54	55	Azerbaijan	2	115	113	Argentina	0	176	175	Guinea-Bissau	1
55	58	Tunisia	2	116	112	Nepal	0	177	177	Congo, Rep.	1
56	54	Romania	2	117	119	Nicaragua	1	178	176	São Tomé and Príncipe	1
57	57	Oman	0	118	126	Swaziland	2	179	178	Guinea	0
58	70	Rwanda	3	119	118	Kosovo	0	180	180	Eritrea	0
59	74	Kazakhstan	4	120	120	Palau	0	181	181	Burundi	1
60	59	Vanuatu	0	121	115	Indonesia	3	182	182	Central African Republic	0
61	67	Samoa	1	122	129	Uganda	2	183	183	Chad	0

Note: The rankings for all economies are benchmarked to June 2010 and reported in the country tables. This year's rankings on the ease of doing business are the average of the economy's rankings on 9 topics (see box 1.1). Last year's rankings, shown in italics, are adjusted: they are based on the same 9 topics and reflect data corrections. The number of business regulation reforms includes all measures making it easier to do business.

**SINGAPORE**

		East Asia & Pacific	GNI per capita (US\$)		
Ease of doing business (rank)	1	High income	Population (m)	37,220	
<b>Starting a business</b> (rank)	4	<b>Getting credit</b> (rank)	6	<b>Trading across borders</b> (rank)	1
Procedures (number)	3	Strength of legal rights index (0-10)	10	Documents to export (number)	4
Time (days)	3	Depth of credit information index (0-6)	4	Time to export (days)	5
Cost (% of income per capita)	0.7	Public registry coverage (% of adults)	0.0	Cost to export (US\$ per container)	456
Minimum capital (% of income per capita)	0.0	Private bureau coverage (% of adults)	60.8	Documents to import (number)	4
				Time to import (days)	4
<b>Dealing with construction permits</b> (rank)	2	<b>Protecting investors</b> (rank)	2	Cost to import (US\$ per container)	439
Procedures (number)	11	Extent of disclosure index (0-10)	10		
Time (days)	25	Extent of director liability index (0-10)	9	<b>Enforcing contracts</b> (rank)	13
Cost (% of income per capita)	19.7	Ease of shareholder suits index (0-10)	9	Procedures (number)	21
		Strength of investor protection index (0-10)	9.3	Time (days)	150
<b>Registering property</b> (rank)	15			Cost (% of claim)	25.8
Procedures (number)	3	<b>Paying taxes</b> (rank)	4		
Time (days)	5	Payments (number per year)	5	<b>Closing a business</b> (rank)	2
Cost (% of property value)	2.8	Time (hours per year)	84	Time (years)	0.8
		Total tax rate (% of profit)	25.4	Cost (% of estate)	1
				Recovery rate (cents on the dollar)	91.3

**THAILAND**

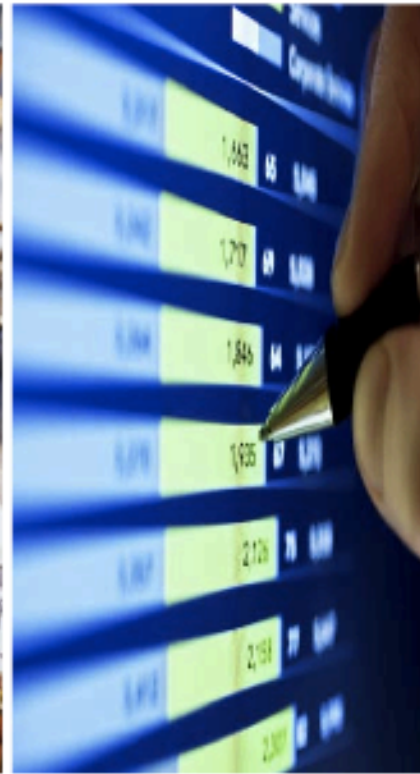
		East Asia & Pacific	GNI per capita (US\$)		
Ease of doing business (rank)	19	Lower middle income	Population (m)	3,760	
<b>Starting a business</b> (rank)	95	<b>Getting credit</b> (rank)	72	<b>Trading across borders</b> (rank)	12
Procedures (number)	7	Strength of legal rights index (0-10)	4	Documents to export (number)	4
Time (days)	32	Depth of credit information index (0-6)	5	Time to export (days)	14
Cost (% of income per capita)	5.6	Public registry coverage (% of adults)	0.0	Cost to export (US\$ per container)	625
Minimum capital (% of income per capita)	0.0	Private bureau coverage (% of adults)	35.7	Documents to import (number)	3
				Time to import (days)	13
<b>Dealing with construction permits</b> (rank)	12	<b>Protecting investors</b> (rank)	12	Cost to import (US\$ per container)	795
Procedures (number)	11	Extent of disclosure index (0-10)	10		
Time (days)	156	Extent of director liability index (0-10)	7	<b>Enforcing contracts</b> (rank)	25
Cost (% of income per capita)	9.5	Ease of shareholder suits index (0-10)	6	Procedures (number)	36
		Strength of investor protection index (0-10)	7.7	Time (days)	479
<b>X Registering property</b> (rank)	19			Cost (% of claim)	12.3
Procedures (number)	2	<b>✓ Paying taxes</b> (rank)	91		
Time (days)	2	Payments (number per year)	23	<b>Closing a business</b> (rank)	46
Cost (% of property value)	4.3	Time (hours per year)	264	Time (years)	2.7
		Total tax rate (% of profit)	37.4	Cost (% of estate)	36
				Recovery rate (cents on the dollar)	43.5

# Doing Business 2011

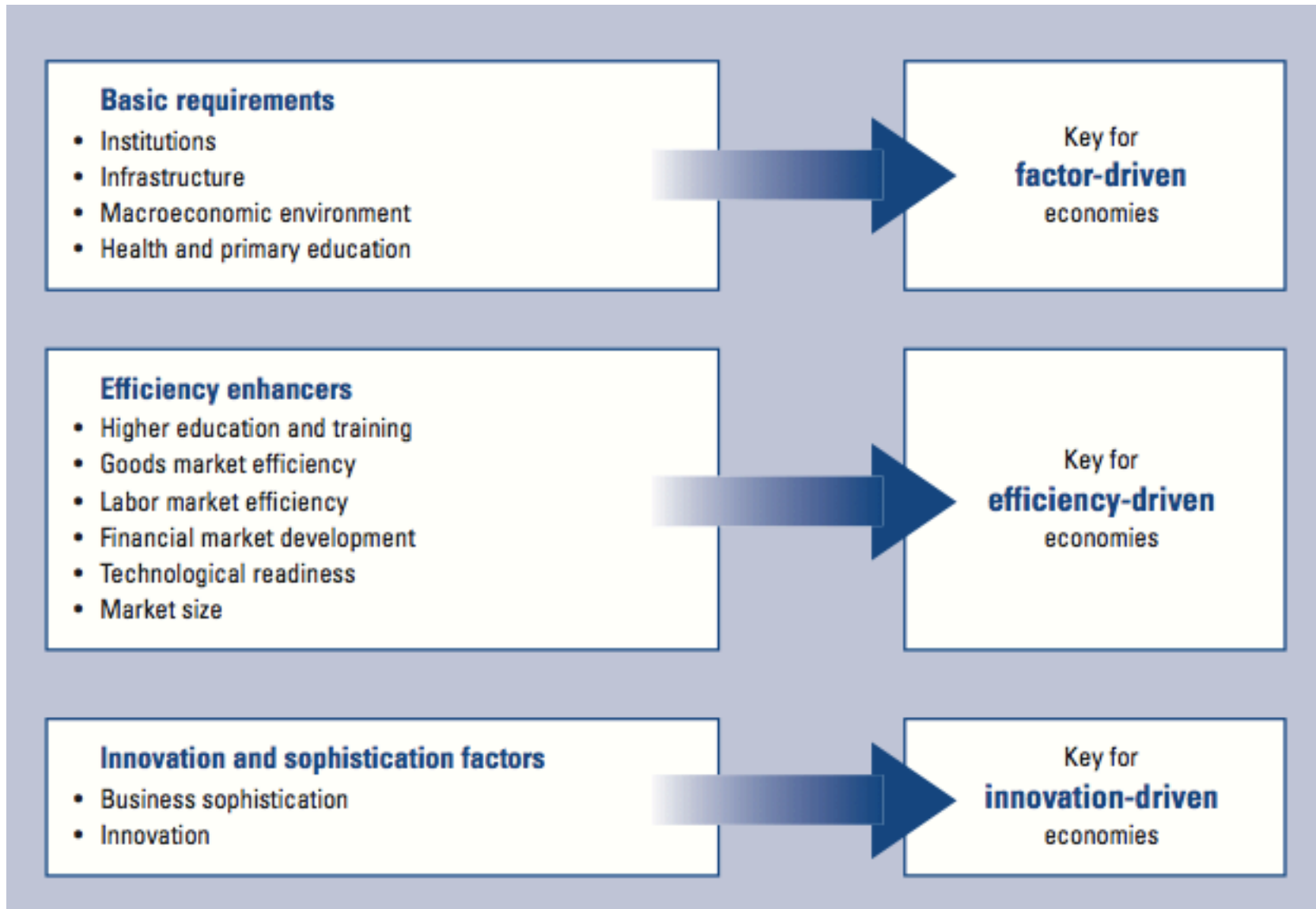
1. Singapore (1)
2. Thailand (19)
3. Malaysia (21)
4. Vietnam (78)
5. Brunei (112)
6. Indonesia (121)
7. Cambodia (147)
8. Philippines (148)
9. Lao PDR (171)

China (79)

# The Global Competitiveness Report 2010–2011



# Competitiveness Criteria



Country/Economy	GCI 2010–2011		GCI 2010–2011 rank among 2009 countries	GCI 2009–2010 rank *
	Rank	Score		
Switzerland	1	5.63	1	1
Sweden	2	5.56	2	4
Singapore	3	5.48	3	3
United States	4	5.43	4	2
Germany	5	5.39	5	7
Japan	6	5.37	6	8
Finland	7	5.37	7	6
Netherlands	8	5.33	8	10
Denmark	9	5.32	9	5
Canada	10	5.30	10	9
Hong Kong SAR	11	5.30	11	11
United Kingdom	12	5.25	12	13
Taiwan, China	13	5.21	13	12
Norway	14	5.14	14	14
France	15	5.13	15	16
Australia	16	5.11	16	15
Qatar	17	5.10	17	22
Austria	18	5.09	18	17
Belgium	19	5.07	19	18
Luxembourg	20	5.05	20	21
Saudi Arabia	21	4.95	21	28
Korea, Rep.	22	4.93	22	19
New Zealand	23	4.92	23	20
Israel	24	4.91	24	27
United Arab Emirates	25	4.89	25	23
Malaysia	26	4.88	26	24
China	27	4.84	27	29
Brunei Darussalam	28	4.75	28	32
Ireland	29	4.74	29	25
Chile	30	4.69	30	30
Iceland	31	4.68	31	26
Tunisia	32	4.65	32	40
Estonia	33	4.61	33	35
Oman	34	4.61	34	41
Kuwait	35	4.59	35	39
Czech Republic	36	4.57	36	31
Bahrain	37	4.54	37	38
Thailand	38	4.51	38	36

Country/Economy	GCI 2010–2011		GCI 2010–2011 rank among 2009 countries	GCI 2009–2010 rank *
	Rank	Score		
Kazakhstan	72	4.12	71	67
Peru	73	4.11	72	78
Namibia	74	4.09	73	74
Morocco	75	4.08	74	73
Botswana	76	4.05	75	66
Croatia	77	4.04	76	72
Guatemala	78	4.04	77	80
Macedonia, FYR	79	4.02	78	84
Rwanda	80	4.00	n/a	n/a
Egypt	81	4.00	79	70
El Salvador	82	3.99	80	77
Greece	83	3.99	81	71
Trinidad and Tobago	84	3.97	82	86
Philippines	85	3.96	83	87
Algeria	86	3.96	84	83
Argentina	87	3.95	85	85
Albania	88	3.94	86	96
Ukraine	89	3.90	87	82
Gambia, The	90	3.90	88	81
Honduras	91	3.89	89	89
Lebanon	92	3.89	n/a	n/a
Georgia	93	3.86	90	90
Moldova	94	3.86	n/a	n/a
Jamaica	95	3.85	91	91
Serbia	96	3.84	92	93
Syria	97	3.79	93	94
Armenia	98	3.76	94	97
Mongolia	99	3.75	95	117
Libya	100	3.74	96	88
Dominican Republic	101	3.72	97	95
Bosnia and Herzegovina	102	3.70	98	109
Benin	103	3.69	99	103
Senegal	104	3.67	100	92
Ecuador	105	3.65	101	105
Kenya	106	3.65	102	98
Bangladesh	107	3.64	103	106
Bolivia	108	3.64	104	120
Cambodia	109	3.63	105	110

# Global Competitiveness Report 2010-2011

1. Singapore (3)
2. Malaysia (26)
3. Brunei (28)
4. Thailand (38)
5. Vietnam (59)
6. Philippines (85)
7. Cambodia (109)
8. Indonesia (121)
9. Lao PDR (-)

China (27)



## ECONOMIC PERFORMANCE

<b>Domestic Economy</b>	<b>1.1</b>
Size	1.1.01-1.1.13
Growth	1.1.14-1.1.19
Wealth	1.1.20-1.1.21
Forecasts	1.1.22-1.1.25
<b>International Trade</b>	<b>1.2</b>
<b>International Investment</b>	<b>1.3</b>
Investment	1.3.01-1.3.15
Finance	1.3.16-1.3.17
<b>Employment</b>	<b>1.4</b>
<b>Prices</b>	<b>1.5</b>



## GOVERNMENT EFFICIENCY

<b>Public Finance</b>	<b>2.1</b>
<b>Fiscal Policy</b>	<b>2.2</b>
<b>Institutional Framework</b>	<b>2.3</b>
Central Bank	2.3.01-2.3.07
State Efficiency	2.3.08-2.3.13
<b>Business Legislation</b>	<b>2.4</b>
Openness	2.4.01-2.4.07
Competition and Regulations	2.4.08-2.4.16
Labor Regulations	2.4.17-2.4.21
<b>Societal Framework</b>	<b>2.5</b>



## BUSINESS EFFICIENCY

→	<b>Productivity and Efficiency</b>	<b>3.1</b>
→	<b>Labor Market</b>	<b>3.2</b>
	Costs	3.2.01-3.2.05
	Relations	3.2.06-3.2.10
	Availability of Skills	3.2.11-3.2.23
→	<b>Finance</b>	<b>3.3</b>
	Bank Efficiency	3.3.01-3.3.08
	Stock Market Efficiency	3.3.09-3.3.15
	Finance Management	3.3.16-3.3.18
→	<b>Management Practices</b>	<b>3.4</b>
→	<b>Attitudes and Values</b>	<b>3.5</b>



## INFRASTRUCTURE

→	<b>Basic Infrastructure</b>	<b>4.1</b>
→	<b>Technological Infrastructure</b>	<b>4.2</b>
→	<b>Scientific Infrastructure</b>	<b>4.3</b>
→	<b>Health &amp; Environment</b>	<b>4.4</b>
→	<b>Education</b>	<b>4.5</b>

# THE WORLD COMPETITIVENESS SCOREBOARD 2011

100.000	(2) HONG KONG 1
100.000	(3) USA 1
98.557	(1) SINGAPORE 3
94.063	(6) SWEDEN 4
92.588	(4) SWITZERLAND 5
92.011	(8) TAIWAN 6
90.782	(7) CANADA 7
90.219	(15) QATAR 8
89.259	(5) AUSTRALIA 9
87.824	(16) GERMANY 10
86.475	(11) LUXEMBOURG 11
86.418	(13) DENMARK 12
86.313	(9) NORWAY 13
85.707	(12) NETHERLANDS 14
84.380	(19) FINLAND 15
84.120	(10) MALAYSIA 16
81.629	(17) ISRAEL 17
81.619	(14) AUSTRIA 18
81.100	(18) CHINA MAINLAND 19
80.278	(22) UNITED KINGDOM 20
79.799	(20) NEW ZEALAND 21
78.499	(23) KOREA 22
77.599	(25) BELGIUM 23
77.101	(21) IRELAND 24
76.827	(28) CHILE 25
75.214	(27) JAPAN 26
74.886	(26) THAILAND 27

# World Competitiveness Scoreboard 2011

1. Singapore (3)
2. Malaysia (16)
3. Thailand (27)
4. Indonesia (37)
5. Philippines (41)
6. Lao PDR (171)

Taiwan (6)

China (19)

การบูรณาการการปรับรูปแบบโซ่อุปทานของอุตสาหกรรม  
เป้าหมาย เพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคม  
อาเซียน

---

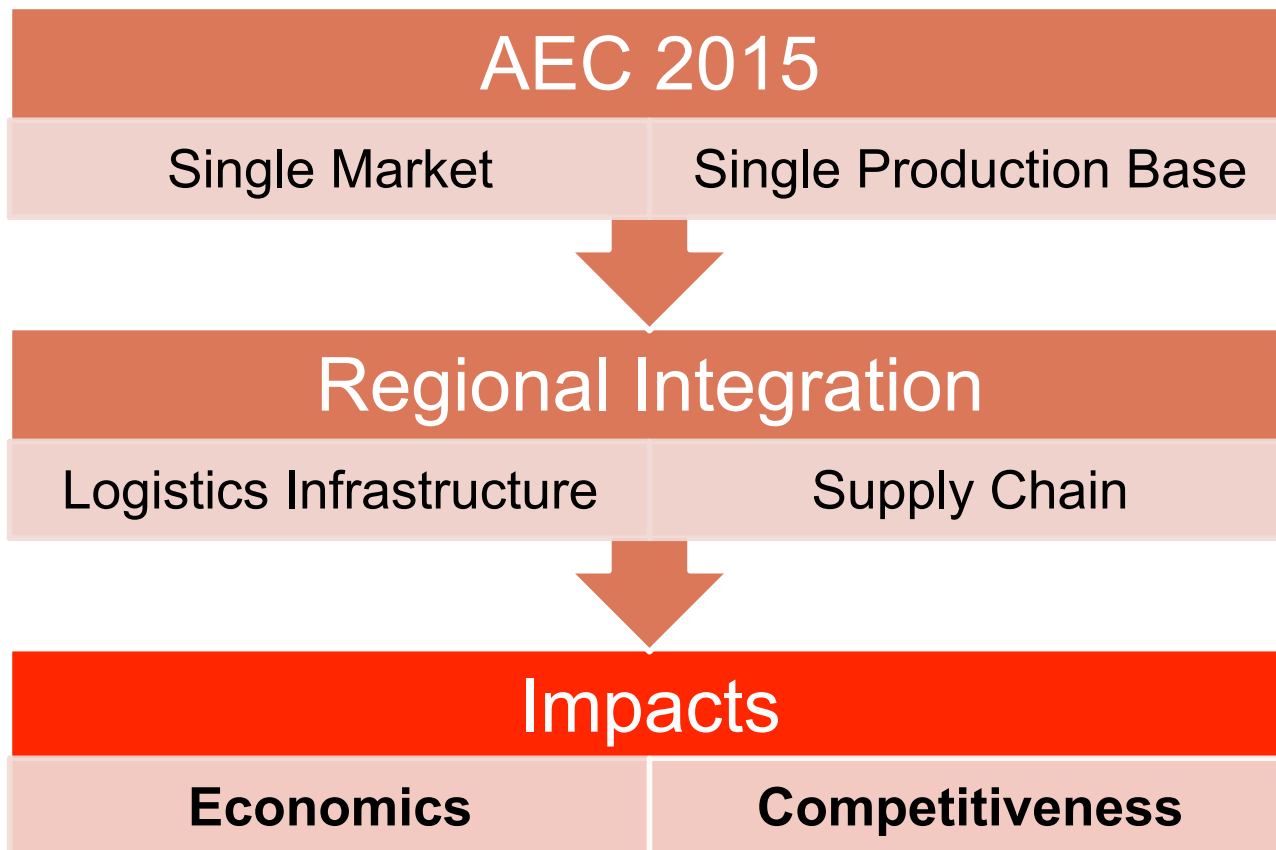
Redesigning Supply Chain For Thai Industry In  
Preparation For AEC Participation



### วัตถุประสงค์ (โดยย่อ)

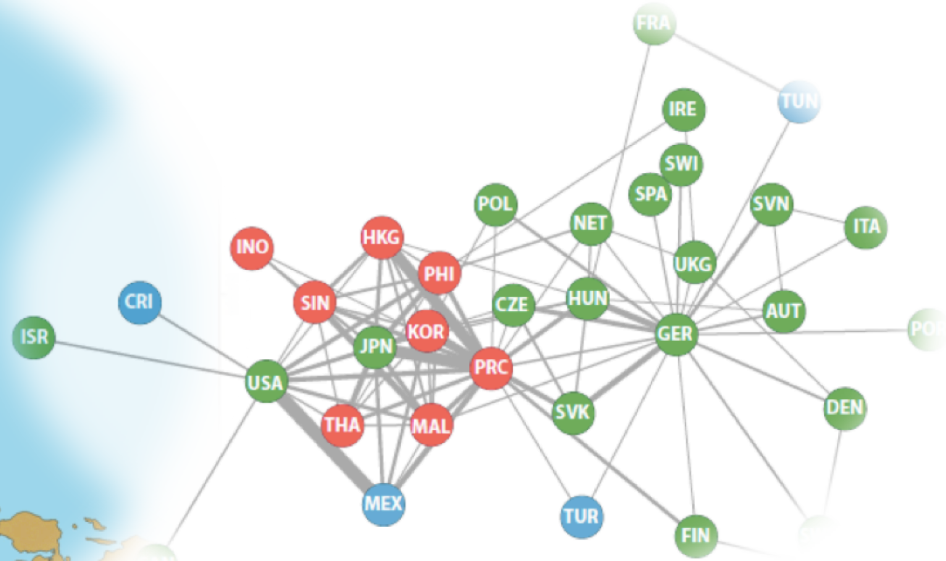
- ① บ่งชี้สถานภาพและการเตรียมความพร้อมและวิเคราะห์การปรับปรุงโซ่อุปทานภูมิภาค
- ② พัฒนาโซ่คุณค่าในระดับมหภาคและเชิงพื้นที่
- ③ นำเสนอแผนกลยุทธ์ในการปรับตัวของภาครัฐและภาคเอกชน

# การปรับตัวของภาครัฐและภาคเอกชน



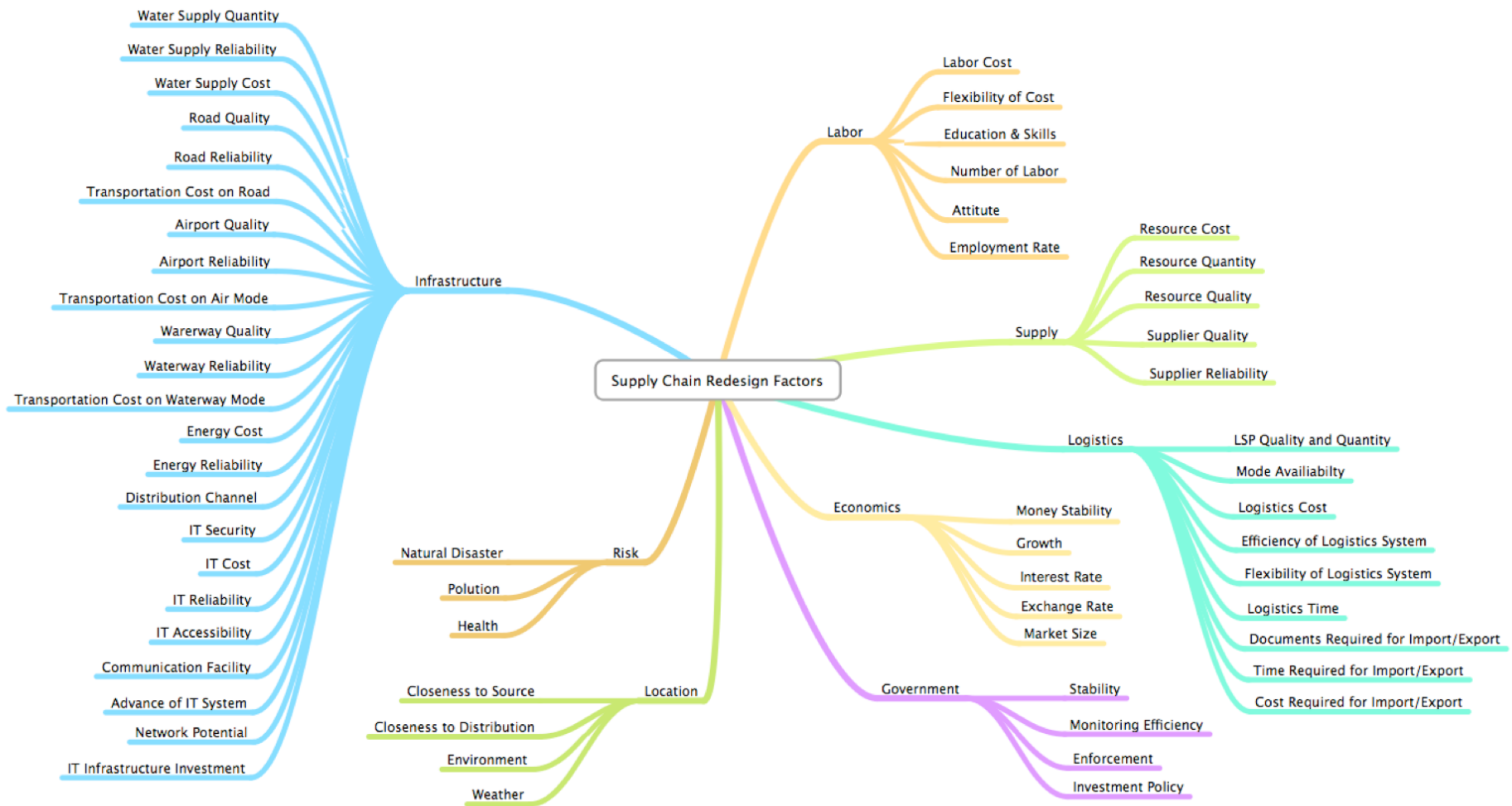


Electronics

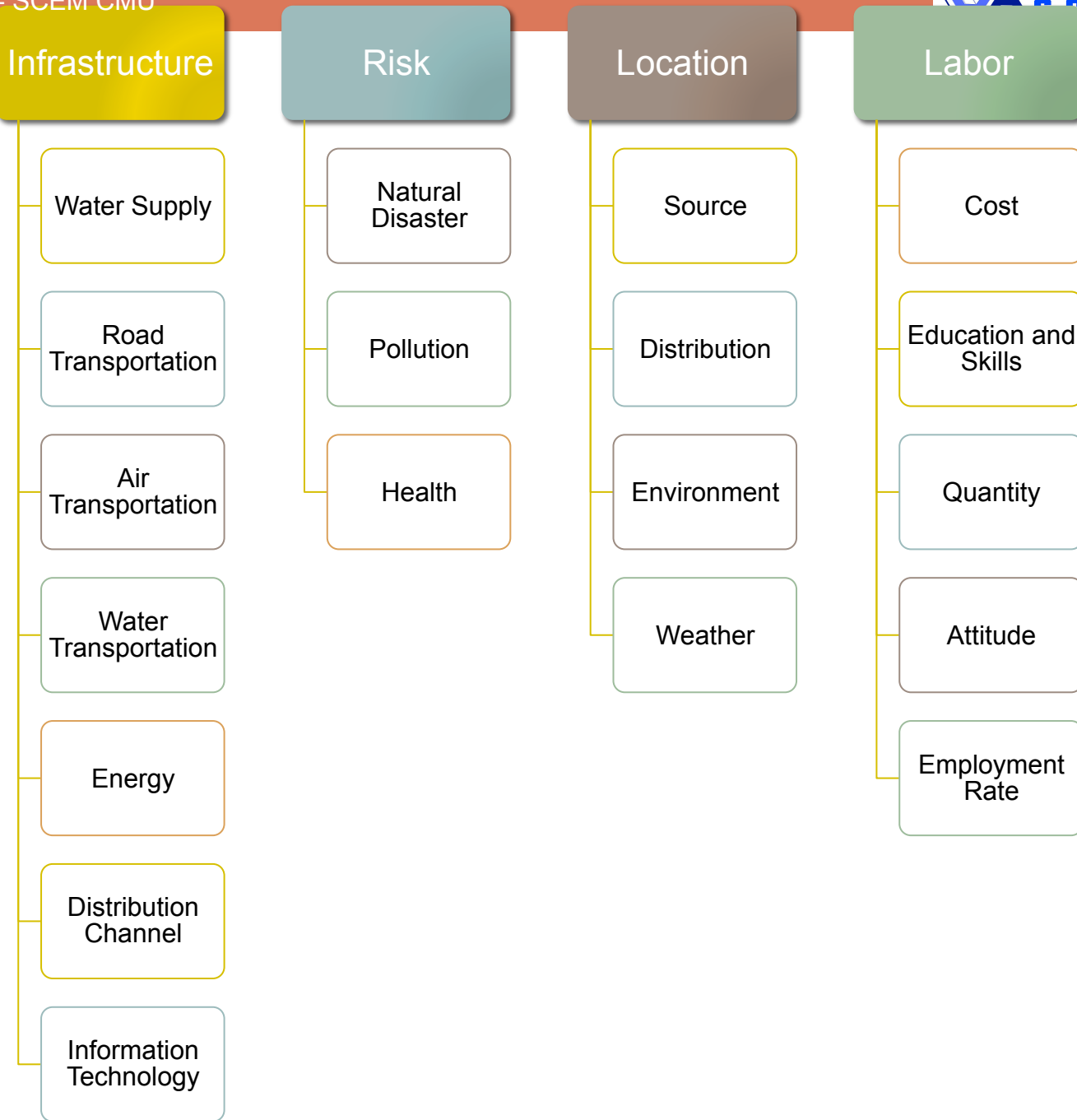


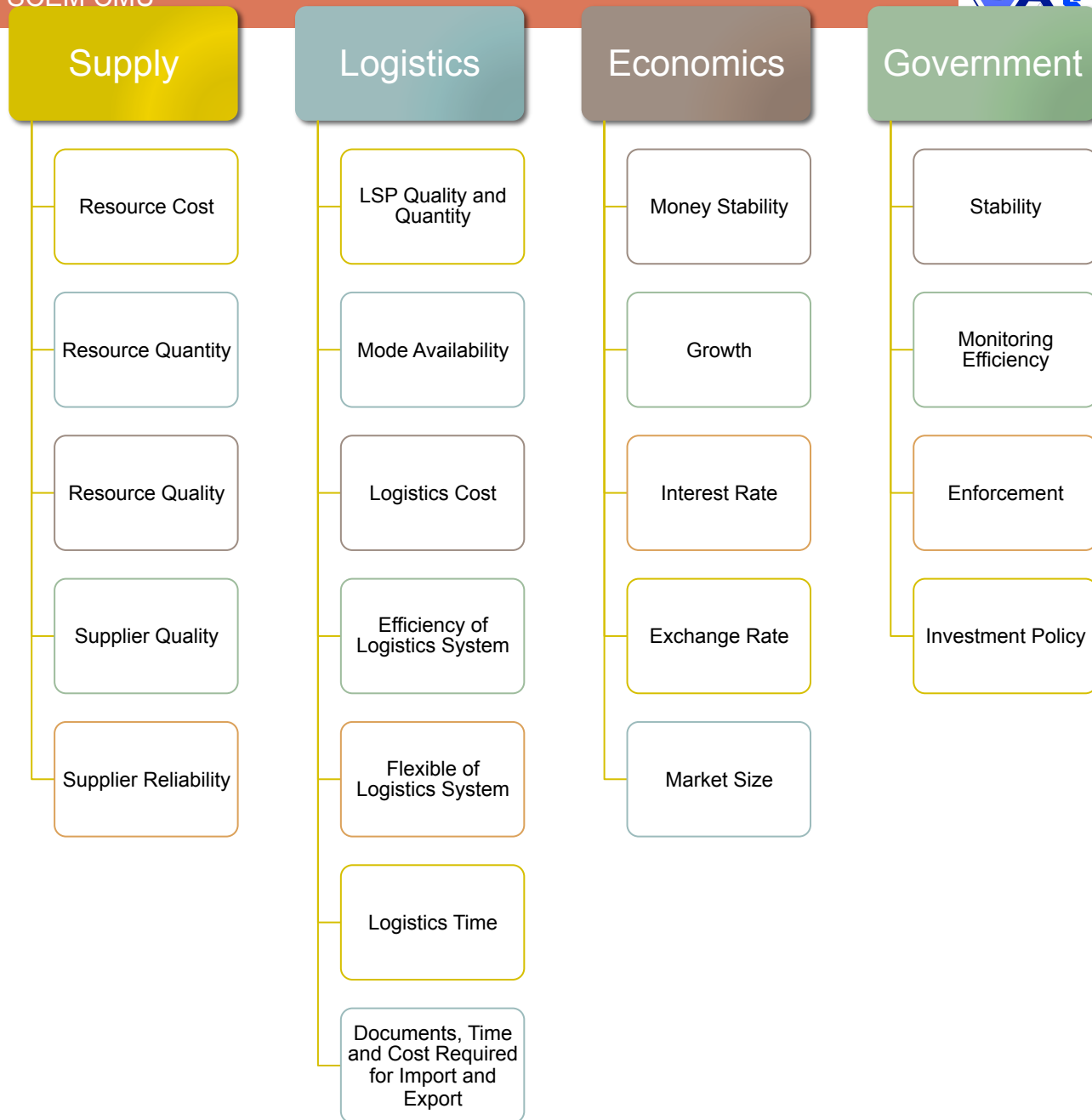
ผลการศึกษาในระยะ 6 เดือนแรก

# Supply Chain Redesign Factors

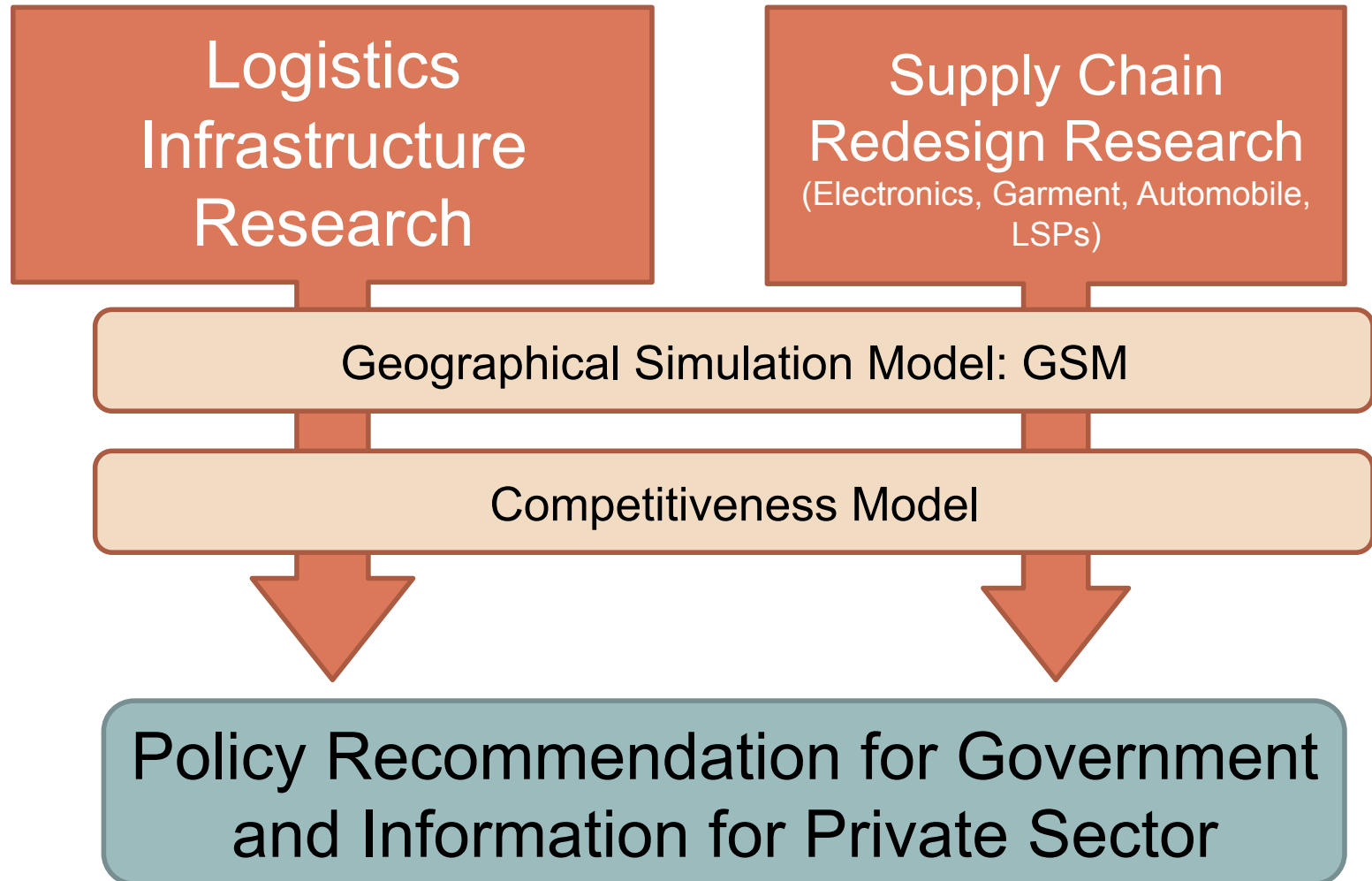


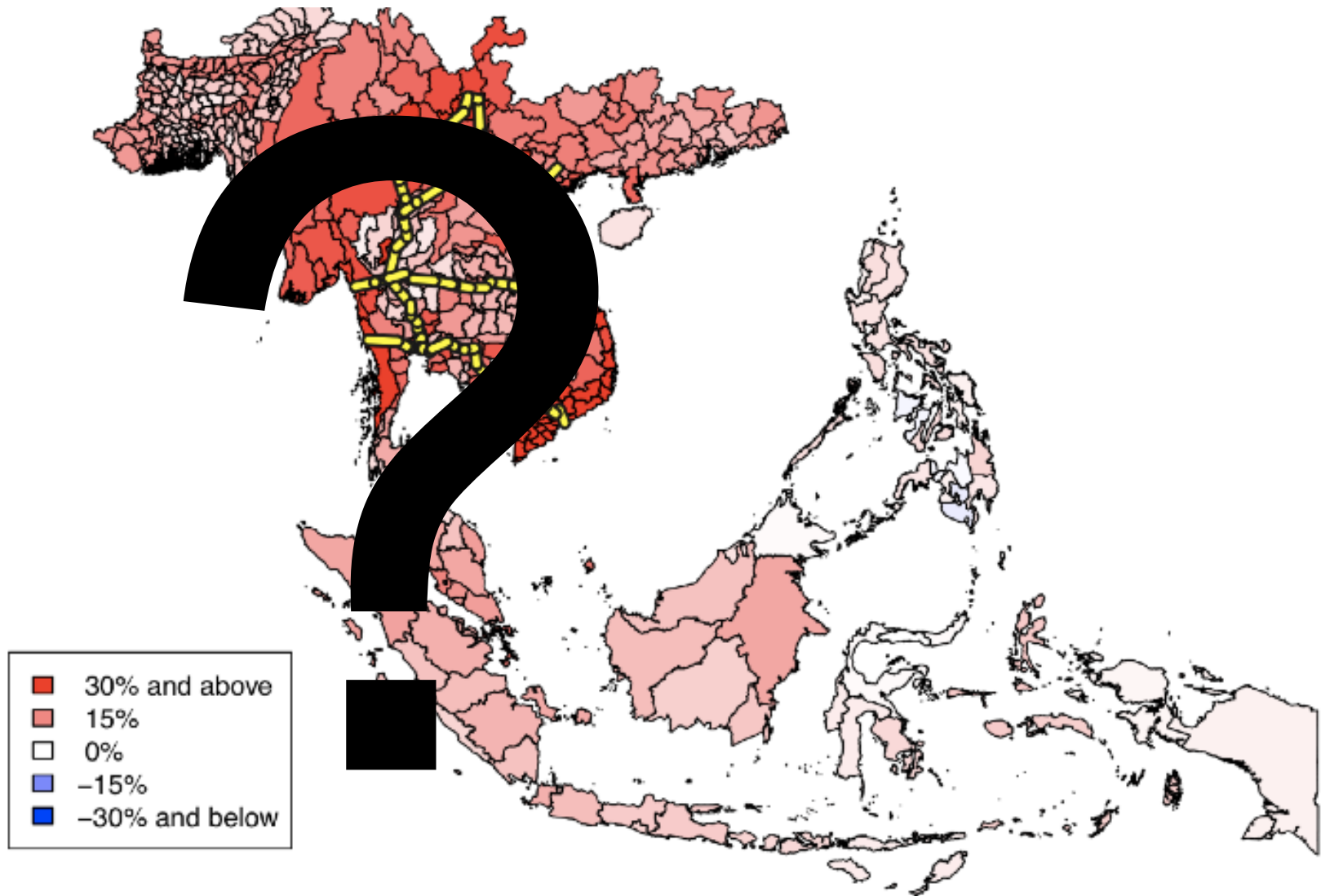






# ภาพที่จะเกิดขึ้นต่อไปในระยะที่ 2





Source: ERIA / IDE-JETRO GSM Team.

