

โอกาสในอาเซียนและไทย จากสายตาศูญีปุ่น

เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2556 องค์กรส่งเสริมอุตสาหกรรมแห่งโอซากา และกรมส่งเสริมเศรษฐกิจเขตคินคิของจังหวัดโอซากา ได้ร่วมกันจัดสัมมนาในหัวข้อ “การก้าวกระโดดและพัฒนาของอาเซียนกับกลยุทธ์ทางธุรกิจของญี่ปุ่น” โดยมีสาระที่น่าสนใจ ดังนี้

1. ได้มีการบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการรายงานสภาพแวดล้อมการประกอบธุรกิจในกลุ่มประเทศอาเซียนโดย Dr. Ishikawa อาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิจากศูนย์วิจัยเอเชีย มหาวิทยาลัยเอเซียของญี่ปุ่น รวมทั้งมีการบรรยายและเสวนาโดยผู้แทนจากภาคธุรกิจญี่ปุ่นที่ทำธุรกิจในอาเซียน

2. เกี่ยวกับความสำเร็จของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเพื่อมุ่งสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2015 นั้น Dr.Ishikawa ได้วิเคราะห์ว่า อาเซียนคงจะไม่สามารถทำตามเป้าหมายในการบรรลุ AEC ได้ 100% แม้ว่าการเปิดเสรีการค้าน่าจะคืบหน้าไปได้มาก แต่คงประสบปัญหามาตรการที่มีไขว่คว้าซึ่งยังต้องรอการปรับประสาน (adjust) ภายในของแต่ละประเทศอีกไม่น้อย ในด้านโครงสร้างพื้นฐานจะสำเร็จได้มากขึ้นกับการหาแหล่งเงินทุนและการปรับประสานระบบในแต่ละประเทศ ดังนั้นเชื่อว่า AEC จะเสร็จอย่างสมบูรณ์ได้น่าจะเป็นปี 2020

3. จากการเปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานของ 4 ประเทศซึ่งเป็นที่ยอมรับของนักลงทุนจากต่างประเทศ ได้แก่ ไทย เวียดนาม อินโดนีเซียและพม่า พบว่า

(1) **ในด้านการขนส่งทางทะเล** ซึ่งเมื่อดูอัตราค่าระวางเรือจากท่าเรือโอซากาไปยังท่าเรือแต่ละประเทศในอาเซียน แม้ว่าการส่งไปยังไทยยังใช้เวลาสั้นที่สุด(หากเป็นเส้นทางตรงไม่หยุดแวะระหว่างทาง) แต่ในด้านค่าขนส่งจะอยู่ในระดับเดียวกันกับเรือที่ไปเวียดนาม สิงคโปร์ มาเลเซียและอินโดนีเซีย แต่ยิ่งถูกกว่าที่ไปพม่าและกัมพูชา

(2) **การผ่านพิธีการศุลกากร** ในไทยสามารถดำเนินการได้รวดเร็วเท่ากับในสิงคโปร์และญี่ปุ่น คือภายใน 1 วันทำการ ในขณะที่มาเลเซีย เวียดนาม ลาว ใช้เวลา 1-2 วัน อินโดนีเซีย 2-3 วัน ฟิลิปปินส์และพม่า 3-4 วัน ส่วนกัมพูชาต้องใช้เวลาถึง 5-7 วัน

(3) **สำหรับกรณีของไทย** ปัญหาสำคัญที่ต้องแก้ไขในด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางรถไฟซึ่งปัจจุบันยังเป็นรางเดี่ยว การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดซึ่งทำให้ประสิทธิภาพการขนส่งต่ำแม้ว่าจะมีโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนหนทางที่ดีเพียงพอก็ตาม การแก้ปัญหาขาดแคลนโกดังเก็บสินค้า ในขณะที่เดียวกันยังมีปัญหาเกี่ยวกับการตีความที่แตกต่างระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรแต่ละคน รวมทั้งยังจะต้องพัฒนาการให้บริการขนส่งแบบปริมาณน้อย หรือการส่งตามบ้านซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้รับการพัฒนา

(4) **ในเวียดนาม** ท่าอากาศยานและท่าเรือยังมีความล่าช้าอย่างมากในการพัฒนาปรับปรุง การที่ไม่มีแบ่งแยกระหว่างถนนปกติกับถนนสำหรับขนส่งสินค้า รวมทั้งการจราจรที่ติดขัดในตัวเมืองทำให้ระบบโลจิสติกส์ของเวียดนามขาดประสิทธิภาพและมีต้นทุนสูง

(5) **ในอินโดนีเซีย** ปัญหาสำคัญที่สุดคือ การจราจรในเมืองหลวง และความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานและท่าเรือซึ่งมีความแออัดมาก และเนื่องจากไม่มีการแยกระหว่างถนนปกติกับถนนสำหรับการขนส่ง ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงมาก

(6) **สำหรับพม่า** ปัจจุบันยังขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานทั้งท่าอากาศยานและท่าเรือ และเนื่องจากท่าเรืออย่างกุ้งมีความลึกไม่เพียงพอทำให้เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่เข้าไปไม่ถึงและต้องไปขึ้นที่ท่าเรือสิงคโปร์เพื่อลำเลียงต่อทางบก นอกจากนี้ ระบบเอกสารต่างๆแม้ว่าจะมีการนำคอมพิวเตอร์เข้าใช้ในการปฏิบัติงานบ้างแล้วก็ตาม แต่ยังมีภาระมากในการจะต้องยื่นเอกสารตัวจริงด้วยเสมอ รวมทั้งยังมีปัญหาความล่าช้าของการผ่านด่านศุลกากรที่ใช้วิธีตรวจ 100% และการให้สินบนยังมียู่ทั่วไป

(7) ผู้แทนจากบริษัท Kyosera ซึ่งเป็นบริษัทชั้นนำของญี่ปุ่นในด้านชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ได้นำเสนอประสบการณ์การเข้าไปลงทุนในเวียดนาม ได้ให้ข้อคิดเห็นว่า แม้ว่าปัจจุบันเวียดนามยังขาดความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ขาดอุตสาหกรรมต้นน้ำและกลางน้ำ แต่เชื่อว่าเวียดนามสามารถที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ในอนาคตเพราะมีการวางกลยุทธ์ในการพัฒนาประเทศอย่างชัดเจน นอกจากนี้ เวียดนามมีข้อได้เปรียบสูงในด้านแรงงานซึ่งปริมาณมากและมีต้นทุนต่ำกว่าไทยหรือมาเลเซียครึ่งหนึ่ง

5. ข้อสังเกตและข้อคิดเห็น

(1) ในภาพรวม นักธุรกิจญี่ปุ่นยังเห็นว่า ณ ขณะนี้ไทยยังคงมีความได้เปรียบในด้านโครงสร้างพื้นฐานและความพร้อมของระบบต่างๆในการดำเนินธุรกิจที่ดีกว่าประเทศข้างเคียง อย่างไรก็ตาม เวียดนามและอินโดนีเซียกำลังระดมทรัพยากรทั้งหมดอย่างเร่งด่วนเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในจุดที่มีความบกพร่อง ดังนั้นความได้เปรียบของไทยในปัจจุบันอาจจะลดน้อยลงตามลำดับ ในขณะที่ยังขาดการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังทั้งๆที่มองเห็นปัญหาเหล่านั้น อาจทำให้ถูกสองประเทศดังกล่าวแซงหน้าไปได้ในระยะกลางและยาว

(2) การสัมมนาดังกล่าวมีผู้เข้าร่วมกว่า 200 คน และส่วนใหญ่เป็นบริษัทขนาดกลางและเล็กในเขตคันไซ ซึ่งทำให้เห็นได้ว่าบริษัท SMEs เหล่านี้ยังมีความสนใจที่จะขยายธุรกิจในอาเซียนอยู่อีกมาก โดยนอกจากการเข้าไปลงทุนด้วยตนเองทั้งหมดแล้ว ส่วนหนึ่งหรือในระยะแรกน่าจะนำด้วยการค้าหรือการหาพันธมิตรในประเทศอาเซียนเพื่อร่วมลงทุน โดยรวมถึงกลุ่มที่กำลังมองการโยกย้ายฐานธุรกิจออกจากจีน ดังนั้น จึงเป็นโอกาสที่ไทยควรฉกฉวยภายใต้ความได้เปรียบที่มีอยู่ในปัจจุบัน พร้อมๆกับการแก้ไขปัญหาที่ค้างค้างเพื่อให้สามารถคงความได้เปรียบกว่าประเทศอาเซียนอื่นต่อไป

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครโฮจก้า

มีนาคม 2556