

บทบาทของโลจิสติกส์ต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

The role of logistics in the establishment of the ASEAN Economic Community

รุธีร์ พนมยงค์, รศ.ดร.

สาขาวิชาการบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์และการขนส่ง

คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ruth@banomyong.com

Abstract

An efficient and effective logistics system can increase ASEAN's competitiveness and its ability to attract foreign direct investment but also accelerate regional economic integration. If ASEAN lacks the reliable network of dependable transportation, telecommunications, warehousing and other logistics related infrastructure, firms will be restricted from designing optimised logistics strategy for the movement and storage of its traded goods. This will negatively affect the establishment of the ASEAN Economic Community (AEC) in 2015. The purpose of this paper is to describe and highlight logistics related issues role in the establishment of the ASEAN Economic Community (AEC).

Keywords:

ASEAN, ASEAN Economic Community (AEC), Logistics, Service Links, Connectivity, Economic Integration

บทคัดย่อ

ระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล นอกจากจะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มอาเซียน และความสามารถในการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศแล้ว ยังมีส่วนช่วยเร่งผลักดันการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคอีกด้วย หากเครือข่ายการขนส่ง การสื่อสาร โทรคมนาคม การจัดการคลังสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ภายในกลุ่มอาเซียนยังขาดความน่าเชื่อถือได้ ย่อมเป็นการยากสำหรับบริษัทต่าง ๆ ในการวางแผนกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อการบริหารจัดการการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้าของบริษัท ซึ่ง ปัญหาดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี ค.ศ. 2015

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายบทบาทและสะท้อนให้เห็นประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ซึ่งมีผลกระทบต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

คำสำคัญ

กลุ่มอาเซียนประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โลจิสติกส์จุดเชื่อมต่อการให้บริการความเชื่อมโยงการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

1. บทนำ

ภาคธุรกิจการผลิตและการค้าในกลุ่มอาเซียนมีความต้องการบริการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสามารถนำส่งสินค้าของบริษัทได้ถูกสถานที่ ตรงตามเวลาที่นัดหมายไว้ โดยสินค้าอยู่ในสภาพที่ดีและตรงตามความต้องการของลูกค้า ภายใต้ต้นทุนที่เหมาะสม ดังนั้นการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อในระดับภูมิภาคระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกันจึงมีความสำคัญอย่างมากเพื่อช่วยสนับสนุนการจัดตั้งเครือข่ายภาคการผลิต และพัฒนาขีดความสามารถของระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงตลาดโลก

การปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มอาเซียนจะเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการรวมกลุ่มของภาคอุตสาหกรรมต่อไปในอนาคต ปัญหาการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานของระบบคมนาคมขนส่งที่ดีพอ ประกอบกับต้นทุนในการเชื่อมต่อการให้บริการโลจิสติกส์ที่สูง ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและการรวมกลุ่มของภาคอุตสาหกรรม โดยจะเห็นได้จากความพยายามเชื่อมโยงภายในกลุ่มอาเซียน ระหว่างประเทศสมาชิกผู้ก่อตั้งเดิมกับประเทศสมาชิกใหม่ ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม (CLMV) ยังมีความติดขัดอยู่มาก ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกใหม่ได้เริ่มมีการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญต่าง ๆ ภายในประเทศของตน และมีแผนการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเร่งสนับสนุนความเชื่อมโยงที่ดีระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกัน

หากการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศสมาชิกใหม่ดำเนินการแล้วเสร็จจะทำให้การเชื่อมโยงทางกายภาพภายในประเทศ และการเชื่อมโยงกับประเทศสมาชิกผู้ก่อตั้งเดิมมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นอย่างมาก ด้วยระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนา ประกอบกับการขยายความร่วมมือข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน (Banomyong et al, 2002; Than, 2005) จะเป็นปัจจัยผลักดันเร่งให้เกิดการบูรณาการเครือข่ายภาคอุตสาหกรรมของภูมิภาคอาเซียนเข้ากับเครือข่ายในภูมิภาคอื่น ๆ และตลาดโลก โดยงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายบทบาทและสะท้อนให้เห็นประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ซึ่งมีผลกระทบต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2. บทบาทของโลจิสติกส์

โลจิสติกส์เป็นแนวคิดที่มีการปรับเปลี่ยนไปตามยุคสมัย จึงมีความยากในการให้คำนิยามที่แน่นอน หากกล่าวถึงโลจิสติกส์ เดิมจะครอบคลุมเพียงการขนถ่ายและขนส่งสิ่งของเท่านั้น แต่ในปัจจุบันความหมายของโลจิสติกส์ได้ขยายขอบเขตครอบคลุมหลากหลายกิจกรรมที่ รองรับการเปลี่ยนแปลงและกระบวนการของ ธุรกิจทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและการค้า (Stock and Lambert 2001) โดยกิจกรรมด้าน โลจิสติกส์ได้แก่ การให้การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการลูกค้า การพยากรณ์อุปสงค์ การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บ การบริหารสินค้าคงคลัง การติดต่อสื่อสารด้านการกระจายสินค้า การจัดการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุภัณฑ์ การจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน การจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ และการขนส่ง (Grant et al. 2006)

โลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ใน 2 ประการด้วยกัน ประการแรก ต้นทุนโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในรายจ่ายที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้นจึงจะส่งผลกระทบต่อและได้รับผลกระทบจากกิจกรรมอื่นในระบบเศรษฐกิจ ประการที่สอง โลจิสติกส์ รองรับการเปลี่ยนแปลงและกระบวนการของ ธุรกิจทางเศรษฐกิจ จึงมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการขายสินค้าและบริการ

โลจิสติกส์ไม่ได้ถูกจำกัดรูปแบบด้วยเขตพรมแดนประเทศหรือที่ตั้งของตลาด เนื่องจากในแต่ละประเทศหรือในแต่ละภูมิภาค บริษัทผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าอาจมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่แตกต่างจากกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของบริษัทที่ขายให้กับตลาดภายในประเทศเพียงอย่างเดียว ในระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ หน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานศุลกากรมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ อีกทั้งยังต้องอาศัยการบริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เช่น ตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (freight forwarder) หรือ ตัวแทนออกของ (customs broker) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน ทั้งนี้ข้อแตกต่างระหว่างระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศคือสภาพแวดล้อมในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ที่แตกต่างกัน

การมีโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพจะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค และส่งเสริมความสามารถในการดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) หากเครือข่ายการขนส่ง การสื่อสารโทรคมนาคม การจัดการคลังสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ภายในภูมิภาคยังขาดความน่าเชื่อถือได้ ย่อมเป็นการยากสำหรับบริษัทต่าง ๆ ในการวางแผนกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อกระจายสินค้าต่อไปยังลูกค้า (Goh&Ang, 2000) ซึ่งแนวคิดดังกล่าวเป็นจริงเช่นกันในบริบทของกลุ่มอาเซียน

ระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มอาเซียนมีความคล้ายคลึงเช่นเดียวกับระบบโลจิสติกส์ระดับมหภาคของภูมิภาคอื่น ๆ กล่าวคือ ประกอบด้วย (1) ผู้ส่งสินค้า ผู้ค้าขายสินค้า และผู้รับสินค้า (shippers, traders, and consignees) (2) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน (public and private service providers) (3) องค์กรกำกับดูแลในระดับประเทศและระดับภูมิภาค กรอบนโยบาย และกฎระเบียบต่าง ๆ (regional and national institutions, policies, and rules) (4) โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งและระบบโทรคมนาคม (transport and communications infrastructure) (Banomyong, 2008) โดยองค์ประกอบทั้ง 4 ด้านจะเป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของอาเซียน โดยประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของอาเซียน จะสะท้อนให้เห็นถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในอาเซียนต่อการแข่งขันในระดับนานาชาติ และระดับการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ของอาเซียน ซึ่งปัจจัยเหล่านี้เป็นตัวชี้วัดขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาคอาเซียน (Banomyong, 2004)

ดังนั้น การศึกษาสถานะของภาคส่วนต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มอาเซียน จึงมีความสำคัญ โดยประเด็นที่ควรศึกษามีดังนี้

- สภาพโดยทั่วไปของโครงข่ายระบบขนส่งในแต่ละรูปแบบการขนส่ง
- ระดับความทันสมัยของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบศุลกากร
- ระดับการพัฒนาและการเปิดเสรีบริการการขนส่งและบริการโลจิสติกส์
- โครงสร้างและขอบเขตการให้บริการของอุตสาหกรรมตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า และบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์
- ระดับความทันสมัยของระบบการจัดการข้อมูลและระบบการสื่อสาร

การแบ่งแยกผลิตในภาคอุตสาหกรรม (industrial fragmentation)(Kimura, 2008 & 2009) เป็นแนวคิดเชิงทฤษฎีที่สามารถอธิบายเพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงลำดับการพัฒนาเครือข่ายการผลิตแบบบูรณาการภายในกลุ่มอาเซียน ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องเข้าใจถึงลักษณะความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ หรือ จุดเชื่อมต่อการให้บริการ (service link) ที่อาจสนับสนุนหรือขัดขวางความเป็นไปได้ในการแบ่งแยกผลิตในภาคอุตสาหกรรมระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยหากภูมิภาคอาเซียนมีความสามารถในการแบ่งแยกผลิตได้มากเท่าใด ย่อมหมายความว่าภูมิภาคอาเซียนจะกลายเป็นฐานการผลิตเดี่ยวได้ หากสามารถสร้างระบบโลจิสติกส์แบบบูรณาการภายในภูมิภาค

3. ประเด็นความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน

3.1 ความเชื่อมโยงด้านศุลกากรของอาเซียน

ประเทศทุกประเทศในอาเซียน ยกเว้น ลาว เป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) นั้น หมายความว่า ในทางทฤษฎี ประเทศเหล่านี้จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดขององค์การการค้าโลกในด้านการประเมินราคาศุลกากร แต่ในทางปฏิบัติ ประเทศต่าง ๆ กลับไม่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว อย่างเคร่งครัดมากนัก ดังจะเห็นได้จาก พม่าซึ่งเป็นเพียงประเทศเดียวที่ไม่ได้มีการนำข้อกำหนดการประเมินราคาดังกล่าวไปใช้ในประเทศเลย ในขณะที่ลาว ซึ่งแม้ไม่ได้เป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก แต่ได้เริ่มมีการนำข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เป็นไปตามกรอบขององค์การการค้าโลกเข้าไปปรับใช้ในประเทศ เพื่อหวังให้ประเทศได้รับการยอมรับเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกโดยเร็ว แต่ทั้งนี้นับว่าลาวยังคงล้าหลังในด้านระบบศุลกากรอยู่มาก

โดยส่วนใหญ่ ประเด็นด้านศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ เช่น การใช้แบบฟอร์มสำแดงสินค้าแบบเดียวกันทั้งอาเซียน (ASEAN Customs declaration form) ได้มีการเริ่มนำไปใช้งานในเพียงบางประเทศ โดยบางประเทศยังคงอยู่ในระยะของการวางแผนเพื่อนำไปใช้งานเท่านั้น แบบฟอร์มสำหรับสำแดงสินค้าที่ว่าจะเป็นแบบฟอร์มเดียวสำหรับใช้ในทุกประเทศสมาชิก ซึ่งหากทุกประเทศสมาชิกใช้แบบฟอร์มนี้จะช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินการค้าระหว่างกันเป็นอย่างมาก

การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN electronic single window) อย่งเต็มรูปแบบในทุกประเทศสมาชิกก็มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการยกระดับความเชื่อมโยงทางโลจิสติกส์ใน

กลุ่มอาเซียน แต่โครงการนี้ประสบปัญหาความล่าช้ากว่ากำหนดการที่ตั้งไว้เดิมในเกือบทุกประเทศสมาชิก จากปัญหาต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่าในประเด็นความเชื่อมโยงด้านศุลกากรของกลุ่มอาเซียนยังมีหลายแผนงานที่ต้องเร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จเพื่อสนับสนุนให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีภายในภูมิภาค หากประเด็นปัญหาด้านศุลกากรของอาเซียนยังไม่ได้รับการผลักดันและแก้ไขย่อมเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

3.2 ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางทะเลและท่าเรือของอาเซียน

ท่าเรือเป็นจุดเชื่อมต่อหลักในการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจของประเทศเข้ากับตลาดต่างประเทศ จึงถือเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่สำคัญของประเทศ สิงคโปร์และมาเลเซียนับเป็นประเทศที่มีศักยภาพในด้านนี้ ในขณะที่กัมพูชา และพม่าไม่มีสายการเดินเรือหลักของโลกเข้าไปให้บริการโดยตรงส่วนลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ดังนั้นจะไม่ถูกนำมาร่วมการศึกษาในประเด็นนี้

สาเหตุที่ 2 ประเทศดังกล่าวไม่มีสายการเดินเรือหลักของโลกเข้าไปให้บริการ เป็นผลมาจากมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ที่ค่อนข้างต่ำหากเปรียบเทียบกับปริมาณของประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น ๆ ที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่สูงกว่า ประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ (ยกเว้นลาว) จะมีเรือสินค้าขนาดเล็กที่ทำหน้าที่รับช่วงส่งสินค้าระหว่างจุด (shuttle feeder) เข้าเทียบท่าเพื่อขนส่งสินค้าไปรวบรวมยังศูนย์กลางท่าเรือของภูมิภาค ได้แก่ สิงคโปร์ และฮ่องกง

กลุ่มอาเซียนมีระบบเครือข่ายการขนส่งทางเรือที่มีรูปแบบค่อนข้างซับซ้อน เนื่องจากท่าเรือแต่ละแห่งจะถูกเชื่อมต่อเข้าด้วยกันทั้งในลักษณะแบบ Hub-feeder และในลักษณะแบบ end-to-end ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ที่พึ่งพากันระหว่างระบบเศรษฐกิจระดับประเทศ ระดับภูมิภาคและระดับโลก (Flemming&Hayuth, 1994)

ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางทะเลภายในกลุ่มอาเซียนนับว่ามีความเชื่อมโยงระหว่างกันในระดับดี และมีความพร้อมในการรองรับการขนส่งสินค้าปริมาณมหาศาลทั้งภายในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกัน และระหว่างประเทศอื่น ๆ นอกกลุ่ม ซึ่งนับว่าความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางทะเลของอาเซียนมีระดับการพัฒนามากที่สุดเมื่อเทียบกับความเชื่อมโยงด้านอื่น ๆ จึงสามารถช่วยสนับสนุนการรวมกลุ่มของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้เป็นอย่างดี

3.3 ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางรางของอาเซียน

การขนส่งทางรางเป็นตัวกลางที่ทำให้การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งระหว่างการขนส่งทางเรือและการขนส่งทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์กลายเป็นวิธีหลักที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ทางรางมีความซับซ้อนเนื่องจากจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการที่ดีในด้านการวางแผนอัตรากำลังความสามารถในการบรรทุกตารางเดินรถ ลักษณะของสินค้า เมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทางในการขนส่ง หากพิจารณาจากระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของอาเซียนนับว่าการขนส่งทางรางมีความล่าช้ามากที่สุด

ระบบรางรถไฟในกลุ่มอาเซียนมีขนาดความกว้างของราง 1 เมตร (metre-gauge) อย่างไรก็ตาม เครื่องมือการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศยังไม่สามารถเชื่อมต่อเข้าด้วยกันได้ ระบบการขนส่งสินค้าทางรางมีลักษณะดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพื่อขนส่งด้วยระบบรางมีต้นทุนที่สูงกว่าการขนส่งทางถนน
- ไม่มีเส้นทางเดินรถระหว่างประเทศ ทำให้มีระยะเวลาเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ยาวนาน และคุณภาพการบริการอยู่ในระดับแย่มาก และ
- ตารางเดินรถมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ขาดความเชื่อถือได้

การดำเนินการขนส่งสินค้าทางรางมีความติดขัดเนื่องจากขาดแคลนระบบที่สามารถควบคุมรถไฟได้จากศูนย์กลาง หรือระบบควบคุมรถไฟที่มีความทันสมัยซึ่งสามารถติดตามและตรวจสอบสถานะของรถไฟได้ด้วยระบบการแยกแยะขบวนรถและการตั้งระบบเส้นทางเดินรถโดยอัตโนมัติ ข้อจำกัดของการขนส่งทางรางอีกประการ คือ การที่รถไฟไม่สามารถลากตู้ที่บรรทุกสินค้าหนักเกินกว่า 80 ตันได้ และรถไฟไม่สามารถลากตู้สินค้าได้มากกว่า 50 ตู้ การปรับปรุงระบบขนส่งทางรางในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้จะช่วยยกระดับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ของอาเซียน

- ระบบรถไฟรางคู่และการแบ่งรางสำหรับใช้ในการขนส่งสินค้า
- ระบบควบคุมรถไฟจากศูนย์กลางหรือระบบอื่น ๆ ที่มีความทันสมัย
- ตู้สินค้าที่สามารถบรรทุกน้ำหนักได้มากกว่า 80 ตัน

- รถไฟที่สามารถลากตู้สินค้าได้มากกว่า 50 ตู้

ความพยายามในการปรับปรุงและบูรณาการเครือข่ายการขนส่งทางรางของอาเซียนจำเป็นต้องอาศัยการดำเนินการในระยะยาว เนื่องจากเครือข่ายการขนส่งปัจจุบันถูกจำกัดโดยโครงสร้างพื้นฐานที่ล้าหลังและขาดแคลนทีมบริหารที่มีศักยภาพเข้ามาบริหารจัดการ การให้สัมปทานการเดินรถไฟแก่ภาคเอกชนของรัฐบาลกัมพูชาเป็นรูปแบบธุรกิจที่น่าสนใจ ซึ่งหากประสบความสำเร็จอาจเป็นแนวทางให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น ๆ นำไปปฏิบัติในประเทศของตนแม้ว่าในขณะนี้ ระบบโลจิสติกส์ทางรางยังไม่เอื้อต่อการรวมกลุ่มภายในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แต่ในระยะยาวการขนส่งทางรางจะมีบทบาทสำคัญในการช่วยยกระดับการรวมกลุ่มภายในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป

3.4 ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางถนนของอาเซียน

การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลักภายในกลุ่มอาเซียน อย่างไรก็ตาม การบริหารจัดการและการดำเนินงานยังขาดแนวทางที่สอดคล้องและเป็นมาตรฐานเดียวกันปัญหาสำคัญ คือ ระบบโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางถนนภายในประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ยังถือว่าล้าหลังกว่าประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม ถนนแบบ 4 ช่องทางจราจรมีในเวียดนามเท่านั้น โดยปราศจากระบบควบคุมการเข้าออก ทางด่วนพิเศษและถนนวงแหวนรอบเมืองใหญ่มีในพม่าและเวียดนามเนื่องจากความติดขัดของการจราจรในตัวเมืองซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน

การบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนดเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่พบในหลายประเทศในกลุ่มอาเซียน แม้ว่าจะมีการกำหนดน้ำหนักบรรทุก แต่ยังคงขาดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายรถบรรทุกพ่วงสามารถพบเห็นได้ตามท้องถนนในหลายประเทศในกลุ่มอาเซียน แต่ไม่ได้เป็นรถบรรทุกประเภทหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ ในประเทศสมาชิกอาเซียนส่วนใหญ่มีกฎหมายที่กำหนดให้ต้องมีใบสำคัญสมรรถนะรถ (roadworthiness certificate) สำหรับรถประเภทนี้ แต่ก็ขาดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอีกเช่นกัน เช่นเดียวกับการบังคับใช้กฎหมายด้านการควบคุมมลพิษ จะเห็นได้ว่าประเทศสมาชิกอาเซียนมีปัญหาด้านความไม่เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ถนนและยานพาหนะ

แต่อย่างไรก็ตาม เครือข่ายการขนส่งทางถนนภายในกลุ่มอาเซียนมีการพัฒนาในระดับที่ดี โดยมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่มีแผนจะแล้วเสร็จก่อนปี ค.ศ. 2015 ซึ่งจะช่วยยกระดับความเชื่อมโยงภายในกลุ่มอาเซียนและสนับสนุนการจัดตั้งของประชาคมเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี

3.5 ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางน้ำภายในประเทศของอาเซียน

ระบบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศของประเทศสมาชิกโดยส่วนใหญ่มีไว้รองรับการจราจรภายในประเทศ ยังขาดการเชื่อมต่อเส้นทางเข้าสู่ท่าเรือหลักสำหรับขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาให้ระบบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศเป็นตัวขับเคลื่อนหลักของระบบโลจิสติกส์อาเซียน โดยในขณะนี้ เริ่มมีการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทางน้ำภายในประเทศและท่าเรือพนมเปญในกัมพูชา และการพัฒนาเชื่อมต่อระหว่างกันของท่าเรือในเวียดนามตอนใต้

เมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือหลัก ท่าเรือภายในประเทศนับว่าขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือและอุปกรณ์ และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มีจำนวนเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอต่อความต้องการและขาดแคลนอุปกรณ์รองรับการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ถึงแม้ว่าท่าเรือแม่น้ำบางแห่งมีการรองรับตู้คอนเทนเนอร์บ้างเป็นบางครั้งก็ตาม การขนส่งทางน้ำภายในประเทศยังขาดความเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ อยู่ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการรวมกลุ่มทางประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเช่นกัน

3.6 ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน

ประเทศสมาชิกได้มีการตกลงร่าง ความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการ เปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศของอาเซียน ร่วมกัน และในที่ประชุมรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมอาเซียนครั้งที่ 11 ได้ลงนามมติ ร่วมกันในการตกลงให้ร่างความตกลงพหุภาคีดังกล่าวแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2006 โดยมีแผนการเปิดเสรี กำหนดไว้ ณ ปลายปี ค.ศ. 2008

การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วยเครื่องบินขนส่งสินค้าเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศที่มีระดับการพัฒนาเศรษฐกิจที่ล่าช้า เช่น ในประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ แต่ลาวและเวียดนามได้แสดงความสนใจในการเปิดให้บริการเครื่องบินขนส่งสินค้า โดยพม่าและเวียดนามต่างเสนอตัวเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวได้ถูกสะท้อนให้เห็นจากนโยบายที่ให้ความสำคัญในการ

พัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศ ทั้งนี้การเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคจำเป็นต้องพัฒนาการปฏิบัติงานภาคพื้นดินที่สนามบินและที่ส่วนของคลังสินค้า ซึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียนยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ไม่เพียงพอ ห้องเย็น โกดังสำหรับเก็บสินค้าอันตราย และบริการขนถ่ายสินค้าภาคพื้นดินที่มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ระบบตรวจปล่อยที่รวดเร็วและระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) สำหรับบัญชีสินค้าก็นับเป็นบริการที่สำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันแต่หลายประเทศในอาเซียนยังไม่มีการใช้งานระบบเหล่านี้ เครื่องสำหรับสแกนพาเลทขนาดใหญ่เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการตรวจสอบสินค้าก่อนขนขึ้นเครื่องก็ยังมีไม่เพียงพอเช่นเดียวกัน

การดำเนินการตามข้อตกลงการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มอาเซียนจะช่วยยกระดับความเชื่อมโยงและการรวมกลุ่มของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แต่แม้ว่าจะมีข้อตกลงร่วมกันแล้ว ในการจะนำไปปฏิบัติจริงยังคงต้องรอการเจรจาในรายละเอียดต่อไป

3.7 ความเชื่อมโยงด้านธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของอาเซียน

ธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในกลุ่มอาเซียนเป็นตัวสะท้อนระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศสมาชิก โดยประเทศที่มีความระดับความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจมากกว่าจะมีผู้ประกอบการที่สามารถให้บริการโลจิสติกส์ที่ต้องอาศัยความเชี่ยวชาญระดับสูงได้มากกว่า ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ก้าวหน้ากว่า เช่น เวียดนาม มีการให้บริการด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์อย่างครอบคลุมครบถ้วน ในขณะที่ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าจากกัมพูชา ลาว และพม่า สามารถให้บริการกิจกรรมโลจิสติกส์พื้นฐานเท่านั้น เช่น บริการรถบรรทุกสินค้า บริการคลังสินค้า หรือบริการตัวแทนออกของรับอนุญาต เป็นต้น อย่างไรก็ตามในปัจจุบันบริษัทท้องถิ่นมีความต้องการใช้บริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระดับโลกที่ขยายการให้บริการเข้ามาในภูมิภาคเพิ่มมากขึ้น

ระบบตรวจสอบและติดตามสินค้า (Track and Trace) ระบบกระจายสินค้า (Distribution) และการเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าผ่านคลัง (Cross-docking) ถูกคาดหวังว่าเป็นระบบที่จำเป็นต้องมี

สำหรับระบบจัดการโลจิสติกส์สมัยใหม่ และภาคการบริการโลจิสติกส์จะต้องสามารถให้บริการกิจกรรมดังกล่าวแก่ลูกค้าได้ ความสามารถในการให้บริการกิจกรรมข้างต้นมีอยู่เช่นกันในอาเซียนแต่ยังไม่มีการใช้แพร่หลายในทุกประเทศ จึงยังเป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสิ่งของภายในอาเซียนเนื่องจากขาดความสามารถในการติดตามสินค้าได้ในระดับภายในภูมิภาค

กิจกรรมการกระจายสินค้าและการเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าผ่านคลังเริ่มมีการนำมาใช้อย่างกว้างขวาง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในลาวและเวียดนามได้เริ่มมีการเสนอบริการดังกล่าวเช่นเดียวกัน โดยเป็นบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างชาติซึ่งมีอิทธิพลในระดับหนึ่งต่อการเปลี่ยนแปลงในตลาดอาเซียน

เนื่องจากบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในกลุ่มอาเซียน โดยส่วนใหญ่ยังมีขีดความสามารถในการให้บริการระบบตรวจสอบและติดตามสินค้า ระบบกระจายสินค้า และการเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าผ่านคลังที่ต่ำกว่าบริษัทผู้ให้บริการจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงสำหรับกรณีของกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม อุตสาหกรรมตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าของท้องถิ่นในกัมพูชาและลาวมีลักษณะกระจุกตัวเนื่องจากขนาดตลาดที่เล็ก โดยมีผู้เล่นรายหลักเพียงไม่กี่รายเท่านั้นในสองตลาดข้างต้น ตลาดเวียดนามมีจำนวนผู้ประกอบการมากกว่าโดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง ในส่วนบริการรถบรรทุกสินค้ามีความสมดุลงากกว่า โดยลักษณะของอุตสาหกรรมไม่มีการกระจุกตัวถึงแม้ว่าจะมีผู้เล่นรายใหญ่ในตลาดเพียงไม่กี่รายในอุตสาหกรรมรถบรรทุกสินค้าของกัมพูชา อย่างไรก็ตามการกระจุกตัวของผู้เล่นรายใหญ่เพียงไม่กี่รายไม่ได้เป็นสิ่งไม่ดีเสมอไป ทรายใดที่ผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้าสามารถได้รับบริการโลจิสติกส์ที่ดีที่สุดในราคาที่ต่ำที่สุด

ประเด็นสำคัญต่อการรวมกลุ่มของภาคธุรกิจโลจิสติกส์ในอาเซียนคือการมีสัญญาการให้บริการที่มีความเป็นมาตรฐาน ภาคอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ควรจะต้องสามารถให้บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบสัญญาการให้บริการที่มีความเป็นมาตรฐาน ซึ่งในหลายประเทศสมาชิกอาเซียนยังไม่สามารถให้บริการตามแนวคิดดังกล่าวได้ ทั้งนี้ สัญญาการให้บริการที่สอดคล้องเป็นมาตรฐานเดียวกันจะช่วยป้องกันความเสี่ยงต่อทั้งลูกค้าและผู้ให้บริการ

เครือข่ายของตัวแทนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนมีความเชื่อมโยงที่ค่อนข้างจำกัด จุดอ่อนทางด้านโครงสร้างดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อความสามารถในการเชื่อมโยงระหว่างกันภายในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4. บทสรุป

โดยปกติ ระบบโลจิสติกส์ดำเนินการภายใต้สภาพแวดล้อมที่ซับซ้อนและความไม่แน่นอนระหว่างพรมแดน ซึ่งหน่วยงานภาครัฐมีส่วนสำคัญอย่างมาก (Grainger, 2007) ในการขัดขวางหรือช่วยอำนวยความสะดวกการไหลเวียนของสินค้า ซึ่งสามารถส่งผลกระทบต่อทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ในภาพรวมของระบบโลจิสติกส์ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรมศุลกากรมีบทบาทสนับสนุนที่สำคัญเป็นอย่างมากต่อการลดความเสี่ยงที่ไม่แน่นอนในการค้าข้ามชายแดน ธุรกิจการผลิตและการค้าจำเป็นต้องอาศัยบริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการอำนวยความสะดวกและลดความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน (Banomyong, 2004) ประเทศสมาชิกอาเซียนต่างตระหนักว่าถึงแม้จะมีการปรับปรุงระบบศุลกากรแล้วก็ตาม ระบบโลจิสติกส์ยังคงมีความแน่นอนและเชื่อถือได้ในระดับต่ำ เนื่องจากยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อจัดการขนถ่ายและเคลื่อนย้ายสินค้าที่ไหลเวียนระหว่างชายแดน และดินแดนหลังเมืองท่าต้นทางและเมืองท่าปลายทาง (Price, 2006) หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดนขาดการริเริ่มในการปฏิรูประบบงาน โดยการปฏิรูปส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปเพียงด้านระบบศุลกากรเพียงอย่างเดียว ซึ่งนับว่ายังไม่เพียงพอเนื่องจากการบริหารจัดการการขนส่งข้ามพรมแดนจำเป็นต้องได้รับการปฏิรูปแบบบูรณาการทั้งระบบ หากว่าการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประสบความสำเร็จตามแผนที่ตั้งไว้

ความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ยังคงเป็นความท้าทายที่สำคัญในการรวมกลุ่มของประเทศสมาชิกอาเซียนและการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หากไม่นับรวมเวียดนาม ประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ต่างประสบปัญหาการขาดแคลนความเชื่อมโยงกับประเทศอื่น ๆ ที่มีระดับการพัฒนามากกว่า เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ การติดขัดในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและการข้ามพรมแดนยังคงเป็นปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไขเนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการรวมกลุ่มทาง

โลจิสติกส์ของอาเซียน ความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เป็นไปได้อย่างยากลำบากสำหรับการรวมกลุ่มกันเองภายในอาเซียนและการรวมกลุ่มภายนอกอาเซียน

ไทยและสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีความพร้อมในการเชื่อมโยงกับประเทศอื่น ๆ ในอาเซียนมากที่สุด อย่างไรก็ตาม ไทยสามารถเร่งให้เกิดการยกระดับของการรวมตัวด้านโลจิสติกส์ของอาเซียนได้ด้วยการใช้ระบบ hub and spoke ซึ่งสามารถสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศของไทยในประเทศเพื่อนบ้าน

เพื่อให้การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเกิดผลดีในทางปฏิบัติมากที่สุด การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์จึงไม่ควรจำกัดอยู่ภายในอาเซียนเท่านั้น แต่ควรพัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศที่เป็นคู่ค้าหลักด้วย อย่างไรก็ตามการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมประสิทธิภาพโลจิสติกส์เพียงอย่างเดียวยังไม่เพียงพอ เนื่องจากโลจิสติกส์เป็นอุปสงค์ต่อเนื่องจากการค้า อาเซียนจึงจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตเพื่อให้มีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น เมื่อนั้นการมีระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลจะสร้างความเชื่อมโยงและบูรณาการเครือข่ายการผลิตเพื่อรองรับการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป

ประเทศสมาชิกอาเซียนจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตได้ด้วยการดึงดูดเงินลงทุนเข้ามาเพื่อกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่สำหรับประเทศที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจต่ำจะต้องพัฒนาความจำเป็นระดับพื้นฐานเสียก่อนจึงจะสามารถดึงดูดการลงทุนได้ ซึ่งความจำเป็นระดับพื้นฐานดังกล่าวไม่ได้จำกัดเพียงแค่ประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น แต่รวมถึงประเด็นต่าง ๆ ด้านความเชื่อมโยงทางโลจิสติกส์ด้วย เช่น ความคุ้มครองจากการประกันภัย คุณภาพและความน่าเชื่อถือของเครือข่ายระบบการขนส่งสินค้า ความพร้อมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น โดยประเด็นที่กล่าวถึงข้างต้นล้วนเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์มากกว่าประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ซึ่งประเด็นด้านความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์จะเป็นความท้าทายสำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไปในอนาคต มิใช่ประเด็นด้านการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานอีกต่อไป

บรรณานุกรม

Banomyong R (2008) "Logistics Development in the Greater Mekong Subregion: A Study of the North-South Economic Corridor", *Journal of Greater Mekong Subregion Development Studies*, Vol. 4, December 2008, pp. 43-58.

Banomyong R, Cook, P & Kent, P (2008) "Formulating regional logistics development policy: the case of ASEAN", *International Journal of Logistics Research & Applications*, Vol. 11, No. 5, pp. 359-379.

Banomyong R (2004) "Assessing import channels for Lao PDR", *Asia Pacific Journal of Marketing & Logistics*, Vol. 16, no. 2, 2004, pp. 62-81

Banomyong R, Iwata S, & Kumazawa K (2002) "Issues in cross-border inter-city freight transport in ASEAN", *Thammasat Journal of Business Administration*, Special Issue on Supply Chain Challenges in Asia, 19 November 2002, pp. 59-69, ISSN 0125-233X.

Banomyong R & Beresford AKC (2001) "Multimodal Transport: The Case of Laotian Garment Exporters", *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol. 31, No. 9, 2001, pp. 663-685, ISSN 0960-0035.

Flemming, D.K. & Hayuth, Y. (1994) Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy, *Journal of Transport Geography*, Vol. 2, No. 1, pp. 3-18.

Goh, M & Ang, A (2000) "Some logistics realities in Indochina", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 30 No. 10, 2000, pp. 887-911.

Grainger, A (2007): "Government Actors in International Supply Chain Operations: Assessing Requirements for Skills and Capabilities", *Logistics Research Network Conference Proceedings 2007*, Hull, England, 5-7 September 2007, pp. 293-298.

Grant, D.B., D.M. Lambert, J.R. Stock, and L.M. Ellram. 2006. *Fundamentals of Logistics Management*. Berkshire: McGraw-Hill.

Kimura, F (2008) "The Mechanics of production Networks in Southeast Asia: The Fragmentation Theory Approach", in Production Networks and Industrial Clusters-Integrating Economies in Southeast Asia, Kuroiwa I &Toh MH (Eds), IDE-JETRO and ISEAS, Singapore, pp. 33-53.

Kimura F (2009)"Expansion of the Production Networks into Less Developed ASEAN Region: Implications for Development Strategy", in Plugging into Production Networks-Industrialization Strategy in Less Developed Southeast Asian Countries, Kuroiwa I (Ed), IDE-JETRO and ISEAS, Singapore, pp. 15-32.

Price, P.M. (2006): "A Model for Logistics Management in a Post-Soviet Central Asian Transitional Economy",Journal of Business Logistics, Vol. 27, No. 2, pp. 301-331

Stock, J.R. and D.M. Lambert. 2001. Strategic Logistics Management, 4th Edition. Singapore: McGraw-Hill International.

Than, M. (2005) "Myanmar's Cross-Border Economic Relation with the People's Republic of China and Thailand in the Greater Mekong Subregion",Journal of GMS Development Studies, Vol. 2, No. 1, pp. 37-54