



S.N.P GROUP OF COMPANIES

Logistics - Shipping - Trading

Since 1981

SNP NEWS

ฉบับที่ 398



Contents

Article

มนตรีโปรโมชั่น

The Logistics

พ.ร.บ.ว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล

AEC Info

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทย

คุยข่าวเศรษฐกิจ

การบินไทยปิดซื้อหุ้นแอร์เอเชีย

Article

มนต์โปรโมชัน



“ทำไมเธอเอาผ้ามาแขวนไว้กับเครื่องปั่นจักยานแบบนี้”

“ของมันได้มาฟรีตอนซื้อเครื่องวิ่งไฟฟ้า เขาแถมที่ปั่นจักรยานให้ฟรีแล้วไม่ได้ใช้”

“อ้าว แล้วเครื่องวิ่งไฟฟ้าได้ใช้ไหม”

“ตอนแรก ๆ ก็ได้ใช้ ได้ออกกำลังกายดี แต่พอนานวันเข้าชีวิตประจำวันกลับไม่ค่อยมีเวลา เลยไม่ได้ใช้ทั้งเครื่องวิ่งไฟฟ้าและเครื่องปั่นจักรยานนั้นละ ไม่รู้จะเอาไปเก็บที่ไหนก็เลยวางไว้กลางบ้าน อย่างน้อยก็ยังใช้เป็นที่แขวนผ้าแก่ ๆ ได้”

“อ้าวแล้วสมัยก่อน เธอเป็นสมาชิกตามศูนย์ฟิตเนสก็เห็นไปใช้บ่อย ๆ”

“นั่นก็ใช่ ที่ต้องไปใช้ก็เพราะเสียต่าเงินที่จ่ายค่าสมาชิกรายเดือนนะซี ถ้าไม่ใช้ก็เสียเงินเปล่า ตอนหลังเวลาไม่ลงตัวเลยยอมทิ้งค่าสมาชิกไปแล้วซื้อเครื่องวิ่งมาไว้ที่บ้านแทนหวังว่าจะได้ใช้ ที่ไหนได้มันก็ไม่มีเวลาเหมือนเดิมเลยต้องทิ้งไว้แบบนี้”

“ทิ้งไว้แบบนี้” มันเป็นเรื่องในชีวิตจริง

คนส่วนหนึ่งในวันนี้ชอบซื้ออุปกรณ์ของใช้

ไม่ว่าจะเป็นเครื่องออกกำลังกาย



Article

เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องดนตรี ถ้วยชาม และอื่น ๆ มาใช้ในบ้าน ความรู้สึกที่ได้ซื้อในตอนต้นจะภาคภูมิใจที่ได้สัมผัสของใหม่ จากนั้นไม่นานก็พบว่าของที่ซื้อมาส่วนน้อยจริง ๆ ที่ได้ใช้ประโยชน์คุ้มค่าเงินที่เสียไป ตรงกันข้ามของส่วนใหญ่จะถูกใช้สักพักเดียวแล้วก็เก็บไว้เฉย ๆ ของส่วนใหญ่หลายอย่างที่ซื้อมากลายเป็นของรกรกบ้าน บางกรณีหากพิจารณาเงินที่เสียไปในระยะยาวแล้วกลับยังไม่คุ้มค่าเงินเข้าไปอีก บ้านหลายหลังต้องปล่อยให้สิ่งของที่ซื้อแล้ว ใช้ประโยชน์ได้น้อยวางเกะกะให้รกรกบ้าน ขณะที่บางบ้านต้องต่อเติมพื้นที่เพื่อเก็บสิ่งของนั้นไว้ การจัดเก็บไม่ว่าจะมีห้องเก็บของอยู่แล้ว หรือต้องต่อเติมพื้นที่เพิ่มขึ้นใหม่ หรือปล่อยให้วางเกะกะกลางบ้าน ทั้งหมดนี้หากพิจารณาให้ดีล้วนมีค่าบริหารจัดการเกิดขึ้นทั้งสิ้น

บางกรณีค่าบริหารจัดการเพื่อเก็บสิ่งของเหล่านี้ต้องจ่ายเป็นเงินออกไป บางกรณีต้องจ่ายเป็นค่าเสียโอกาสที่ไม่ได้ใช้พื้นที่ตรงนั้น และบางกรณีก็กลายเป็นค่าเสียความรู้สึกที่ซื้อมาเก็บไว้เฉย ๆ สิ่งของบางอย่างเก็บไว้นานจนเสื่อมสภาพ ต้องจ่ายค่าซ่อมบำรุงรักษาเพื่อให้ได้กลับมาใช้งานนาน ๆ ครั่งก็มี

มันเป็นความจริงในชีวิต และคนจำนวนมากก็มีประสบการณ์แบบนี้จริง ๆ คนจำนวนหนึ่ง พอเห็นของถูกใจวางขาย ไม่ว่าจะเป็นตัวสินค้า ราคาที่เร้าใจ ช่องทางจัดจำหน่ายที่สะดวก จนถึงโปรโมชั่นที่เย้ายวน คนที่ขาดประสบการณ์ต้องเดินเข้าไปสอบถาม

ตรงกันข้าม คนที่มีประสบการณ์กลับเผื่อระวังตัวเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่อประสบการณ์เก่าและของเก่าที่ซื้อมาแล้วใช้ประโยชน์น้อยยังหลอกหลอนอยู่ แต่ไม่ว่าคนจะขาดประสบการณ์หรือมีมากเพียงใด สุดท้ายมนต์โปรโมชั่นก็มีอิทธิพลเหนือกว่าและมักได้รับชัยชนะสูงกว่า



Article

ในขณะที่ผู้ซื้อ แม้จะมีประสบการณ์มากเพียงใดก็มักจะภาคภูมิใจที่ได้โปรโมชั่นดี ๆ มาบนความพ่ายแพ้ที่ตนเองยังไม่รู้ตัวในเวลานั้น

มันเพียงรอเวลา

เวลาที่วัฏจักรจะเข้าสู่รูปแบบเดิม ๆ คือมีการใช้ในระยะต้น ๆ ที่ของส่วนน้อย ใช้ประโยชน์ได้จริง ขณะที่ของส่วนใหญ่อักถูกลักไว้ที่มีค่าบริหารจัดการในการจัดเก็บในภายหลัง

มันเป็นอิทธิพลของมนต์โปรโมชั่นล้วน ๆ

ทำไมโปรโมชั่นจึงมีอิทธิพลมากมายขนาดนี้

ในแนวคิดส่วนประสมทางการตลาดแบบ 4 P's ได้กำหนดให้ตัวสินค้าเป็น P ตัวที่ 1 หรือ Product

ไม่ว่าสินค้าจะดีอย่างน้อยเพียงใด นักการตลาดต้องทำให้สินค้านั้นมีความแตกต่างจากคู่แข่ง ต้องให้ดูเราใจ ต้องดูน่าจับต้อง และต้องดูน่าซื้อ

ส่วน P ตัวที่ 2 คือ Price ไม่ว่าจะราคาจะสูงหรือต่ำกว่าคู่แข่งอย่างไร นักการตลาดก็ต้องทำให้ราคาดูแล้วคุ้มค่าง่า

ส่วน P ตัวที่ 3 คือ Place ซึ่งหมายถึงช่องทางจัดจำหน่ายที่นักการตลาดต้องหาช่องทางให้เกิดความสะดวกต่อผู้ที่จะซื้อให้มากที่สุด

P ทั้ง 3 ตัวที่ว่านี้ ต่างก็มีข้อดีและข้อด้อยในตัวของมันเอง และไม่อาจดึงดูดผู้ที่จะซื้อได้ทั้งหมด ทฤษฎีจึงมี P ตัวที่ 4 ที่มาส่งเสริมให้ P 3 ตัวแรกยิ่งดูยิ่งเราใจขึ้นมา นั่นคือ Promotion

ความน่ากลัวของโปรโมชั่นคือ มันสามารถสร้างมนต์เสน่ห์ให้ผู้ที่จะซื้อต้องตัดสินใจซื้อ

มนต์โปรโมชั่นที่ว่านี้ ไม่ว่าจะเป็นการลดราคา 50% หรือซื้อขึ้นที่ 2 ลดราคา 50% หรือการผ่อนชำระ 0% นาน 10 เดือน หรือการซื้อ 1 ชิ้น แถมให้อีก 1 ชิ้น หรือแม้แต่การแถมทัวร์ต่างประเทศก็มีให้เห็น

ต่าง ๆ นานาของโปรโมชั่นเหล่านี้ แล้วจะมีผู้ซื้อที่โหนขึ้นใจตัวเองให้ยั้งไม่



Article

ควักเงินออกมาจับจองสินค้าได้

นี่คือความน่ากลัวและมนต์เสน่ห์ของโปรโมชันที่มีในโลกปัจจุบัน

หากพิจารณาประชาชนทั่วโลกที่มีเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ การผลิตสินค้าและการแข่งขันเพื่อตอบสนองความต้องการก็ย่อมมีมากตามไปด้วย

การผลิตที่มากขึ้นย่อมทำให้ราคาถูกลง ขณะเดียวกันเทคโนโลยีใหม่ ๆ ก็ทำให้คุณภาพดีขึ้นอย่างไม่หยุดยั้ง การซื้อยิ่งซ้าก็จะยิ่งได้ของที่ดีกว่าและราคาที่ถูกลงกว่าไปด้วย

หากมองว่าโลกาภิวัตน์และวิวัฒนาการทำให้โลกแคบลง ช่องทางจำหน่ายสินค้าจากทุกมุมโลกก็จะย่อลงและสะดวกมากขึ้น

สุดท้าย ก็คงเหลือแค่ตัวโปรโมชันนี่ละที่เป็นมนตราก่อให้เกิดการตัดสินใจได้มากที่สุด

มันเป็นไปตามแนวคิดและทฤษฎีที่นักการตลาดรุ่นนายพราน เขาใช้เป็นกับดักล่อกระต่ายให้มาติดกับกันทั่วโลก

โปรโมชันไม่ใช่สิ่งเลวร้าย แต่ที่น่ากลัวคือผู้ที่กำลังเข้าไปสัมผัสกับโปรโมชันกำลังทำตัวเป็นนายพรานหรือกระต่ายกันแน่ ???

มันง่ายยิ่งกว่าง่าย หากคนที่กำลังสัมผัสโปรโมชันทำตัวให้เป็นนายพรานที่ไม่ใช่กระต่ายก็ลองถามตัวเองอย่างไม่เอนเอียงให้ได้คำตอบที่แท้จริง

ของที่จะซื้อนั้น หากไม่ซื้อวันนี้แล้วมีอะไรเสียหายไหม ???

หากจะซื้อผ่อน รายได้ที่จะไปผ่อนกระทบต่อความเป็นอยู่ของครอบครัวมากเพียงใด ???

หากซื้อมาแล้วจะมีเวลาใช้ได้นานเพียงใด ??? และ

ระยะเวลาที่จะใช้มันคุ้มค่าเงินที่จะจ่ายไปกับมนต์โปรโมชันหรือไม่ ???

หากคำตอบเป็นไปในทางบวก อย่างนั้น ภาพเครื่องบินจักรยานถูกใช้เป็นที่แขวนผ้าย่อมไม่เกิดขึ้นในบ้านแน่ ๆ

แต่หากคำตอบออกมาเป็นไปในทางลบ



Article

อย่างนั้น บ้านหลังนี้ก็จะวนเวียนอยู่ในวัฏจักรเดิม ๆ ที่ต้องจ่ายค่าบริการจัดการในการจัดเก็บ การซ่อม และการบำรุงรักษาของที่ซื้อมาแล้วใช้ประโยชน์ได้ไม่คุ้มค่าเรื่อยไป

สิทธิชัย ชวรานุกร



The Logistics



การจัดทำร่างกฎหมาย พ.ร.บ. ว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของไทย

ประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) เป็นประกันภัยที่มีความสำคัญต่อระบบการเดินเรือและการค้าระหว่างประเทศ เป็นการสร้างความมั่นคงทางการค้าระหว่างประเทศ เพราะการค้าระหว่างประเทศต้องมีการขนส่งสินค้าทางไกล การประกันภัยทางทะเลจะครอบคลุมถึงการประกันความเสียหายอันเกิดขึ้นแก่ตัวเรือ ทรัพย์สินหรือสินค้า ระหว่างการเดินทางขนส่งสินค้าจากต้นทางไปปลายทาง เรืออาจประสบภัย เช่น ลมพายุ เรือเกยตื้น เรือชนกัน เรือชนหินโสโครก เรือล่ม ไฟไหม้ หรือภัยซึ่งเกิดจากการกระทำของโจรสลัด หรือสินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกจากเรือ น้ำทะเลเข้าระวางเรือหรือตู้บรรจุสินค้า ภัยต่างๆ เหล่านี้ก่อให้เกิดความเสียหายและสูญเสีย

การทำประกันภัยจึงทำให้เจ้าของสินค้าได้รับการชดใช้ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ทั้งยังเป็นการสร้างหลักประกันให้กับสถาบันการเงินที่ปล่อยเงินกู้ให้กับผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ หากไม่มีการทำประกันภัย ถ้าผู้ประกอบการได้รับความเสียหาย จะไม่มีเงินมาชดใช้หนี้สถาบันการเงินได้ การทำประกันภัยจึงเป็นการยืนยันว่า ถ้าทรัพย์สินเสียหาย บริษัทประกันภัยจะชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นให้สถาบันการเงินที่ปล่อยเงินกู้ ทั้งกรรมธรรม์ประกันภัยยังเป็นหลัก



The Logistics

ประกันในการขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้

ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล ขณะนี้กฎหมายไทยมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องเพียงมาตราเดียวคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) มาตรา 868 ซึ่งบัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” และนับตั้งแต่การประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 เมื่อพ.ศ. 2472 ในระบบกฎหมายไทยก็ไม่เคยมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเลแต่อย่างใด

เมื่อมีคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลชั้นสู่ศาล ศาลได้นำหลักการอุดช่องว่างของกฎหมายตามป.พ.พ.มาตรา 4 คือ “เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณี เช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมาย เช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป”

แนวคำพิพากษาฎีกาของไทยมีแนววินิจฉัย 2 ทาง คือ (1) ใช้กฎหมายอังกฤษในฐานะหลักกฎหมายทั่วไป เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2496 และ 7350/2537 ศาลได้วินิจฉัยทำนองเดียวกันว่าเมื่อกฎหมายทะเลของไทยไม่มีและจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ จึงควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อ เทียบเคียงวินิจฉัย และ (2) ใช้ป.พ.พ. ว่าด้วยประกันภัยในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในการวินิจฉัยคดี เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6649/2537 ศาลฎีกา ได้วินิจฉัยว่า “ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายทะเลเกี่ยวกับสัญญาประกันภัย ทะเล ทั้งไม่มีจารีตประเพณีเกี่ยวกับสัญญา เช่นว่านั้น เรื่องอายุความฟ้องเรียกร้องให้ใช้ค่าสินไหมทดแทน ตามสัญญาประกันภัยในคดีนี้จึงต้องนำป.พ.พ.มาตรา 882 วรรคหนึ่ง (ประกันวินาศภัย) อันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับแก้



The Logistics

คดี”

สำหรับกฎหมายอังกฤษที่นำมาปรับใช้ คือ พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (พ.ศ. 2449) รวมทั้งคำพิพากษา ของศาล ตลอดจนกรมธรรม์ประกัน ภัยมาตรฐาน (Institute Clauses) และแนวปฏิบัติต่างๆที่ยอมรับอย่าง กว้างขวางในตลาดประกันภัยทางทะเล

แม้บางครั้งศาลฎีกาจะนำหลักการ ในการประกันวินาศภัยมาปรับใช้กับการ ประกันภัยทางทะเลในบางกรณี แต่เนื่องจากกฎหมายประกันภัยทางทะเลมี ลักษณะพิเศษแตกต่างจากการประกันวินาศภัยทั่วไป และตามป.พ.พ. มาตรา 868 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่ง กฎหมายทางทะเล” แสดงให้เห็นว่าเจตนารมณ์ของป.พ.พ. ต้องการให้มี กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลแยกต่างหากจากกฎหมายประกันภัย ทั่วไป

แต่นับจาก ปี พ.ศ. 2472 จนถึงปัจจุบันเป็นเวลานานถึง 87 ปี ประเทศไทย ยังไม่มีการบัญญัติกฎหมายประกันภัยทางทะเลเป็นเอกเทศที่จะสามารถนำมา บังคับใช้ได้โดยตรง

อย่างไรก็ตามนับว่าเป็นทั้งข่าวดีและเรื่องที่น่ายินดีที่ ดร. สุทธิพล ทวีชัยการ เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีกฎหมายประกันภัยทางทะเล เพื่อ เป็นการพัฒนา ส่งเสริม และยกระดับมาตรฐานการประกันภัยไทยให้สอดคล้อง กับมาตรฐานสากล จึงได้เชิญผู้ทรงคุณวุฒิหลายท่านที่มีความเชี่ยวชาญด้าน กฎหมายประกันภัยทางทะเลทั้งภายในและภายนอกองค์กรร่วมเป็นกรรมการ รวมทั้งมีผู้แทนจากกรมเจ้าท่าเป็นกรรมการ เพื่อศึกษาความจำเป็นในการจัด



The Logistics

ทำร่างพ.ร.บ.ว่าด้วยการประกันภัย ทางทะเล พ.ศ. . . .

การที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลเป็นการเฉพาะ ย่อมจะช่วยให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่ง การค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลดีต่อการส่งเสริมธุรกิจประกันภัยทางทะเลในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยทั้งภายในและนอกประเทศ ทั้งยังเป็นการเตรียมตัวเพื่อจะรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน/เออีซี (Asean Economic Community/AEC) ของประเทศไทยอีกด้วย การมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลยังส่งผลต่อภาพลักษณ์ของไทยในสายตาของประเทศคู่ค้า

อีกไม่นานเกินรอประเทศไทยจะได้มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลใช้อย่างเต็มภาคภูมิ โดยไม่ต้องใช้วิธีเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงยิ่ง (Analogy) จากกฎหมายอังกฤษเสียที

ที่มา : <http://www.marinerthai.net/forum/index.php?PHP-SESSIONID=39d2dca1957c6e6dd3c797092064792d&topic=7739.0>



AEC Info



เขตเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่ไกลไปถึง

ในการบรรลุเป้าหมายทางนโยบาย แต่ยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน... จะช่วยให้ประเทศมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นได้

ประตูประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) กำลังเปิดกว้าง ประเทศไทยต้องพร้อมรับ ห้ามกะพริบตา

วันที่ 29 กุมภาพันธ์ ที่จะถึงนี้ กระทรวงพาณิชย์จะจัดงานเปิดตัวเพื่อแนะนำเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบการจัดเสวนาพิเศษ หัวข้อ “เดินหน้า... เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทย” จากวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิหน่วยงานต่างๆ นักธุรกิจชั้นนำ ฯลฯ ที่ศูนย์การค้าสยามพารากอน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในฐานะประธานคณะกรรมการด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์ เป็นประธานเปิดงาน

“เพื่อประชาสัมพันธ์ให้นักลงทุนทั่วโลกรับทราบถึงความมีศักยภาพของเราในทุกๆด้าน รวมถึงสิทธิประโยชน์ต่างๆ ทั้งด้านภาษี แรงงานต่างด้าว พื้นที่ให้เช่า” ดวงพร รอดพยาธิ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ ว่า

“เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ” หมายความว่า บริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งรัฐจะสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จอย่างสอดคล้อง พร้อมๆไปกับการดำเนินการอื่นที่จำเป็นเพื่อรองรับการขยาย



AEC Info

ตัวทางเศรษฐกิจ

ภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ภาคธุรกิจ...
อุตสาหกรรมทั้งในและต่างประเทศต่างจับตามอง คงไม่มีใครไม่กล่าวถึง
โรดแมปเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการผลักดัน มีผลการดำเนินงานเป็น
รูปธรรมชัดเจน แม้ว่าอาจจะยังไม่ทันใจนักลงทุนเท่าใดนัก แต่เป้าหมายหลักก็
เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนในพื้นที่ชายแดนของไทย รองรับการค้า
ก้าวเป็นประชาคมอาเซียน

เขตเศรษฐกิจพิเศษจะเป็นเมืองหน้าด่าน ใช้ประโยชน์จากการเป็นตลาด...
ฐานการผลิตของอาเซียน ภายใต้การเคลื่อนย้ายสินค้า แรงงาน บัณฑิตการ
ผลิตอย่างเสรี เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่สำคัญที่มุ่งยกระดับ พัฒนา
เศรษฐกิจในพื้นที่ส่วนภูมิภาคของประเทศ ควบคู่ไปกับการเชื่อมโยงกับประเทศ
เพื่อนบ้าน อาเซียนไปในตัว

ดวงพร ให้ข้อมูลอีกว่า ตลอดแนวชายแดนประเทศไทยระยะทางกว่า 5,656
กิโลเมตร ประกอบด้วย จุดผ่านแดนระหว่างประเทศ 93 จุด และช่องทาง
ธรรมชาติที่เชื่อมโยงระหว่างประชาชนบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อน
บ้านอีกจำนวนมาก

ช่วงปี 2547-2557 ปริมาณการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
ได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมูลค่าการค้าชายแดนกับ สปป.ลาว กัมพูชา
เมียนมา และมาเลเซีย เพิ่มขึ้นจาก 377,000 ล้านบาท...ในปี 2547
เป็นกว่า 1,001,240.52 ล้านบาท...ในปี 2558

...เป็นมูลค่าที่เพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่าตัว

พบว่า มูลค่าการค้าชายแดนยังมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 เป็นร้อยละ
7 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับโลก แสดงให้เห็นได้ว่า...
ไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีการค้าชายแดนระหว่างกันมากขึ้น ส่งผลให้การค้า
ชายแดนมีความสำคัญ และมีนัยทางเศรษฐกิจของพื้นที่ส่วนภูมิภาคของไทยอย่าง
ยิ่ง



AEC Info

ฉายภาพใหญ่เปิดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 เขต 10 จังหวัดชายแดน
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก หนองคาย มุกดาหาร นครพนม กาญจนบุรี...
สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งได้ตลอดทั้งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและ
อาเซียน และยังสามารถเชื่อมต่อไปยังญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ผ่านท่าเรือน้ำลึกแหลม
ฉมังของไทย และท่าเรือโคเหม็บ และไฮฟองของเวียดนาม
 อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคเอเชียใต้ไปยังอินเดีย บังกลาเทศ
 ปากีสถาน ผ่านท่าเรือระนองของไทย ท่าเรือน้ำลึกทวายของเมียนมาใน
อนาคต

หรือการเชื่อมโยงผ่านทางแม่น้ำสาละวิน ประเทศไทย-พุกาม เมียนมา-มอเร
อินเดีย ซึ่งไทย เมียนมา และอินเดียได้ร่วมลงนามความร่วมมือเพื่อส่งเสริม
การเชื่อมโยงคมนาคมระหว่างประเทศสมาชิก ริเริ่มโครงการ “ทางหลวง
ไตรภาคี อินเดีย-พม่า-ไทย” ให้มีการขยายตัวด้านการค้า การท่องเที่ยวให้
มากขึ้น

สำหรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย สงขลา และนราธิวาส เป็น
โครงการสำคัญ เป้าหมายเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งจากจีนผ่านเมียนมา
ไทย มาเลเซีย ไปยังสิงคโปร์ และอินโดนีเซียได้ในอนาคต ซึ่งมีโครงการ
พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ทั้งทางถนน และทางราง
 ส่วนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว...ตราด ตั้งอยู่บนแนวระเบียง
เศรษฐกิจตอนใต้ มุ่งพัฒนาเชื่อมโยงการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R1 ซึ่งจะกลายเป็น
เส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมของอาเซียน ประกอบด้วยปราสาทหินพนม
รุ้งของไทย เมืองมรดกโลกนครวัดนครธม และทุ่งสังหารของกัมพูชา ผ่านไป
ยังอุโมงค์อุจี้ เวียดนาม

นอกจากนี้ ยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลของภูมิภาคโดยใช้เส้นทาง
R12 ตั้งแต่จังหวัดระยอง จันทบุรี ตราด ของไทย ไปยังเกาะกง สีหนุวิลล์
และกำปอต ของกัมพูชา เข้าสู่เวียดนามทางฮาเตียน ไปจนถึงแหลมกาม่าว
(แหลมญวน) จังหวัดกาม่าว ของเวียดนามตอนใต้ รวมทั้งการเชื่อมโยงการ



AEC Info

ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสิหนุวิลล์ และท่าเรือโคเหม็บ และไฮฟอง
ของเวียดนาม

ตัวอย่างรายละเอียดพื้นที่...เขตพัฒนาเศรษฐกิจระยะที่ 1 ประกอบด้วย...

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก พื้นที่ 886,875 ไร่ ประกอบด้วย 14
ตำบล ใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอแม่สอด 8 ตำบล, อำเภอพบพระ 3
ตำบล, อำเภอแม่ระมาด 3 ตำบล ถัดมา...เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัด
สระแก้ว พื้นที่ 207,500 ไร่ ประกอบด้วย 4 ตำบลใน 2 อำเภอ ได้แก่
อำเภออรัญประเทศ 3 ตำบล, อำเภอวัฒนานคร 1 ตำบล

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร พื้นที่ 361,542 ไร่ ประกอบด้วย
11 ตำบล ใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองมุกดาหาร 5 ตำบล, อำเภอ
หว้านใหญ่ 4 ตำบล, อำเภอดอนตาล 2 ตำบล

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา พื้นที่ 345,187 ไร่ ประกอบด้วย 4
ตำบลในอำเภอสะเดา ได้แก่ ตำบลสะเดา สำนักขาม สำนักแก้ว และป่า
ดั่ง เบซาร์ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราด พื้นที่ 31,375 ไร่
ประกอบด้วย 3 ตำบลในอำเภอคลองใหญ่ ได้แก่ ตำบลคลองใหญ่ หาดเล็ก
และไม้รูด

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 ประกอบด้วย...เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
จังหวัดหนองคาย พื้นที่ 296,042 ไร่ ประกอบด้วย 13 ตำบลใน 2 อำเภอ
ได้แก่ อำเภอเมืองหนองคาย 12 ตำบล, อำเภอสระใคร 1 ตำบล

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนราธิวาส พื้นที่ 246,747 ไร่ ประกอบ
ด้วย 5 ตำบลใน 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองนราธิวาส 1 ตำบล, อำเภอ
ตากใบ 1 ตำบล, อำเภอช้างมูบ 1 ตำบล, อำเภอแว้ง 1 ตำบล, อำเภอ
สุไหงโก-ลก 1 ตำบล...เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย พื้นที่
477,030 ไร่ ประกอบด้วย 21 ตำบลใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเชียงของ
7 ตำบล, อำเภอเชียงแสน 6 ตำบล, อำเภอแม่สาย 8 ตำบล

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม พื้นที่ 465,493 ไร่ ประกอบด้วย



AEC Info

13 ตำบล ใน 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองนครพนม 10 ตำบล, อำเภอท่าอุเทน 3 ตำบล และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี พื้นที่ 162,993 ไร่ ประกอบด้วย 2 ตำบลในอำเภอเมืองกาญจนบุรี ได้แก่ ตำบลแก่งเสี้ยน และบ้านเก่า

“เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ” จิ๊กซอว์ชิ้นสำคัญที่จะสร้างการกระจายรายได้ ดึงเม็ดเงินเข้าประเทศ...ผลักดันให้ประเทศก้าวผ่าน “กับดักประเทศรายได้ปานกลาง” ไปสู่ประเทศพัฒนาแล้วที่มีรายได้สูง.

ที่มา : <http://www.thairat.co.th>



คุยข่าวเศรษฐกิจ



บินไทย บัดซื้อหุ้นแอร์เอเชีย-ร่วมทุนสายการบินอื่น
การบินไทย บัดซื้อหุ้นแอร์เอเชีย แจงร่วมถทุกสายการบิน ดันยุทธศาสตร์
คมนาคม หนุนท่องเที่ยวไทย...

วันที่ 24 ก.พ. 59 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ THAI ชี้แจง
ต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) จากการที่มีข่าวตามหน้า
หนังสือพิมพ์หลายฉบับ ได้เสนอข่าวเกี่ยวกับการให้ THAI เข้าถือหุ้นสาย
การบินไทยแอร์เอเชีย อย่างน้อย 20% เป็นมูลค่าประมาณ 5,000 ล้านบาท
นั้น

การบินไทย ขอชี้แจงว่า ได้มีการหารือกับสายการบินในประเทศไทยทุกสาย
ในเชิงกลยุทธ์ของอุตสาหกรรมการบินไทยของประเทศ เพื่อร่วมกันสนับสนุน
ยุทธศาสตร์การคมนาคมและการท่องเที่ยวของประเทศ

ทั้งนี้ บริษัทยังไม่ได้มีการพิจารณาเรื่องการร่วมลงทุนกับสายการบินอื่นๆ แต่
อย่างไร หากมีความคืบหน้าของบริษัทจะแจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ทราบต่อไป.

ที่มา : <http://www.thairat.co.th>

