

## บทที่ 8 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

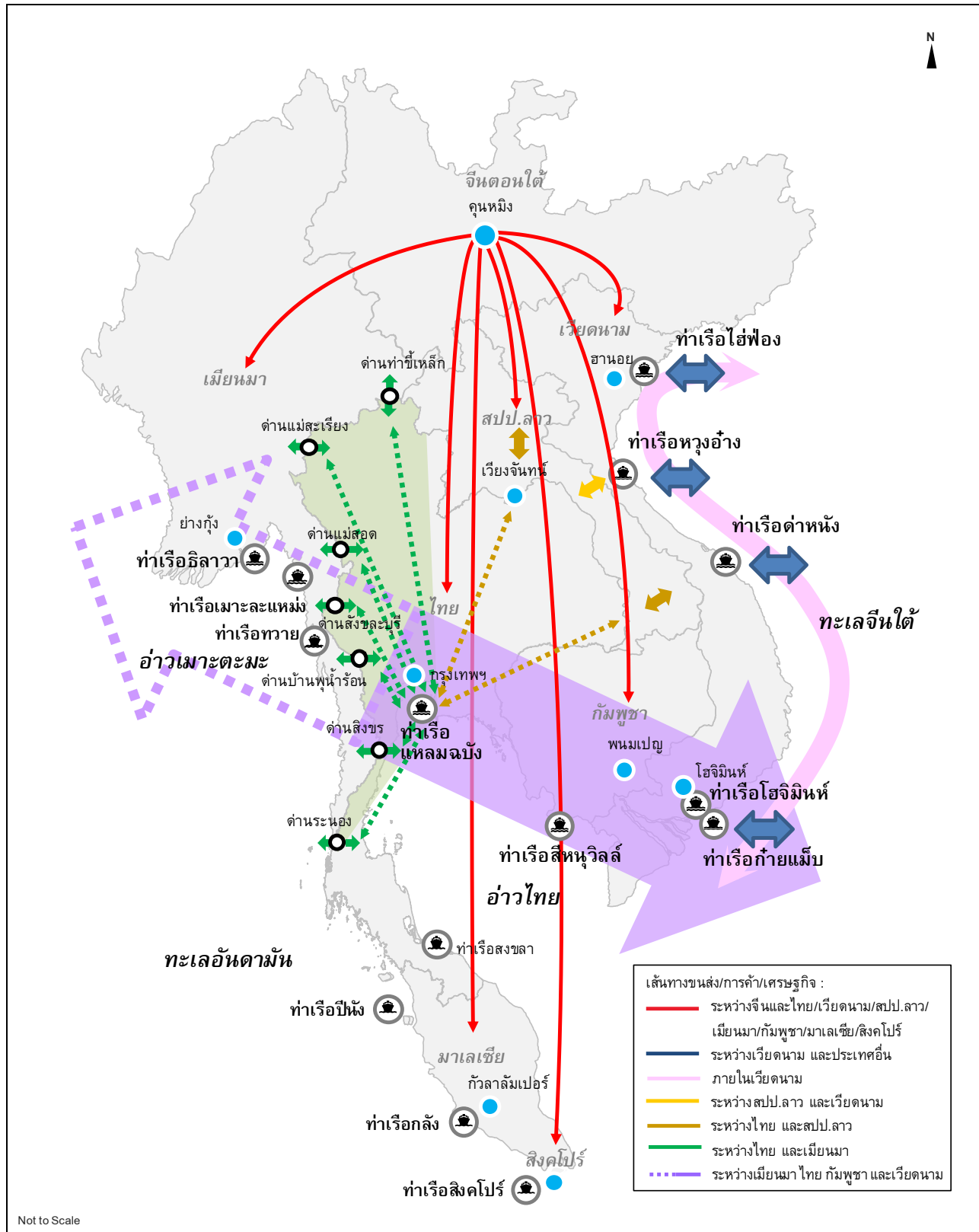
ข้อวิเคราะห์ต่างๆ ในส่วนของ (i) ทิศทางของภาครัฐและแนวโน้มการส่งเสริมการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (ii) กลไกทางการค้า การขนส่งและระบบโลจิสติกส์ (iii) สภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้า (iv) ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ (v) แนวโน้มการแข่งขันของตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (vi) กรอบตัวชี้วัด (Strategic KPIs) ของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ ได้ถูกนำมาสังเคราะห์เพื่อจัดทำเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดบทบาทและกลยุทธ์ในการดำเนินงานของ สศข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนเป็นพื้นฐานในการจัดทำแผนและโครงการในการส่งเสริมการค้า การลงทุน และระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงในกลุ่มประเทศ GMS และมาเลเซีย

เนื้อหาของบทนี้ ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก ได้แก่ (i) กลยุทธ์ในการส่งเสริมการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย (ii) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย (iii) แนวทางการดำเนินงานแปลงนโยบายเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ และ (iv) ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินการตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

### 8.1 กลยุทธ์ในการส่งเสริมการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

การศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ รวมถึงแนวนโยบาย แผน ข้อตกลงระหว่างประเทศ กฎระเบียบ ตลอดจนการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการสำรวจข้อมูลสภาพกระบวนการโลจิสติกส์และการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งของไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ส่งผลให้ทราบถึงแนวนโยบายและความต้องการของประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย รวมทั้งการค้า การขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งเป็นพื้นฐานในการวางกลยุทธ์และกำหนดบทบาทของภาครัฐของไทยในการปรับตัวให้เข้ากับบริบทการพัฒนาของภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ทางการค้าและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย สามารถประเมินได้ดังแสดงในรูปที่ 8.1-1 โดยการวิเคราะห์ตามคู่ประเทศ มีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 8.1-1 สรุปยุทธศาสตร์/วิสัยทัศน์การเชื่อมโยงทางการค้าและการขนส่งที่สำคัญ

### 8.1.1 กลยุทธ์ระหว่างจีนตอนใต้ - ไทย

ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของรัฐบาลจีน คือ การเปิดเส้นทางการค้าให้แก่พื้นที่มณฑลทางตอนใต้และตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศ เพื่อขยายตลาดให้ภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตรกรรมของจีน ออกมาสู่ประเทศในกลุ่มอาเซียน ตลอดจนเปิดประตูการค้าด้านได้ออกสู่ภูมิภาคอื่น นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังต้องการแผ่ขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจที่มีต่อภูมิภาคอาเซียนให้มั่นคงมากขึ้น ดังนั้น รัฐบาลจีนจึงพยายามสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนและทางราง เชื่อมต่อกับโครงข่ายภายในประเทศของประเทศในกลุ่ม GMS ตลอดจนมาเลเซียและสิงคโปร์ เพื่อเปิดเส้นทางทางการค้าและการขนส่ง โดยเฉพาะโครงข่ายในแนว North - South Corridor ที่เชื่อมโยงมณฑลยูนนานกับ สปป.ลาว และไทย ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ นอกจากนี้ รัฐบาลจีนยังได้พยายามต่อขยายโครงข่ายระบบรางในเส้นทางที่ขนานกับแนว North - South Corridor ผ่านเวียงจันทน์ใน สปป.ลาว และ จ.หนองคาย และใช้แนวโครงข่ายทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือของไทยเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

นอกจากนี้ แนว Eastern Corridor ที่เชื่อมโยงมณฑลกว่างซีกับเวียดนาม ได้มีการทำข้อตกลง CBTA ระหว่างกัน ซึ่งทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของจีนสามารถขนส่งสินค้าทางถนนบนเส้นทางนี้ไปท่าเรือโฮฟองและท่าเรือหวุงอ่าวได้

รัฐบาลจีนได้พยายามขยายตลาดให้แก่สินค้าจีน โดยใช้บริษัทวิสาหกิจที่รัฐถือหุ้นเป็นแกนนำ และสนับสนุนให้ภาคเอกชนของจีนเข้าไปลงทุน เพื่อให้สามารถควบคุมเส้นทางการค้า เนื่องจากขนาดของทุนและแรงผลักดันของรัฐบาล ประกอบกับต้นทุนที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้บริษัทของจีนสามารถรุกตลาดของประเทศในกลุ่ม GMS ได้โดยง่าย

ในทางกลับกัน จำนวนประชากรและเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างรวดเร็วของจีนตอนใต้ ส่งผลให้เกิดอุปสงค์ในการอุปโภคบริโภคสูง โดยเฉพาะการบริโภคอาหารสดและผลไม้ เช่น ลำไย ทุเรียน เป็นต้น ซึ่งผู้นำเข้าของจีนสามารถใช้วิธีการซื้อล่วงหน้าแบบเหมายกสวน และให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ตนจีนถือหุ้นเข้ามารับสินค้าถึงสวน ทำให้สามารถควบคุมกลไกราคาให้ต่ำได้ แนวทางดังกล่าวก่อให้เกิดความเสี่ยงในระยะยาวต่อภาคการผลิตของไทย เนื่องจากผู้ซื้อสามารถควบคุมตลาดได้ทั้งหมด

กลยุทธ์ทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างจีนตอนใต้กับไทย ได้แก่ การเร่งสร้างกลไกทางเศรษฐกิจ เพื่อป้องกันการรุกตลาดของสินค้าและบริการโลจิสติกส์ของจีน ให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมระหว่างผู้ประกอบการทั้งจีนและไทย ในขณะเดียวกัน ภาครัฐควรส่งเสริมให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยเร่งสร้างความเชื่อถือและพันธมิตรกับผู้ประกอบการของจีน เพื่อช่วยเปิดตลาดให้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

ในส่วนของการตลาดสินค้าเกษตรของไทยนั้น จำเป็นต้องปรับกลไกการตลาด เพื่อสร้างอิสรภาพทางการค้าแก่ภาคการผลิตสินค้าเกษตรของไทย และลดการผูกขาดโดยผู้ซื้อ ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารความเสี่ยงทางการตลาดในระยะยาวได้

### 8.1.2 กลยุทธ์ระหว่างเวียดนาม - ไทย

เวียดนามมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งทางทะเลทั้งเพื่อการขนส่งทางชายฝั่ง และการขนส่งระหว่างประเทศ โดยพัฒนาท่าเรือ เช่น ท่าเรือในโฮจิมินห์ ท่าเรือหวุงอ่าว ท่าเรือด่าหนัง และท่าเรือไฮ่ฟอง ตลอดจนการพัฒนาอุตสาหกรรม นอกจากนี้ โครงข่ายถนนเพื่อการเข้าถึงท่าเรือก็เป็นนโยบายสำคัญที่รัฐบาลเวียดนามดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการปรับการบริหารจัดการท่าเรือให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการเชิงพาณิชย์

นอกจากโครงข่ายทางน้ำแล้ว เวียดนามยังได้พัฒนาโครงข่ายทางถนนสายหลักในแนวเหนือใต้ให้เป็น “แกนกลาง” สำหรับการเชื่อมต่อจากเวียดนามตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการปรับปรุงทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 (AH1) ให้เป็น 4 ช่องจราจร และการขยายทางด่วน ซึ่งการพัฒนาและก่อสร้างเริ่มจากเมืองสำคัญของเวียดนามก่อน เช่น โฮจิมินห์ และฮานอย ให้เชื่อมโยงกับเมืองอื่น จนสามารถครอบคลุมโครงข่ายการขนส่งตลอดแนวเวียดนามตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ได้ในอนาคต

ดังนั้น การมุ่งพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และโครงข่ายถนนเข้าสู่ท่าเรือ ตลอดจนการให้โครงข่ายถนนสามารถเชื่อมต่อการขนส่งตลอดแนวเวียดนามตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ได้นั้น อาจกล่าวได้ว่า นโยบายของเวียดนามเน้นให้เกิดการเชื่อมโยงตลอดแนวเวียดนามตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ เพื่อยกระดับศักยภาพการเป็นประตูการค้าฝั่งทะเลจีนใต้

อย่างไรก็ตาม ไทยไม่ได้มีพรมแดนติดต่อกับเวียดนามโดยตรง การค้าการขนส่งกับเวียดนามยังต้องผ่านกัมพูชา และสปป.ลาว ดังนั้น การดำเนินนโยบายในลักษณะพันธมิตร (Partnership) ระหว่างกัมพูชา กับ สปป.ลาว จึงเป็นประเด็นสำคัญให้เกิดการเชื่อมโยงการค้าการขนส่งระหว่างเวียดนามได้มากขึ้น ซึ่งอาจทำได้โดย

- (1) การเข้าไปลงทุนในเวียดนามตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ รวมถึงการให้บริการด้านโลจิสติกส์ โดยในระยะแรกควรเริ่มจากการสนับสนุนการติดต่อทางธุรกิจระหว่างกัน การรับช่วงผลิตรถยนต์ และรับช่วงขนส่งสินค้า
- (2) การร่วมพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายใน สปป.ลาว และกัมพูชา เพื่อให้สะดวกต่อการขนส่งสินค้าระหว่างกัน
- (3) การเจรจาเปิดเส้นทางขนส่งตาม GMS CBTA ให้สามารถเข้าถึงประตูการค้าของไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสำคัญของเวียดนาม

### 8.1.3 กลยุทธ์ระหว่าง สปป.ลาว - ไทย

นโยบายที่สำคัญของ สปป.ลาว ในการพัฒนาประเทศเพื่อเข้าสู่บริบทของ ASEAN Economic Community (AEC) ได้แก่ การเปลี่ยนประเทศจาก “Land Lock” ให้เป็น “Land Link” หรือการเปลี่ยนจากประเทศที่มีข้อจำกัดในการออกสู่ทะเล โดยใช้ข้อได้เปรียบในการเป็นประเทศที่อยู่ตรงกลางคาบสมุทรอินโดจีน สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจของประเทศในการเป็นทางผ่านของสินค้าที่ต้องขนส่งข้ามฝั่ง ทั้งนี้ สปป.ลาว ตั้งอยู่บนพื้นที่ที่มี Economic Corridor ผ่านหลายเส้นทาง ทั้ง North-South Corridor, East-West Corridor และเส้นทางค้าใหม่ที่มีศักยภาพ เช่น เส้นทาง R12 ที่เชื่อม จ.นครพนม กับ Eastern Corridor ในเวียดนาม

จึงกล่าวได้ว่า สปป.ลาว มีบทบาทเป็น “โซ่ข้อกลาง” ของเส้นทางการค้าที่สำคัญหลายเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ภาคอุตสาหกรรมและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว ยังมีศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศโดยรอบ ดังนั้น รัฐบาล สปป.ลาว จึงต้องการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นทางผ่านนี้ ให้แก่เศรษฐกิจของประเทศ

ดังนั้น กลยุทธ์ทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่าง สปป.ลาว กับไทย จึงควรเป็นการกระชับความเป็นพันธมิตร ในการนี้ ไทยควรใช้จุดเด่นจากขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการที่สูงกว่าเพื่อขยายฐานทางเศรษฐกิจเข้าไปใน สปป.ลาว โดยใช้การให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และตามด้วยการลงทุนในต่างประเทศจากผู้ประกอบการไทย (Outward Foreign Direct Investment : Outward FDI)

#### 8.1.4 กลยุทธ์ระหว่างเมียนมา - ไทย

เมียนมาอยู่ในสภาวะเริ่ม “เปิดประเทศ” นับตั้งแต่การยกเลิก “การคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจ”<sup>1</sup> จากต่างประเทศ ส่งผลให้เมียนมากลายเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกด้านเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทั้งโครงข่ายคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค รวมถึงการพัฒนาด้านการศึกษาและชุมชน อย่างไรก็ตาม การปกครองของเมียนมายังคงอยู่ภายใต้การปกครองโดยทหาร แต่ความเป็นอิสระในการจัดการภายในของชนกลุ่มน้อยแต่ละกลุ่มยังคงอยู่ ดังนั้น ในการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างไทยกับเมียนมาจึงจำเป็นต้องให้ทุกฝ่ายได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน ส่งผลเชิงบวกทั้งต่อระบบเศรษฐกิจไทย เมียนมา และรายได้ของชนกลุ่มน้อย โดยการผลักดันให้เกิดการเติบโตของการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ที่ประชาชนทั้งไทยและเมียนมาต่างก็ได้รับประโยชน์มีการจ้างงานและมีรายได้เพิ่มขึ้น

ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของเมียนมาเหมาะสมสำหรับการเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลไปยังอินเดีย ยุโรป และตะวันออกกลาง ซึ่งปัจจุบันเมียนมาใช้ท่าเรือย่างกุ้งเป็นหลัก และได้พัฒนาท่าเรือริลาว่าให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ ซึ่งปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้วและเริ่มรองรับสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกกับญี่ปุ่น เนื่องจากการลงทุนของญี่ปุ่นที่ต้องการขยายฐานการผลิต อีกทั้งเมียนมามีความพร้อมด้านทรัพยากรที่เป็นปัจจัยการผลิตให้กับญี่ปุ่น นอกจากนี้ ยังมีนักลงทุนจากเกาหลีใต้ ไต้หวัน และจีน เริ่มเข้าไปค้าขายและลงทุนในอุตสาหกรรมของเมียนมามากขึ้น

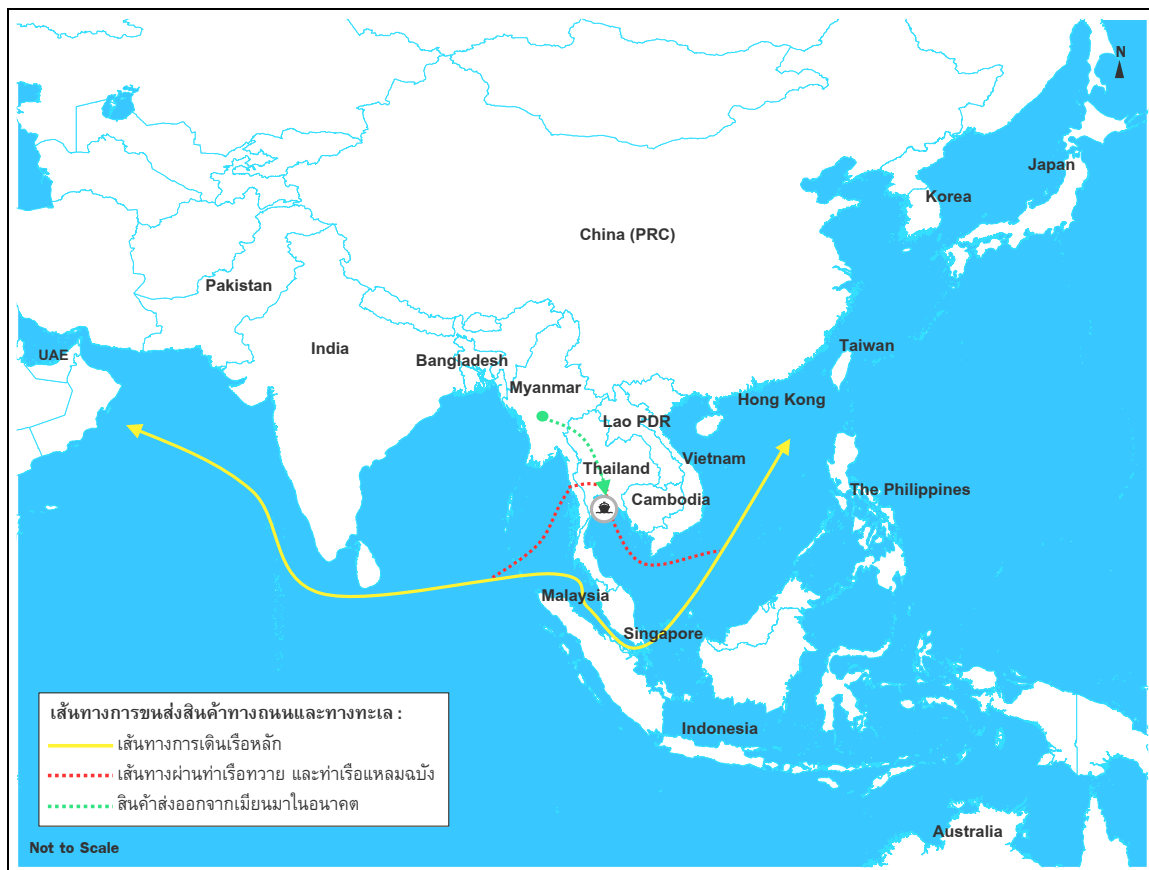
สำหรับการเชื่อมต่อกับฝั่งตะวันออก เมียนมาได้มีนโยบายให้ไทยเป็นทางผ่านเพื่อออกทะเล ดังนั้น หากมีการค้าการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับเมียนมาเพิ่มขึ้น รวมทั้งมีการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ระหว่างกันตามจุดผ่านแดนและด่านศุลกากรต่างๆ ที่ดีขึ้น การขนส่งระหว่างไทย-เมียนมา จะสะดวกรวดเร็ว สามารถเชื่อมต่อการขนส่งกับท่าเรือแหลมฉบังได้ในปริมาณที่สูงขึ้น ส่งผลให้การเติบโตของการค้าชายแดนสูงขึ้น การขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลทางฝั่งตะวันออก และขนส่งสินค้ากลับไปยังญี่ปุ่น เกาหลีใต้และจีนตะวันออกทำได้สะดวกยิ่งขึ้น จึงทำให้การค้าระหว่างประเทศของเมียนมาเติบโตสูงขึ้น ในขณะที่เดียวกันไทยก็ได้รับประโยชน์จากการเข้ามาใช้ท่าเรือแหลมฉบัง

นอกจากนี้ ในระยะยาว หากมีการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย อาจส่งผลต่อการยกระดับภาวะการจ้างงาน และรายได้ของเมียนมาในตอนใต้และปรับเปลี่ยนเมืองทวายให้เป็นเมืองอุตสาหกรรม อีกทั้งส่งผลให้ทวายเป็นประตู

<sup>1</sup> หมายถึง การยุติการคว่ำบาตรระหว่างประเทศ (Economic Sanction)

การค้าที่เชื่อมโยงระหว่างฝั่งทะเลอันดามันกับทะเลจีนใต้ที่สำคัญทางหนึ่ง เนื่องจากปัจจุบันโครงข่ายถนนของ Southern Corridor ช่วงไทย-กัมพูชา-เวียดนามตอนใต้ได้มีการยกระดับมาตรฐานทางให้สูงขึ้น (ปรับปรุงให้เป็น 4 ช่องจราจร) แต่โครงข่ายระหว่างไทยกับเมียนมาเข้าสู่ทวายยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) ดังนั้น หากโครงข่ายคมนาคมสามารถเข้าถึงโครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายได้ Southern Corridor จะสามารถเชื่อมโยงระหว่าง 4 ประเทศได้ คือ เมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม

ดังนั้น สิ่งที่เป็นประโยชน์แก่ทั้งเมียนมาและไทยสำหรับท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย คือ การเติบโตแบบก้าวกระโดดสำหรับภูมิภาคเมียนมาตอนใต้ และไทยมีประตูการค้าทางฝั่งทะเลอันดามัน นอกจากนี้ ไทยควรวิเคราะห์การใช้ประโยชน์หากมีท่าเรือทวาย เช่น การเข้าไปถือหุ้นเพื่อร่วมบริหารท่าเรือ การลงทุนโดยตรงในนิคมอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง การเข้าไปบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของสินค้าที่อาศัยท่าเรือทวาย ทั้งนี้ การดำเนินการไม่ควรให้กระทบกับส่วนแบ่งการตลาดของท่าเรือแหลมฉบัง



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 8.1-2 เส้นทางขนส่งสินค้าทางถนนและทางทะเลของไทยและเมียนมาในอนาคต

รูปที่ 8.1-2 แสดงเส้นทางการเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางทะเลระหว่างไทยกับเมียนมาในอนาคตที่เป็นไปได้ หากสามารถ (i) พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ ณ จุดผ่านแดน (ii) พัฒนาช่องทางการเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบังของสินค้าจากเมียนมาให้สะดวกขึ้น และ (iii) พัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวายให้การเข้าถึงท่าเรือสะดวก โดยที่ไทยควรต้องทบทวนและวิเคราะห์การดำเนินการร่วมลงทุนในท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรม

### 8.1.5 กลยุทธ์ระหว่างกัมพูชา - ไทย

นโยบายสำคัญของกัมพูชาคือการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในประเทศ โดยการดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) เพื่อกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ โดย Southern Corridor มีแนวโน้มมีความสำคัญในเชิงการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน ระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้ ซึ่งสังเกตได้จากการที่รัฐบาลญี่ปุ่นให้ความสนใจในการช่วยเหลือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และนักลงทุนญี่ปุ่นจำนวนมากได้ให้ความสนใจเข้ามาลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามแนว Corridor

กลยุทธ์ทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างกัมพูชา กับไทย จึงควรมุ่งเน้นการกระชับพันธมิตร โดยการให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเปิดช่องทางให้แก่ Outward Foreign Direct Investment จากไทย ในภาคอุตสาหกรรมและภาคโลจิสติกส์ เพื่อขยายฐานทางเศรษฐกิจให้ครอบคลุมทั้งโซ่คุณค่า โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมสิ่งทอ

### 8.1.6 กลยุทธ์ระหว่างมาเลเซีย - ไทย

ผลการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย แสดงถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มาเลเซียที่สูงกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ตลอดจนระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของมาเลเซียที่ค่อนข้างสูงกว่าไทย ส่งผลให้เกิดการแทรกซึมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ของมาเลเซียเข้ามายึดตลาดในภาคใต้ของไทย นอกจากนี้ มาเลเซียมีข้อได้เปรียบจากท่าเรือปีนังที่เป็นท่าเรือที่มีศักยภาพค่อนข้างสูง และเป็นทางออกหลักสู่ทะเลอันดามันของสินค้าไทย ถึงแม้ว่าสินค้าส่วนใหญ่ (เช่น ยางพารา) ต้องขนส่งจากท่าเรือปีนังไปขนถ่ายลงเรือใหญ่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ เพื่อขนส่งต่อไปยังจีน แต่เนื่องจากข้อจำกัดของท่าเรือสงขลา ทำให้สินค้าส่วนใหญ่ยังต้องพึ่งพาเส้นทางที่ผ่านท่าเรือปีนัง

ดังนั้น กลยุทธ์ที่สำคัญระหว่างมาเลเซียและไทยจึงสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

- (1) กลยุทธ์การเชื่อมโยงเป็น Land Bridge กับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ในอนาคต เพื่อเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันเข้ากับฝั่งทะเลอ่าวไทย ซึ่งนอกจากสามารถใช้เป็นเส้นทางลัดในการขนส่งสินค้าแทนการขนส่งทางเรืออ้อมแหลมมลายูแล้ว ยังเป็นการช่วยเสริมศักยภาพการขนส่งทางน้ำในภาคใต้ด้วย โดยในแนวทางนี้จำเป็นต้องอาศัยการพัฒนาท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 และโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับท่าเรือปีนังควบคู่ไปกับการบริหารจัดการและการทำการตลาดในเชิงรุก เพื่อดึงให้สายเรือหันมาใช้บริการเส้นทางนี้
- (2) กลยุทธ์การป้องกันการแทรกซึมของผู้ประกอบการมาเลเซีย โดยการปรับปรุงกลไกการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบัน

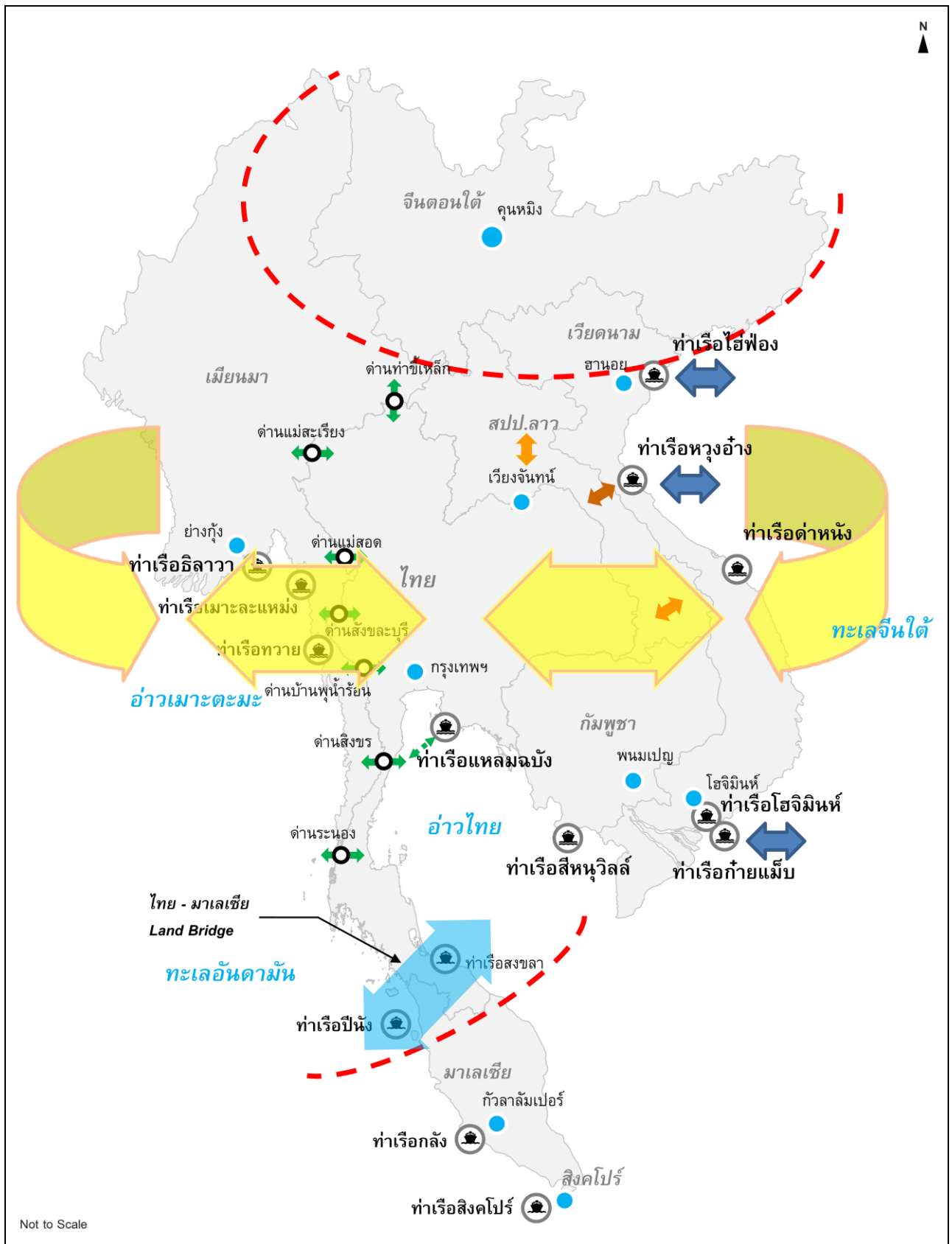
### 8.1.7 สรุปกลยุทธ์ของไทยในการส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

สำหรับกลยุทธ์การส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์กับจีนตอนใต้ นั้น เนื่องจากขนาดของเศรษฐกิจและจำนวนประชากรที่ใหญ่กว่าประเทศในกลุ่ม GMS อื่นๆ จึงเป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ ในการที่จีนกำลังแผ่ขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจลงมาถึงสู่ประเทศในกลุ่ม GMS อื่นๆ ทั้งในด้านการผลิต การบริการ และการเป็นตลาดรับซื้อสินค้า ดังนั้น จึงจำเป็นที่ไทยต้องใช้กลยุทธ์ในการปกป้องผู้ประกอบการและผู้บริโภคของไทยจากการท่วมตลาดและการยึดครองตลาดของผู้ประกอบการจีน โดยการสร้างระบบเกราะป้องกันทางเศรษฐกิจ เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม

นอกจากนี้ ไทยควรรวมกลุ่มกับประเทศที่ตกอยู่ในสถานการณ์เดียวกัน เพื่อถ่วงดุลอำนาจทางเศรษฐกิจกับจีน และในขณะเดียวกัน ก็สามารถช่วยถ่วงดุลการแผ่ขยายอิทธิพลของประเทศในซีกโลกตะวันตก (ได้แก่ สหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป) ได้อีกทางหนึ่ง

จากข้อวิเคราะห์ข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า กลยุทธ์ที่สำคัญที่ไทยควรนำมาใช้ คือ การกระชับความสัมพันธ์ในเชิงพันธมิตรกับประเทศในกลุ่มคาบสมุทรอินโดจีน ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา หรืออาจเรียกว่า กลยุทธ์ **“Strengthening Indochina Partnership Belt”** (รูปที่ 8.1-3) เพื่อสร้างสมดุลทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยไทยในฐานะที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าประเทศอื่นๆ ควรใช้ออกาสในการขึ้นเป็นผู้นำกลุ่ม และขยายฐานทางเศรษฐกิจออกไปสู่เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา





ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 8.1-3 กลยุทธ์ในการส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทย และประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย “Strengthening Indochina Partnership Belt”

จากสถานการณ์ในด้านการค้าและการขนส่งในภูมิภาค GMS และมาเลเซียที่ผ่านมา ทำให้สามารถวิเคราะห์ได้ว่า แนวความคิดในการสร้างตลาดการค้าและการขนส่งในลักษณะไร้พรมแดน (Borderless Trade and Transport) ในภูมิภาคนี้ เป็นเรื่องที่ยังไม่สามารถทำได้ในระยะเวลาอันใกล้ ดังนั้น ไทยจึงจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ของประเทศให้เป็นเชิงรุกมากขึ้น โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในต่างประเทศ ทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถควบคุมโซ่คุณค่า (Value Chain) ได้อย่างครบวงจร อีกทั้งยังเป็นการขยายฐานทางเศรษฐกิจของประเทศให้กว้างขึ้น โดยใช้โอกาสในการลงทุนใหม่ (Greenfield Investment) สำหรับ สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ซึ่งมีนโยบายที่ต้องการดึงดูดการลงทุนเข้าประเทศ ส่วนเวียดนามนั้น มีกฎระเบียบในการปกป้องธุรกิจของชาวเวียดนามมากกว่า สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ดังนั้นการรุกรตลาดของเวียดนาม จึงอาจเน้นการดำเนินการในลักษณะการควบรวมและซื้อกิจการ (Merger and Acquisition) และการเข้าไปถือหุ้นในบริษัทของเวียดนาม

ทั้งนี้ กลยุทธ์การกระชับพันธมิตรในคาบสมุทรอินโดจีน ควรให้ความสำคัญกับความช่วยเหลือในระดับรัฐต่อรัฐ (G2G) ในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศกลุ่มนี้ เพื่อแสดงถึงความจริงใจและนโยบายที่ชัดเจนของไทยในการเป็นพันธมิตรการพัฒนา เนื่องจากศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศกลุ่มนี้ต่ำกว่าไทย การช่วยเหลือในการพัฒนาดังกล่าวจึงเป็นการช่วยยกระดับศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศพันธมิตรเหล่านี้ลดลง

สำหรับการเชื่อมโยงระหว่างไทยกับมาเลเซียนั้น ในเชิงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง มาเลเซียสามารถเชื่อมโยงเป็นพันธมิตรการพัฒนา Land Bridge ร่วมกับไทยได้ โดยการเชื่อมโยงท่าเรือปีนังเข้ากับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ในอนาคต ขณะเดียวกับการสร้างกลไกระบบเกราะป้องกันการรุกรตลาดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มาเลเซีย เพื่อสร้างโอกาสและตลาดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมให้แก่ผู้ประกอบการไทย

## 8.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เป็นการนำกลยุทธ์ที่ได้เสนอแนะไว้ข้างต้น มาแปลงเป็นข้อเสนอแนะในภาพกว้าง ที่สามารถเป็นกรอบนโยบายให้ สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปดำเนินการต่อ ตลอดจนเป็นพื้นฐานในการจัดทำแผน และโครงการในการส่งเสริมการค้า การลงทุน และระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงในกลุ่มประเทศ GMS และมาเลเซีย โดยแบ่งข้อเสนอแนะออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่ (i) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (ii) การปรับปรุงกฎ ระเบียบ และข้อตกลง (iii) การปรับปรุงการบริหารจัดการของภาครัฐ เพื่อสร้างตลาดแก่ผู้ประกอบการไทย (iv) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย และ (v) การประเมินผลการพัฒนา

### 8.2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ข้อวิเคราะห์ในด้านต่างๆ โดยเฉพาะในประเด็นต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดน ได้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางถนน ที่ยังคงมีอยู่มากในระยะสั้นและระยะกลาง เนื่องจากเป็นทางเลือกเดียวที่มีความสะดวกและคล่องตัวสูงที่สุดในการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างจุดต้นทางและจุดหมายปลายทาง แม้ว่าจะต้องมีการขนถ่ายสินค้าบริเวณจุดผ่านแดน อย่างไรก็ตาม การพัฒนารูปแบบการขนส่งทางรางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านก็มีความจำเป็น เพื่อเสริมศักยภาพการขนส่งของ Corridor เมื่อเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มที่เติบโตขึ้น

ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อสนับสนุนการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย อาจแบ่งได้เป็น 3 ระยะ ตามความสำคัญเร่งด่วน ดังนี้

#### ระยะสั้น (เริ่มภายใน 1 ถึง 2 ปี)

- (1) เร่งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์ (เช่น ลานจอดรถ ศูนย์ขนถ่ายสินค้า ลานกองตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น) บริเวณพื้นที่ด่านศุลกากรที่มีลำดับความสำคัญสูง ได้แก่ ด่านศุลกากรที่อยู่ใน Southern Corridor, East - West Corridor และด่านศุลกากรนครพนม
- (2) ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ในการพัฒนามาตรฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกในกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ต่างๆ บริเวณด่านศุลกากร ให้มีมาตรฐานทัดเทียมด่านฝั่งไทย เพื่อสนับสนุนการค้าและนิคมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
- (3) สนับสนุนการพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกที่มีมาตรฐานสูง และมีการเก็บค่าใช้ทาง (โดยอาจพัฒนาต่อไปเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ในอนาคต) ในเส้นทางต่อไปนี้
  - เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือสงขลา - อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา - ด่านสะเดา
  - เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างด่านเชียงของ - กรุงเทพฯ - ท่าเรือแหลมฉบัง โดยอาจเชื่อมต่อและประสานเป็นโครงข่ายเสริมกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง
  - เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างด่านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี - วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก โดยอาจเชื่อมต่อและประสานเป็นโครงข่ายเสริมกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - บ้านโป่ง
- (4) พัฒนาท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อขยายศักยภาพของประตูการค้าสู่อาเซียนของพื้นที่ภาคใต้
- (5) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นเส้นทางคู่ขนานกับ North-South Corridor โดยเชื่อมโยงระหว่าง จ.หนองคาย-ชุมทางแก่งคอย- ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการพัฒนาทางรถไฟจากจีนตอนใต้ผ่าน สปป.ลาว

#### ระยะกลาง (เริ่มภายใน 3 ถึง 5 ปี)

- (1) พัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกที่มีมาตรฐานสูง และมีการเก็บค่าใช้ทาง (โดยอาจพัฒนาต่อไปเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้ในอนาคต) ในเส้นทางเชื่อมโยงด่านสะเดา กับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ในลักษณะของ Land Bridge
- (2) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ใน Corridor สายใต้ โดยเฉพาะในช่วง จ.สุราษฎร์ธานี - จ.สงขลา - ด่านปาดังเบซาร์ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงกับโครงข่ายทางรถไฟของมาเลเซีย และช่วยเสริมศักยภาพของการขนส่งสินค้าใน Corridor เชื่อมโยงไทย - มาเลเซีย ซึ่งมีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงที่สุดในปัจจุบัน

#### ระยะยาว (เริ่มภายใน 6 ถึง 10 ปี)

พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ใน Corridor ที่มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงคาบสมุทรอินโดจีน ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ท่าเรือทวาย (เมียนมา) เพื่อต่อเชื่อมกับทางรถไฟสายใต้ ซึ่งสามารถทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีทางเลือกในการขนส่งสินค้าออกสู่ฝั่งทะเลปากตะวันตกของไทย จากเดิมที่จำเป็นต้องพึ่งพาท่าเรือปีนังและท่าเรือกลังของมาเลเซีย ในการขนส่งสินค้าออกจากพื้นที่ภาคใต้

## 8.2.2 การปรับปรุงกฎ ระเบียบ และข้อตกลง

กฎ ระเบียบ ที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และ มาเลเซีย ที่ควรได้รับการปรับปรุงมีดังนี้

- (1) ปรับปรุงกฎ ระเบียบ และข้อตกลงของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เอื้อต่อการนำระบบบัตรคิวมาประยุกต์ใช้ในการเข้ารับบริการที่ด่านศุลกากร เพื่อให้สามารถเก็บข้อมูล และควบคุมระยะเวลาในการให้บริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในด่านศุลกากร
- (2) เร่งประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ในการปรับปรุงกฎ ระเบียบ และข้อตกลงภายในของแต่ละประเทศ เพื่อให้สามารถนำระบบ Single-stop Inspection มาใช้งาน ณ ด่านศุลกากร ที่อยู่บน Southern Corridor, East - West Corridor และด่านนครพนม (บนเส้นทาง R12) ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญที่ควรเร่งพัฒนา
- (3) ปรับปรุงระเบียบของกรมศุลกากรและกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับระยะเวลาการปฏิบัติงานที่ด่านศุลกากร ให้สามารถให้บริการนอกเวลาราชการได้ โดยผู้ประกอบการไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม โดยเฉพาะที่ด่านศุลกากรที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า-ออกสูง
- (4) สนับสนุนการทำข้อตกลง GMS CBTA ในเส้นทางใหม่ๆ เพื่อเปิดโอกาสในการทำการค้าระหว่างกันของ ประเทศในกลุ่ม GMS โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงแหล่งผลิตสินค้าในระดับต่างๆ และแหล่งบริโภค เพื่อให้เส้นทางตามข้อตกลงก่อให้เกิดประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจอย่างแท้จริง ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญในการเปิดเส้นทางตาม Southern Corridor (ให้ครบทั้ง 4 ประเทศ) เชื่อมโยงเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีแนวโน้มในการเจริญเติบโตสูง

## 8.2.3 การปรับปรุงการบริหารจัดการของภาครัฐ เพื่อสร้างตลาดแก่ผู้ประกอบการไทย

จากกลยุทธ์การกระตุ้นพันธมิตรในคาบสมุทรอินโดจีนข้างต้น ปัจจัยสำคัญในการสร้างตลาดให้แก่ผู้ประกอบการไทย ทั้งในส่วนของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ได้แก่ การส่งเสริม Outward Foreign Direct Investment ของผู้ประกอบการไทยในต่างประเทศ ให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวให้ประสบผลสำเร็จได้นั้น จำเป็นต้องมีการปรับปรุงกลไกการบริหารจัดการของหน่วยงาน ภาครัฐที่เกี่ยวข้องโดย

- (1) กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการไทย ในต่างประเทศที่ชัดเจน โดยให้ความสำคัญในลำดับสูงแก่ประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และ กัมพูชา เพื่อให้หน่วยงานปฏิบัติในกระทรวงต่างๆ สามารถแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และโปร่งใส
- (2) จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะขึ้น เพื่อรับผิดชอบการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการที่ต้องการลงทุน ในต่างประเทศ โดยให้มีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือแบบบูรณาการ ตั้งแต่การกำหนดกลยุทธ์ การช่วยเหลือ ในด้านการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ (เช่น การจดทะเบียน การขอ อนุญาตต่างๆ เป็นต้น) การช่วยเหลือในการระดมเงินลงทุน เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึง แหล่งเงินลงทุนที่มีต้นทุนทางการเงินและความเสี่ยงต่ำ การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี การเจรจา สิทธิประโยชน์ที่รัฐบาลต่างประเทศจะให้แก่ผู้ลงทุนไทย ตลอดจนการให้ความรู้และข้อมูลที่จำเป็น ของประเทศเป้าหมาย

นอกจากในบริบทของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรมและผู้ให้บริการโลจิสติกส์แล้ว การเปิดตลาดการลงทุนและบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานในประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน ก็เป็นแนวทางในการสร้างตลาดให้แก่ภาคเอกชนไทยที่มีความเชี่ยวชาญในด้านการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานในด้านการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางด่วนระบบรถไฟฟ้า เรือ ด้านศุลกากร ตลอดจนศูนย์กระจายสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ต่างๆ ซึ่งในขณะเดียวกันก็จะช่วยกระชับความเป็นพันธมิตรกับประเทศเหล่านี้ การดำเนินการในส่วนนี้ควรรวมถึง

- (1) การให้ความช่วยเหลือประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน (ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา) ในรูปของเงินกู้เงินผ่อนปรน และความช่วยเหลือในลักษณะ Technical Assistance เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- (2) การสนับสนุนเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญและเงินทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในลักษณะ การร่วมลงทุนรัฐ-เอกชน (Public-Private Partnerships : PPP)

#### 8.2.4 การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย

การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย จำเป็นต้องอาศัยการผลักดันอย่างจริงจังและเป็นระบบจากภาครัฐ เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ เนื่องจากความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยนั้น นอกจากขึ้นกับการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการเองแล้ว ยังขึ้นกับปัจจัยภายนอกที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของภาคเอกชนอีกหลายประการ เช่น “Non-trade Barrier” ในประเทศคู่ค้า หรือศักยภาพของบริษัทคู่แข่งของต่างชาติ เป็นต้น ดังนั้น แนวทางดำเนินการของภาครัฐเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย จึงควรเป็นการกระตุ้นให้ผู้ประกอบการพัฒนาตนเองและกำกับดูแลตลาดให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยจำเป็นต้องดำเนินการทั้งในเชิงรุกและเชิงรับ การส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในต่างประเทศนั้น เป็นมาตรการเชิงรุกที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ภาครัฐจำเป็นต้องมีมาตรการสนับสนุนเพื่อสร้างความแข็งแกร่งของระบบการควบคุมให้เกิดความเป็นธรรมในการแข่งขัน ตลอดจนความแข็งแกร่งของผู้ประกอบการเอง โดยมาตรการที่จำเป็น ได้แก่

- (1) เร่งปฏิรูปกลไกการบังคับใช้พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 และ พระราชบัญญัติตอบโต้การทุ่มตลาดและการอุดหนุนซึ่งสินค้าจากต่างประเทศ พ.ศ. 2542 ให้สามารถนำมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อปกป้องผู้ประกอบการไทย และผู้ประกอบการต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในไทยให้อยู่ภายใต้กรอบการแข่งขันที่เป็นธรรม ซึ่งจะเป็นการสร้างค่านาเชื่อถือให้แก่ประเทศ และช่วยดึงดูดการลงทุนเข้าไทยอีกทางหนึ่งด้วย
- (2) ร่วมมือกับภาคเอกชน ในการจัดทำมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติในสาขาโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับมาตรฐานแรงงานของไทยตั้งแต่ระดับปฏิบัติการไปจนถึงระดับบริหาร อีกทั้งยังสามารถนำมาตรฐานดังกล่าวมาใช้เป็นต้นแบบในการกำหนดมาตรฐานฝีมือแรงงานสาขาโลจิสติกส์ ให้แก่ประเทศพันธมิตรในคาบสมุทรอินโดจีนด้วย
- (3) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและผลิตภัณฑ์ในภาคอุตสาหกรรมและภาคขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนการนำเอาผลการวิจัยออกมาใช้ในเชิงพาณิชย์ เพื่อกระตุ้นให้ตลาดขยายตัว
- (4) สนับสนุนให้มีการพัฒนาธุรกิจประกันภัยในการขนส่งสินค้าในประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย เพื่อช่วยลดความเสี่ยงในการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามแนว Corridor ต่างๆ

## 8.2.5 การประเมินผลการพัฒนา

การประเมินผลการพัฒนาเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การพัฒนามีความสมบูรณ์ เนื่องจากจะทำให้ทราบถึงระดับของความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผน ตลอดจนระดับผลกระทบต่อตัวชี้วัดที่ได้กำหนดไว้ โดยในประเด็นของการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์นี้ รัฐบาลควรมอบหมายหน้าที่รับผิดชอบแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด (โดยเฉพาะกรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า) รวมถึงหน่วยงานพัฒนาโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงด่านศุลกากร ให้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่การประเมินผลตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ โดยให้มีหน่วยงานกลางในการประสานงานรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องและต่อเนื่อง

## 8.3 แนวทางการดำเนินงานแปลงนโยบายเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายข้างต้น สามารถสรุปเป็นระยะเวลาการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบ แสดงดังตารางที่ 8.3-1

ตารางที่ 8.3-1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ระยะเวลาการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	ระยะเวลาการดำเนินงาน			หน่วยงานรับผิดชอบ
	ระยะสั้น (1 ถึง 2 ปี)	ระยะกลาง (3 ถึง 5 ปี)	ระยะยาว (6 ถึง 10 ปี)	
1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก				
1.1) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ด่านศุลกากร	✓			<ul style="list-style-type: none"><li>กรมศุลกากร</li><li>กรมการขนส่งทางบก</li></ul>
1.2) ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศในคาบสมุทรอินโดจีนในการพัฒนามาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ต่างๆ บริเวณด่านศุลกากร	✓			<ul style="list-style-type: none"><li>กระทรวงการคลัง</li></ul>
1.3) สนับสนุนการพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck Route) <ul style="list-style-type: none"><li>เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือสงขลา - อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา - ด่านสะเดา</li><li>เส้นทางเชื่อมโยงระหว่าง ด่านเชียงของ - กรุงเทพฯ - ท่าเรือแหลมฉบัง</li><li>เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างด่านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี - วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก</li></ul>	✓			<ul style="list-style-type: none"><li>กรมทางหลวง</li></ul>
1.4) พัฒนาท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2	✓			<ul style="list-style-type: none"><li>กรมเจ้าท่า / การท่าเรือแห่งประเทศไทย</li></ul>
1.5) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ	✓			<ul style="list-style-type: none"><li>การรถไฟแห่งประเทศไทย</li></ul>
1.6) พัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุก ในเส้นทางเชื่อมโยงด่านสะเดา กับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2		✓		<ul style="list-style-type: none"><li>กรมทางหลวง</li></ul>
1.7) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ใน Corridor สายใต้ เชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย		✓		<ul style="list-style-type: none"><li>การรถไฟแห่งประเทศไทย</li></ul>
1.8) พัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เส้นทาง กรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี -ท่าเรือทวาย (เมียนมา)			✓	<ul style="list-style-type: none"><li>การรถไฟแห่งประเทศไทย</li></ul>

**ตารางที่ 8.3-1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ระยะเวลาการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบ (ต่อ)**

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	ระยะเวลาการดำเนินงาน			หน่วยงานรับผิดชอบ
	ระยะสั้น (1 ถึง 2 ปี)	ระยะกลาง (3 ถึง 5 ปี)	ระยะยาว (6 ถึง 10 ปี)	
2) การปรับปรุงกฎ ระเบียบ และข้อตกลง				
2.1) นำระบบบัตรคิวมาประยุกต์ใช้ในการเข้ารับบริการที่ด่านศุลกากร	✓			• กรมศุลกากร
2.2) นำระบบ Single-stop Inspection มาใช้งาน ณ ด่านศุลกากรที่อยู่บน Southern Corridor, East - West Corridor และด่านนครพนม	✓			• กรมศุลกากร • หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในบริเวณด่านศุลกากร
2.3) ปรับปรุงระเบียบของกรมศุลกากรและกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับระยะเวลาการปฏิบัติงานที่ด่านศุลกากรหลัก	✓			• กรมศุลกากร • หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในบริเวณด่านศุลกากร
2.4) สนับสนุนการทำข้อตกลง GMS CBTA ในเส้นทางใหม่ๆ		✓		• กระทรวงคมนาคม • กระทรวงพาณิชย์
3) การปรับปรุงการบริหารจัดการของภาครัฐ เพื่อสร้างตลาดแก่ผู้ประกอบการไทย				
3.1) กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการไทย ในต่างประเทศ ที่ชัดเจน	✓			• กระทรวงการคลัง • สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
3.2) จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะขึ้นเพื่อรับผิดชอบการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการที่ต้องการลงทุนในต่างประเทศ	✓			• กระทรวงการคลัง • สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
3.3) การให้ความช่วยเหลือประเทศในคาบสมุทรอินโดจีน ในรูปของเงินกู้ยืมเงินผ่อนปรน และความช่วยเหลือในลักษณะ Technical Assistance		✓		• กระทรวงการคลัง
3.4) ให้การสนับสนุนเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญและเงินทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในลักษณะ Public-Private Partnerships ในกลุ่มประเทศ Indochina Partnership Belt		✓		• กระทรวงการคลัง • สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
4) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย				
4.1) เร่งปฏิรูปกลไกการบังคับใช้ พ.ร.บ.การแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 และพ.ร.บ.ตอบโต้การทุ่มตลาด และการอุดหนุนซึ่งสินค้าจากต่างประเทศ พ.ศ. 2542 ให้สามารถนำมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ	✓			• กระทรวงพาณิชย์
4.2) ร่วมมือกับภาคเอกชน ในการจัดทำมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติในสาขาโลจิสติกส์	✓			• กระทรวงแรงงาน
4.3) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและผลิตภัณฑ์ในภาคอุตสาหกรรมและภาคขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนการนำเอาผลการวิจัยออกมาใช้ในเชิงพาณิชย์			✓	• กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
4.4) สนับสนุนให้มีการพัฒนาธุรกิจประกันภัยในการขนส่งสินค้าในประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย	✓			• กระทรวงการคลัง
5) การประเมินผลการพัฒนา				
5.1) มอบหมายหน้าที่รับผิดชอบแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดให้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการประเมินผล	✓			• กรมศุลกากร • หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการเชื่อมโยงด่านศุลกากร

ที่มา: ที่ปรึกษา

## 8.4 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการดำเนินการตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การดำเนินการตามข้อเสนอแนะข้างต้น ย่อมเกิดผลดีแก่ฐานเศรษฐกิจของไทยในภาพรวม ที่มีแนวโน้มการขยายตัวออกไปในประเทศพันธมิตร ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ซึ่งช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศลดการพึ่งพารายได้จากการส่งออก นอกจากนี้ การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์บริเวณจุดผ่านแดนทั้งในและต่างประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล ส่งผลให้กระบวนการโลจิสติกส์ในแต่ละ Corridor สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ต่ำลง ส่วนการที่ภาครัฐสนับสนุนการสร้างเสริมศักยภาพในการแข่งขันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในด้านต่างๆ สามารถส่งผลให้ผู้ประกอบการเหล่านั้น สามารถขยายตลาดและขอบเขตการให้บริการออกสู่ประเทศเพื่อนบ้านได้

ทั้งนี้ ความเสี่ยงที่สำคัญของการดำเนินการตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ได้แก่ ความเสี่ยงด้านการเมือง (Political Risk) หรืออีกนัยหนึ่ง คือ การขาดความชัดเจนและความต่อเนื่องของการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลทุกรัฐบาลในกลุ่มประเทศ GMS และมาเลเซีย ถือเป็นความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อประโยชน์ที่เกิดแก่ระบบเศรษฐกิจของประเทศสูงที่สุด นอกจากนี้ ยังมีความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่แน่นอนในนโยบายการปรับโครงสร้างภาครัฐของไทยให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินงานตามกลยุทธ์ล่าช้าหรือไม่ประสบผลสำเร็จ

ดังนั้น สามารถสรุปปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินการตามข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังนี้

- (1) ความชัดเจนและความต่อเนื่องของนโยบายภาครัฐ ทั้งในด้านการสนับสนุน Outward Foreign Direct Investment การลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในประเทศ และการประเมินผลตัวชี้วัดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า
- (2) การปรับโครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้สามารถดำเนินการตามนโยบายของภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (3) ความสามารถในการดำเนินการเพื่อกระชับความเป็นพันธมิตรในกลุ่ม Indochina Partnership Belt ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริม Outward Foreign Direct Investment ในประเทศดังกล่าวให้เกิดประสิทธิผล
- (4) ความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม Indochina Partnership Belt ในการลงสัตยาบันในความตกลง CBTA ในเส้นทางที่มีความสำคัญ ตลอดจนการปรับปรุงกฎ ระเบียบภายในประเทศ และการกำกับดูแลหน่วยงานส่วนท้องถิ่นให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขภายใต้ความตกลงนั้นๆ