

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล และสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรม ภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึงการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่างๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า ประกอบกับนโยบายรัฐบาลในปัจจุบัน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) เพื่อกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการกระจายความเจริญไปในพื้นที่ที่เหมาะสมอย่างเป็นระบบ

นอกจากนั้น ประเทศไทย (ไทย) ยังมีความได้เปรียบเชิงกายภาพ ภายใต้ลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาความเชื่อมโยงเพื่อเป็นศูนย์กลางการผลิตและการกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค ทั้งนี้ ไทยจะต้องให้ความสำคัญต่อการสร้างความเข้มแข็งภายใน โดยการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ เพื่อให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มในโซ่อุปทานของสินค้าและบริการ รวมทั้ง สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม (Market High Value Segmentation) โดยการสร้างศักยภาพ และการพัฒนาฐานการผลิตในพื้นที่เหมาะสม และมีข้อได้เปรียบในเส้นทางการขนส่งและการเชื่อมโยงฐานการผลิตของตลาดผู้บริโภคสินค้าชั้นกลางและชั้นปลาย โดยจะต้องมีการวางแผนรองรับการปรับตัวดังกล่าว ทั้งในเรื่องการเพิ่มผลิตภาพของภาคการผลิต การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการสร้างความร่วมมือการเชื่อมโยงโครงข่ายในโซ่อุปทานทั้งในระดับภูมิภาค และระดับโลก

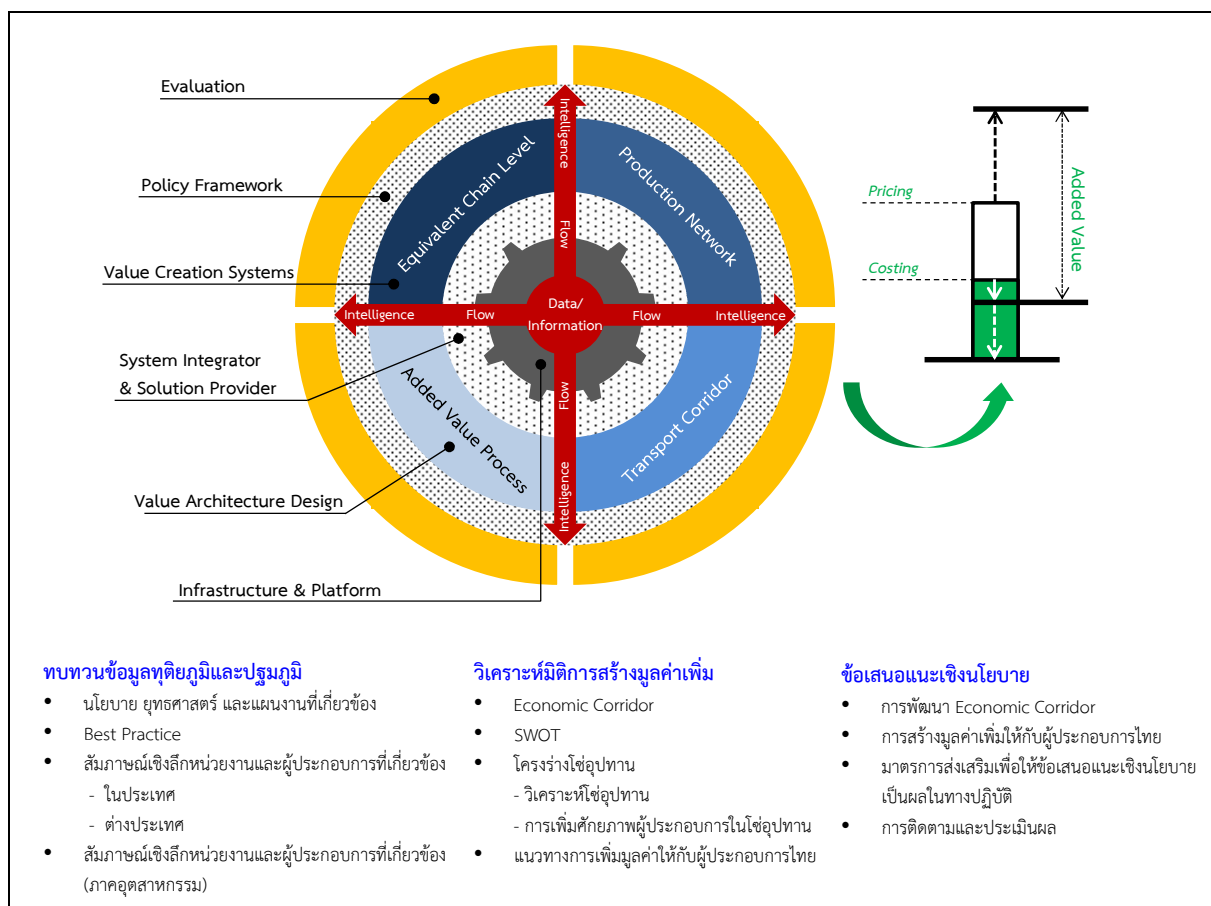
ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการศึกษาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อศึกษาเชิงลึกแนวทางการพัฒนาการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการ และกิจกรรมโลจิสติกส์ ตลอดจนโซ่อุปทานและเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการไทยตามแนว Economic Corridor ที่สำคัญของประเทศ และกำหนดกรอบการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกและการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงการค้าการลงทุน การพัฒนาการผลิต และฐานการผลิตใหม่ที่สำคัญของประเทศและอนุภูมิภาค เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผนยุทธศาสตร์ และนโยบายด้านการสร้างมูลค่าเพิ่ม การอำนวยความสะดวกที่สอดคล้องกับการปรับตัวของผู้ประกอบการ และสนับสนุนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้ง การเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายในประเทศและภูมิภาคอย่างยั่งยืนต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- (1) เพื่อศึกษาเชิงลึกถึงแนวทางการพัฒนาการเพิ่มมูลค่าของโซ่อุปทานตามแนว Economic Corridor ที่สำคัญ แนวทางการพัฒนาด้านการผลิตและบริการ การค้าการลงทุน การขนส่ง และการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค และภูมิภาค ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว หลังจากการรวมตัวอย่างเป็นทางการของ ASEAN Economic Community (AEC) สอดคล้องกับแนวนโยบายรัฐบาล ในการพัฒนาเชิงพื้นที่ ทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแนวชายแดนและรูปแบบคลัสเตอร์
- (2) เพื่อศึกษาจัดทำข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกและโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงการค้าการลงทุน การพัฒนาการผลิต และฐานการผลิตใหม่ที่สำคัญของประเทศและอนุภูมิภาค
- (3) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แนวทางการพัฒนา มาตรการเพื่อส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มตามแนว Economic Corridor ที่สำคัญของประเทศ

1.3 การดำเนินการศึกษา

การดำเนินการศึกษาของโครงการศึกษาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานตามแนว Economic Corridor ในภาพรวม สามารถสรุปได้ดังรูปที่ 1.3-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 1.3-1 การดำเนินการศึกษาของโครงการ

โดยการศึกษาได้พิจารณา Economic Corridor ทั้งหมด 3 แนว ได้แก่ (i) North-South Economic Corridor (ii) East-West Economic Corridor และ (iii) Southern Economic Corridor และมีขอบเขตการศึกษาวิเคราะห์ Economic Corridor ดังนี้ :

- (1) **North-South Economic Corridor** พิจารณา North-South Economic Corridor ที่เป็นงานศึกษาของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank : ADB) (คุนหมิง - กรุงเทพมหานคร) เชื่อมต่อสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) - ไทย นอกจากนี้ ยังได้พิจารณาถึงการเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้ของไทยกับสหพันธรัฐมาเลเซีย (มาเลเซีย) เนื่องจากเป็นแนวต่อเนื่องมาจาก North-South Economic Corridor ตามงานศึกษาของ ADB
- (2) **East-West Economic Corridor** พิจารณาเส้นทางมาละแหม่ง (สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา)) - ด้านศุลกากรแม่สอด (ไทย) - ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ไทย) - ท่าเรือด่านัง (สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม)) รวมถึงเส้นทางการค้า ผ่านจังหวัดนครพนม (ด้านศุลกากรนครพนม) - ด้านศุลกากรท่าแขก (สปป.ลาว) และด้านศุลกากรหวุงอ้าง (เวียดนาม) ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าทางเลือกของ East-West Economic Corridor ที่มีศักยภาพสูง และ

- (3) **Southern Economic Corridor** พิจารณา เริ่มต้นตั้งแต่ ท่าเรือทวาย (เมียนมา) มาจนถึง ด้านศุลกากร อรัญประเทศ (ไทย) แล้วต่อเชื่อมไปยังท่าเรือหวงเต่า (เวียดนาม) บูรณาการกับแนวนโยบายส่งเสริมการพัฒนา โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) และการพัฒนาก้าวสู่ อุตสาหกรรม 4.0 (Industry 4.0) ของรัฐบาลปัจจุบัน

ขอบเขตของการศึกษาวิเคราะห์ Economic Corridor สามารถแสดงได้ดังรูปที่ 1.3-2



ที่มา: ปรับปรุงจากรายงานการศึกษาโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี, พ.ศ. 2558

รูปที่ 1.3-2 ขอบเขตของการศึกษาวิเคราะห์ Economic Corridor

สภาพภายในของแต่ละ Economic Corridor ประกอบด้วย กิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การผลิต การค้า การลงทุน บริการขนส่ง และโลจิสติกส์ เป็นต้น โดยเกิดการเชื่อมโยงระหว่างกัน เกิดการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์ โดยมีบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการเคลื่อนย้ายเหล่านั้น นอกจากนี้ แต่ละ Economic Corridor ยังได้รับผลกระทบจากปัจจัยการค้า การลงทุนจากประเทศนอกขอบเขตของ Economic Corridor ที่แตกต่างกัน ทำให้การศึกษาและวิเคราะห์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มตามแนว Economic Corridor ต้องดำเนินการทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ให้ครอบคลุมในหลายมิติ

ปัจจุบันการสร้างมูลค่าเพิ่มในโซ่อุปทานมีมิติของการเชื่อมโยงข้อมูลเข้ามามีบทบาทมากขึ้นเพื่อให้เกิด (i) การเชื่อมโยงโซ่อุปทานระหว่างต้นทาง-ปลายทาง (มิติ Equivalent Chain Level) (ii) การเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตระหว่างฐานการผลิต (มิติ Production Network) (iii) การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งเพื่อการลดต้นทุนในการขนส่งและโลจิสติกส์ (มิติ Transport Corridor) และ (iv) การเพิ่มมูลค่าโดยการสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ การขยายจุดแข็งของกิจกรรมในโซ่อุปทาน และการรักษาฐานของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (มิติ Added Value Process) อย่างไรก็ตาม อิทธิพลของต่างประเทศในการเข้ามาเป็นผู้เล่นหลักในการค้า การผลิตสินค้าและบริการ ได้มีผลกระทบในกระบวนการเชื่อมโยงระดับโลก จึงทำให้การสร้างมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการไทยและประเทศไทย ต้องมีการสร้างแบรนด์และจุดขายของสินค้าให้มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว (Unique) ซึ่งเป็นแนวคิดการสร้างมูลค่าที่มีการสร้างสรรค์ขึ้นมาใหม่หรือการออกแบบสถาปัตยกรรมคุณค่า (Value Architecture Design)

ดังนั้น แนวคิดการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานในยุคที่ต้องใช้การเชื่อมโยงข้อมูล ระบบเทคโนโลยี และการสื่อสาร Big Data และ Internet of Things (IoT) จึงเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยในการวางแผนและบริหารจัดการกระบวนการเชื่อมโยงโซ่อุปทาน และจำเป็นต้องอาศัยการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายจากภาครัฐ

1.4 ผลที่ได้รับจากการศึกษา

1.4.1 ผลผลิต

- (1) รายงานการศึกษา (รายงานฉบับสมบูรณ์) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของประเทศ โดยสาระสำคัญประกอบด้วย สถานภาพปัจจุบัน ปัจจัยที่เป็นปัญหาอุปสรรคหรือสนับสนุนการพัฒนา และบริบทการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานตามแนว Economic Corridor ที่สำคัญ
- (2) ข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน
- (3) รายงานผลการศึกษาสารวจพื้นที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานที่สำคัญในระดับมาตรฐานสากลด้านกระบวนการโลจิสติกส์และสภาพระบบจุดเชื่อมต่อโครงข่ายการค้าที่สำคัญ โดยนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายแนวทางการพัฒนา

1.4.2 ผลลัพธ์

ผลการศึกษาด้านการค้า การลงทุน การผลิต การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและโซ่อุปทานตามแนว Economic Corridor ที่สำคัญ เป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ใช้ประกอบการกำหนดนโยบายกรอบแนวทางการพัฒนาการเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ และการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ตามแนว Economic Corridor ที่สำคัญ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

1.5 รายงานฉบับสมบูรณ์

รายงานฉบับสมบูรณ์ ประกอบด้วยเนื้อหาสาระ 8 บท ได้แก่

- บทที่ 1 บทนำ
- บทที่ 2 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
- บทที่ 3 สภาพฐานการผลิตและข้อมูลด้านการค้า การลงทุนภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมตามแนว Economic Corridor
- บทที่ 4 ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการผลิตและบริการ
- บทที่ 5 การวิเคราะห์ SWOT และการจัดลำดับความสำคัญของ Economic Corridor
- บทที่ 6 การวิเคราะห์โครงสร้างโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย
- บทที่ 7 การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน
- บทที่ 8 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- ภาคผนวก
 - ภาคผนวก ก สรุปนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง
 - ภาคผนวก ข การทบทวนข้อมูล Economic Corridor ที่เกี่ยวข้อง
 - ภาคผนวก ค สรุปผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
 - ภาคผนวก ง การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาเชิงพื้นที่
 - ภาคผนวก จ ข้อมูลพื้นฐานของสินค้าตัวเลือก
 - ภาคผนวก ฉ การพิจารณาคัดเลือกสินค้าด้วยกระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP)
 - ภาคผนวก ช สรุปผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ภาคอุตสาหกรรม)
 - ภาคผนวก ซ รายงานผลการศึกษาลำดับพื้นที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานที่สำคัญในระดับมาตรฐานสากล ณ ประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐประชาชนจีน
 - ภาคผนวก ฌ สรุปผลการสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็น