

บทที่ 2 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

การศึกษารวบรวมทบทวน นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน รายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ทิศทาง เป้าหมาย และแนวทางการพัฒนาการสร้างความมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการ กิจกรรมโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน และการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการไทยตามแนว Economic Corridor ที่สำคัญของประเทศ

การศึกษา รวบรวม และทบทวนข้อมูล ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ (i) การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานและรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง (ii) กรณีศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มของโซ่อุปทานในต่างประเทศ และ (iii) สรุปทิศทางของนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และกรณีศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มของโซ่อุปทานในต่างประเทศ โดยแสดงรายละเอียดดังนี้

2.1 การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลทุติยภูมิเกี่ยวกับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานและรายงานการศึกษาที่นำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษา รวบรวมได้จากเอกสารรายงานการศึกษาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 24 รายการ เช่น กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ยุทธศาสตร์โมเดล “ประเทศไทย 4.0” และ “อุตสาหกรรม 4.0” (พ.ศ. 2560-2579) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) (พ.ศ. 2560-2564) และข้อเสนอกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทยเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตสู่ความเข้มแข็งที่ยั่งยืน (พ.ศ. 2559) เป็นต้น

ผลที่ได้รับจากการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ทำให้ทราบถึงข้อมูลภาพรวมด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการสร้างความมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานตามแนว Economic Corridor รวมทั้ง ข้อมูลแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ผลจากการทบทวนยังสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาวิเคราะห์ด้านต่างๆ ตามกรอบแนวคิดของการศึกษา ได้แก่ (i) ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา (ii) ด้านความเชื่อมโยงจุดต้นทาง-ปลายทาง (Transport Corridor) (iii) ด้านความเชื่อมโยงการค้าและการผลิต (Production Network) และ (iv) ด้านโซ่อุปทาน (Supply Chain) และห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)

สรุปรายการที่มีการทบทวน และแนวทางการนำไปใช้ดังตารางที่ 2.1-1 ทั้งนี้ รายละเอียดของแต่ละรายการ แสดงดังภาคผนวก ก (สรุปนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง)

ตารางที่ 2.1-1 รายการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการนำไปประยุกต์ใช้ประกอบการศึกษาด้านต่างๆ			
		นโยบาย และยุทธศาสตร์ ที่เกี่ยวข้องกับ การศึกษา	ความเชื่อมโยง จุดเส้นทาง-ปลายทาง (Transport Corridor)	ความเชื่อมโยง การค้าและการผลิต (Production Network)	โซ่อุปทาน (Supply Chain) และห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)
1	กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) : คณะรัฐมนตรี	✓			
2	นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ (พ.ศ. 2558) : คณะรัฐมนตรี	✓	✓	✓	✓
3	นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (พ.ศ. 2559) : คณะรัฐมนตรี	✓	✓	✓	✓
4	แผนพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัด 4 ปี (พ.ศ. 2557-2560) : คณะรัฐมนตรี	✓	✓	✓	
5	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓	
6	แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓	✓
7	ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) : กระทรวงคมนาคม	✓	✓		
8	ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ในระดับประเทศ (พ.ศ. 2560-2564) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓	
9	ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) : คณะรัฐมนตรี	✓		✓	
10	ยุทธศาสตร์โมเดล “ประเทศไทย 4.0” และ “อุตสาหกรรม 4.0” (พ.ศ. 2560-2579) : คณะรัฐมนตรี	✓		✓	
11	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓	✓
12	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓	✓
13	โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554) : สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี		✓		
14	โครงการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษา การค้า ขยายแดนและการค้าผ่านแดน (พ.ศ. 2552) : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม		✓	✓	
15	โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ (พ.ศ. 2557) : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม		✓	✓	
16	โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) (พ.ศ. 2558) : สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 2.1-1 รายการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับ	นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการนำไปประยุกต์ใช้ประกอบการศึกษาด้านต่างๆ			
		นโยบาย และยุทธศาสตร์ ที่เกี่ยวข้องกับ การศึกษา	ความเชื่อมโยง จุดต้นทาง-ปลายทาง (Transport Corridor)	ความเชื่อมโยง การค้าและการผลิต (Production Network)	โซ่อุปทาน (Supply Chain) และห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)
17	โครงข่ายเส้นทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) (พ.ศ. 2558) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี		✓		
18	โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ.2556-2560) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี		✓		
19	โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) (พ.ศ. 2560-2564) : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓	✓
20	รายงานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ (พ.ศ. 2560): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม		✓	✓	✓
21	การประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการท่าเรือบกเพื่อสนับสนุนการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ. 2559) : กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม		✓	✓	✓
22	ข้อเสนอกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทยเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตสู่ความเข้มแข็งที่ยั่งยืน (พ.ศ. 2559) : สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี			✓	
23	สรุปการเสวนาเรื่อง ระบบ Logistics บนเส้นทางสายไหมใหม่ระหว่างจีนและยุโรป (พ.ศ. 2560) : ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	✓	✓		✓
24	“One Belt One Road and Industrial Capacity Cooperation” (พ.ศ. 2560) : สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์	✓	✓		✓

ที่มา: ที่ปรึกษา

1) ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา

การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทย เป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยในการพัฒนาและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) นโยบายและแผนยุทธศาสตร์เหล่านี้ ได้มีการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศ โดยมุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ และให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเศรษฐกิจตั้งแต่ระดับฐานรากในชุมชน การส่งเสริมวิสาหกิจเพื่อสังคม การสร้างแรงงานที่มีทักษะและความรู้ด้านเทคโนโลยี เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

นอกจากนี้ ในปัจจุบันประเทศไทย (ไทย) อยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านการพัฒนา จากประเทศกำลังพัฒนา สร้างรายได้จากการพัฒนาอุตสาหกรรมและการส่งออก แต่ยังไม่สามารถพัฒนาไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้ว หรือยังไม่พ้นสภาพจากประเทศรายได้ปานกลาง ดังนั้น ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมในยุคปัจจุบัน จึงมีแนวนโยบายในการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจของไทยไปสู่ “Value-based Economy” หรือ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” ซึ่งเป็นการขับเคลื่อน ให้เกิดการเปลี่ยนแปลง 3 มิติสำคัญ คือ (i) เปลี่ยนจากการผลิตสินค้า “โภคภัณฑ์” ไปสู่สินค้าเชิง “นวัตกรรม” (ii) เปลี่ยนจากการเน้นภาคการ “ผลิตสินค้า” ไปสู่การเน้นภาค “บริการ” มากขึ้น และ (iii) เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนประเทศไทยด้วยภาคอุตสาหกรรม ไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม

ต่อมา ภาครัฐจึงได้มีการวางยุทธศาสตร์โมเดล “ประเทศไทย 4.0” และอุตสาหกรรม 4.0 (พ.ศ. 2560-2579) และยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถพัฒนากระบวนการและผลิตภัณฑ์ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มแก่ระบบเศรษฐกิจของประเทศ และแข่งขันกับทั่วโลกได้

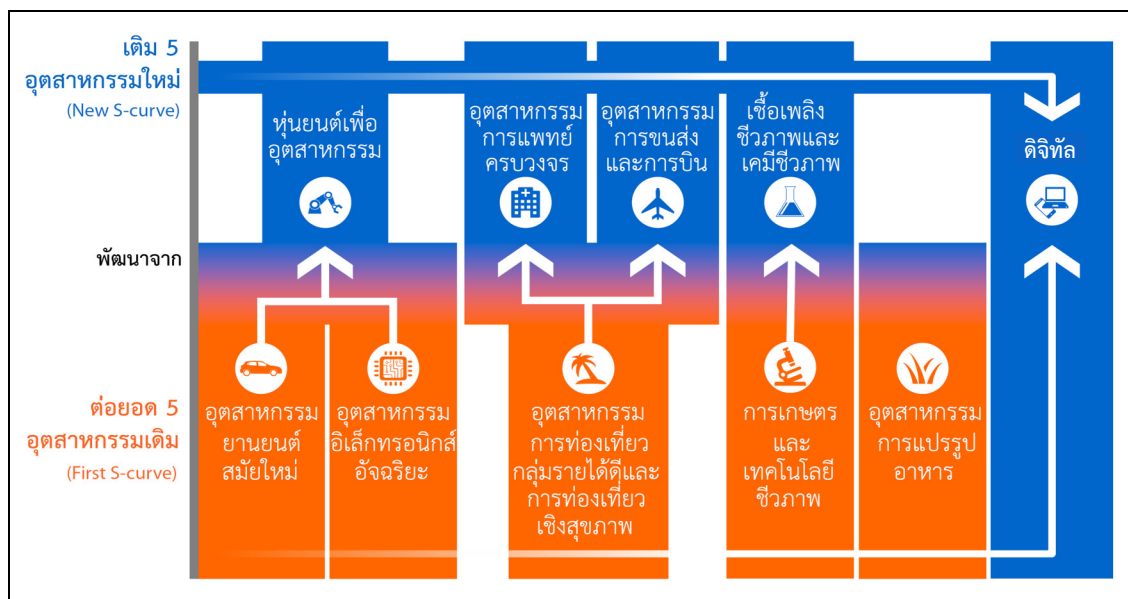
ยุทธศาสตร์ดังกล่าว มุ่งเน้นให้ไทยพัฒนา :

- (1) จากการเกษตรแบบดั้งเดิม (Traditional Farming) ไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี (Smart Farming)
- (2) จาก Traditional SMEs ไปสู่การเป็น Smart Enterprises และ Start ups ที่มีศักยภาพสูง
- (3) จาก Traditional Services ซึ่งมีการสร้างมูลค่าค่อนข้างต่ำ ไปสู่ High Value Services และ
- (4) จากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะสูง

นอกจากนั้น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างเป็นรูปธรรม ต้องมีการขับเคลื่อนพัฒนาวิทยาการ ความคิดสร้างสรรค์ นวัตกรรม วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และการวิจัยและพัฒนา แล้วต่อยอดในกลุ่มเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมเป้าหมาย ดังนี้

- (1) กลุ่มอาหาร เกษตร และเทคโนโลยีชีวภาพ (Food, Agriculture and Bio-tech)
- (2) กลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ (Health, Wellness and Bio-med)
- (3) กลุ่มเครื่องมืออุปกรณ์อัจฉริยะ หุ่นยนต์ และระบบเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุม (Smart Devices, Robotics and Mechatronics)
- (4) กลุ่มดิจิทัล เทคโนโลยีอินเทอร์เน็ตที่เชื่อมต่อและบังคับอุปกรณ์ต่างๆ ปัญญาประดิษฐ์ และเทคโนโลยีสมองกลฝังตัว (Digital, IoT, Artificial Intelligence and Embedded Technology)
- (5) กลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ วัฒนธรรม และบริการที่มีมูลค่าสูง (Creative, Culture and High Value Services)

กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายดังกล่าว ได้มีการจัดกลุ่มออกเป็น (i) First S-curve คือ การต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมที่ไทยมีศักยภาพอยู่แล้ว และ (ii) New S-curve คือ การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ สรุปรูปที่ 2.1-1



ที่มา: <http://thaipublica.org>

รูปที่ 2.1-1 แนวคิดการพัฒนา Industry 4.0 โดยเน้นกลุ่มอุตสาหกรรม First S-curve และ New S-curve

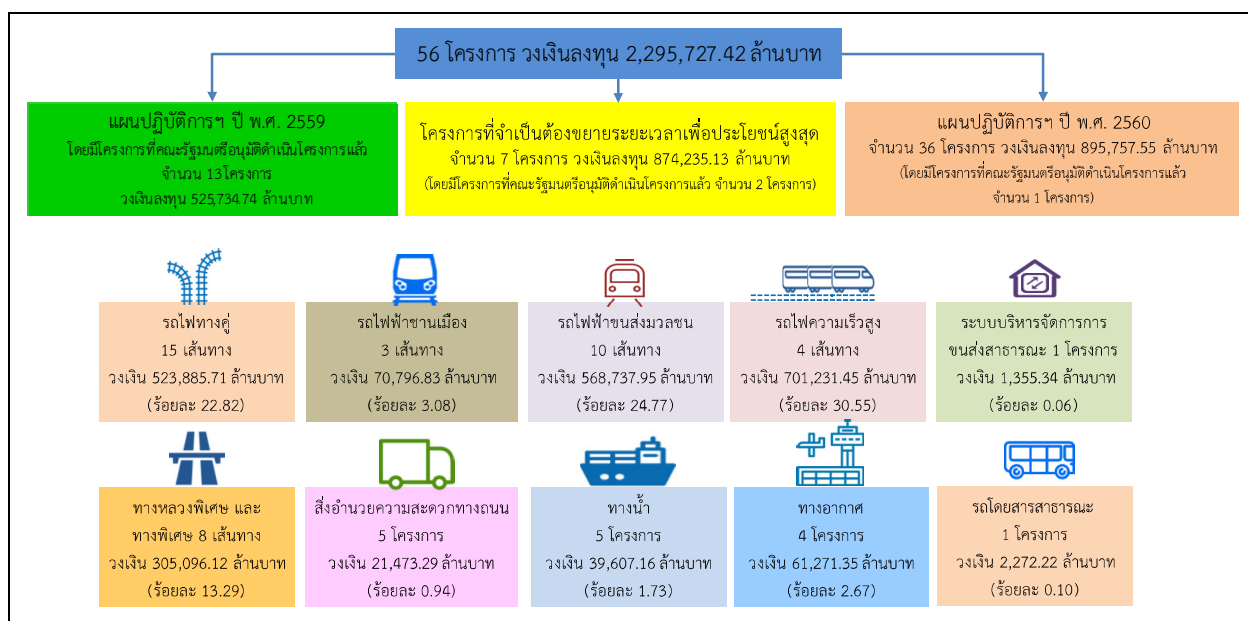
จากที่กล่าวมา นโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนงานของภาครัฐให้ความสำคัญทั้งการพัฒนาเชิงพื้นที่ การส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยมีทิศทางการพัฒนาสอดคล้องตาม EEC (กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกของไทยและพื้นที่ต่อเนื่อง) รวมทั้งการวางกรอบนโยบายการพัฒนาเพื่อเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรม 4.0 โดยคาดว่าจะการดำเนินการดังกล่าวจะยิ่งเสริมสร้างการสร้างความแข็งแกร่งของผู้ประกอบการไทยและนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับระบบเศรษฐกิจ

2) ด้านความเชื่อมโยงจุดต้นทาง-ปลายทาง (Transport Corridor)

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ถือเป็นรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ซึ่งเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงได้ทำการทบทวนนโยบายและโครงการศึกษาที่สำคัญ เช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน รวมถึงรายงานการศึกษาโครงการต่างๆ เช่น โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ โครงข่ายเส้นทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) และโครงการศึกษาอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเส้นทางคมนาคม ประตูการค้า และจุดเชื่อมต่อที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองสำคัญๆ ในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) 6 ประเทศ คือ ไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) ตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) ราชอาณาจักรกัมพูชา (กัมพูชา) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา)

นโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนงานของภาครัฐทำให้เกิดการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมภายในประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ และการเชื่อมต่อระหว่างแหล่งผลิตสินค้ากับประตูการค้า ทำให้เกิดความสะดวกในการเคลื่อนย้ายจุดต้นทาง-ปลายทาง และเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนว Economic Corridor ที่ผ่านประเทศไทย ได้แก่ (i) North-South Economic Corridor (ii) East-West Economic Corridor และ (iii) Southern Economic Corridor

จากยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) โดยกระทรวงคมนาคม ได้ทำการกำหนดแผนปฏิบัติการลงทุนคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2559-2560 (รูปที่ 2.1-2) โดยงบประมาณลงทุนส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในระบบขนส่งมวลชนและรถไฟความเร็วสูง นอกจากนี้ งบประมาณร้อยละ 23 นำไปใช้ลงทุนในรถไฟทางคู่ เนื่องจากการให้ความสำคัญต่อการลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ส่วนการลงทุนร้อยละ 13 เพื่อเพิ่มโครงข่ายของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทำให้การขนส่งทางถนนสะดวก ปลอดภัยยิ่งขึ้น รวมทั้งมีการอนุมัติการลงทุนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน การขยายท่าเรือแหลมฉบัง และการขนส่งทางอากาศ โดยสถานะของการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของไทย รวมถึงต่างประเทศที่อยู่ในแนว Economic Corridor และการเชื่อมต่อกับประตูการค้าที่เกี่ยวข้องจะวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 3 (สภาพฐานการผลิตและข้อมูลด้านการค้า การลงทุนภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมตามแนว Economic Corridor)



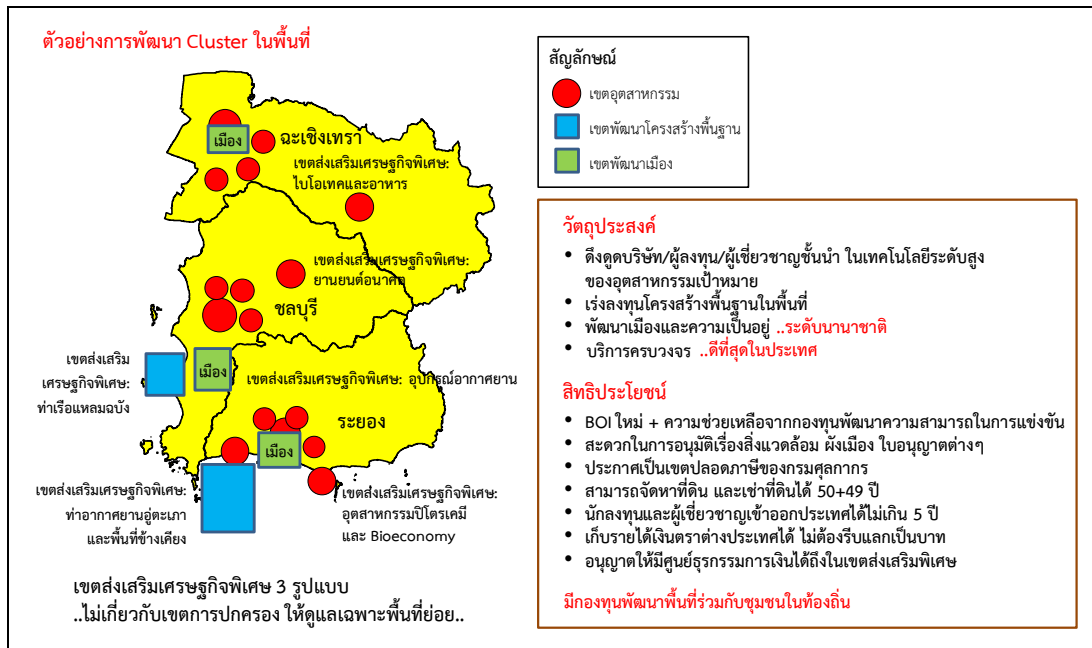
ที่มา: กระทรวงคมนาคม

รูปที่ 2.1-2 ภาพรวมแผนปฏิบัติการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2559-2560

3) ด้านความเชื่อมโยงการค้าและการผลิต (Production Network)

ในด้านความเชื่อมโยงของการค้าและการผลิต ได้ทำการทบทวนนโยบายและยุทธศาสตร์ของชาติ รวมทั้งแผนงานและรายงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และฉบับที่ 3 โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ เป็นต้น เพื่อวิเคราะห์กิจกรรมการผลิต การค้าระหว่างประเทศ เครือข่ายคลัสเตอร์ การพัฒนาระบบจุดเชื่อมต่อ (Node System) และความสำเร็จในการขนส่งวัตถุดิบระหว่างพื้นที่ โดยอยู่บนพื้นฐานการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการสร้างมูลค่าเพิ่มของโซ่อุปทาน

นอกจากนั้น ได้ทำการทบทวนโครงการพัฒนา EEC และยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี เพื่อพิจารณาถึงการเพิ่มขึ้นของแหล่งผลิตสินค้าแหล่งใหม่ ที่อาจเกิดขึ้นจากการผลักดันนโยบายของชาติ จาก (ร่าง) พระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ... โดย EEC มีพื้นที่ครอบคลุมจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง (รูปที่ 2.1-3) โดยในพื้นที่ดังกล่าว ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของเขตนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่ง รวมทั้งเป็นเขตที่จะได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อกับแหล่งผลิต ซึ่งนอกจากการลงทุนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งแล้ว EEC ยังจะได้รับการส่งเสริมการลงทุนโดยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีในด้านต่างๆ ด้วย



ที่มา: ปรับปรุงจาก (ร่าง) พระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ ภาควิชาออก พ.ศ. ... , กระทรวงอุตสาหกรรม

รูปที่ 2.1-3 ตัวอย่างการพัฒนาคลัสเตอร์ใน Eastern Economic Corridor

4) ด้านโซ่อุปทาน (Supply Chain) และห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)

การวิเคราะห์โซ่อุปทาน ได้ทำการทบทวนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และฉบับที่ 3 โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) พร้อมทั้งรายงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) และได้ทำการทบทวนนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ และโครงการพัฒนา EEC เพื่อพิจารณาการบริหารจัดการโซ่อุปทานของธุรกิจและผู้ประกอบการไทย ตามนโยบายของชาติที่กำลังผลักดันในปัจจุบัน

สำหรับห่วงโซ่มูลค่าเป็นการเชื่อมโยงในเชิงลึก จากการเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐานและแหล่ง/ฐานการผลิตที่พิจารณา การเชื่อมโยงในเชิงพื้นที่เช่นเดียวกับโซ่อุปทาน แต่ห่วงโซ่มูลค่าเป็นการวิเคราะห์คุณค่าที่ได้จากกิจกรรม โดยพิจารณาจากคุณค่าที่ส่งมอบแก่ผู้บริโภค/ลูกค้าเป็นลำดับแรก แล้วพัฒนาแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมที่เกิดขึ้น ดังนั้น การเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้ประกอบการนั้น ควรต้องพิจารณาทั้งสองส่วนนี้พร้อมกัน

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) มีเป้าหมายเพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์ของไทย สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

(1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน ประกอบด้วย

- กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล โดยในภาคเกษตรกรรม จะสนับสนุนและพัฒนาระบบการจัดการผลผลิตในฟาร์มเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร ในภาคอุตสาหกรรมจะสนับสนุนผู้ประกอบการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและซอฟต์แวร์บริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Industries : SMIs) เพื่อให้ผู้ประกอบการมีการจัดการอย่างเป็นระบบ

- กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) โดยพัฒนาผู้ประกอบการเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) ให้สามารถค้าขายสินค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้
 - กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ สนับสนุนการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงินให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนาคต ผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศ เพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และส่งเสริมการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green & Safety Logistics)
- (2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พัฒนาระบบโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน
- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า
 - สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุน
 - สร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน
 - พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์
 - พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window: NSW) ให้สมบูรณ์ เร่งรัดการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลางระบบ NSW เชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ครอบคลุมหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW) ได้อย่างสมบูรณ์
 - กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ สนับสนุนการปรับลดขั้นตอนในการออกใบอนุญาตการนำเข้าส่งออกตามแนวทางการให้บริการแบบ Single Window และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล
 - กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ
- (3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วยบุคลากร นวัตกรรมและเทคโนโลยีและระบบติดตามประเมินผล
- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ ปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ และจัดตั้งสถาบันพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐาน สนับสนุนองค์กรกำกับดูแลวิชาชีพ มาตรฐาน และการประเมินคุณภาพการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล
 - กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ และพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผล การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 แสดงถึงทิศทางและเป้าหมายการพัฒนามูลค่าของโซ่อุปทานทั้งสำหรับผู้ประกอบการไทยในด้านการผลิต การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุนด้านบุคลากร นวัตกรรมและเทคโนโลยี

2.2 กรณีศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มของโซ่อุปทานในต่างประเทศ

กรณีศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มของโซ่อุปทานในต่างประเทศ ได้คัดเลือกจากความสำเร็จและการนำนโยบายและแผนงานที่ดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยรวบรวมและวิเคราะห์กรณีศึกษาหรือแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) เพื่อวัตถุประสงค์ในการสรุปประเด็นที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้สำหรับ Economic Corridor ที่มีศักยภาพต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของไทย และการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานที่สำคัญในระดับมาตรฐานสากล โดย Best Practice ที่ดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์ในงานศึกษานี้ แบ่งเป็น 3 ส่วน คือ

- (1) การจัดการ Corridor (Corridor Management) ในการสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม ตัวอย่าง Best Practice ที่ดำเนินการทบทวน อาทิ
 - การวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสหภาพยุโรป (TEN-T)
 - แนวคิดการพัฒนา Corridor ของประเทศญี่ปุ่น
- (2) นโยบายส่งเสริมเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่มีบทบาทต่อการลงทุนใน Economic Corridor ของไทย อาทิ
 - นโยบายการพัฒนาภาคตะวันตก หรือ Great Western Development Strategy และนโยบายในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่ของสาธารณรัฐประชาชนจีน
 - Industrial Roadmap 4.0, Japan's Revitalization Strategy และ Cool Japan Initiative ของประเทศญี่ปุ่น
- (3) Business Strategy ของบริษัทข้ามชาติในการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตสินค้าและบริการ
 - กลยุทธ์การสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรม (Keiretsu Network) ของประเทศญี่ปุ่น
 - นโยบาย “Plant Re-engineering”¹ ของบริษัทแม่ของ Fiat ที่ใช้ในสาธารณรัฐโปแลนด์

1) การจัดการ Corridor (Corridor Management) ในการสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม

1.1) การวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสหภาพยุโรป (TEN-T)

Economic Corridor ของสหภาพยุโรปมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาหลายสิบปี เรียกว่า “TEN-T” ทั้งนี้ ได้มีแนวคิดการพัฒนา Corridor ใหม่ โดยประกาศนโยบายการพัฒนาและปรับแนว Corridor ใหม่เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2557 เพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงของโครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิก โดยมุ่งเน้น

- การลดอุปสรรคของการขนส่งทางรถไฟ
- การลดภาวะคอขวดที่เป็นข้อจำกัดของการเชื่อมโยงตลาดระหว่างประเทศสมาชิก
- การเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งโดยอาศัยนวัตกรรมใหม่ๆ

นอกจากนี้ การจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนในโครงการต่างๆ (แหล่งเงินลงทุนมาจาก European Investment Bank และรัฐบาลของประเทศสมาชิก) ได้พิจารณาประเด็นของการจ้างงานและการเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ สำหรับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ได้มีการวางแผนการลงทุนระยะยาว คาดว่าโครงการสามารถดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2593 การวางแผนการพัฒนาแบ่งเป็น 2 ส่วน (i) Comprehensive Network และ (ii) Core Network โดยมีรายละเอียดดังนี้

¹ Luc Billiet, “The challenges of Supply Chain Management at Fiat Auto”, EUROLOG 2006, 25th ASLOG National Congress

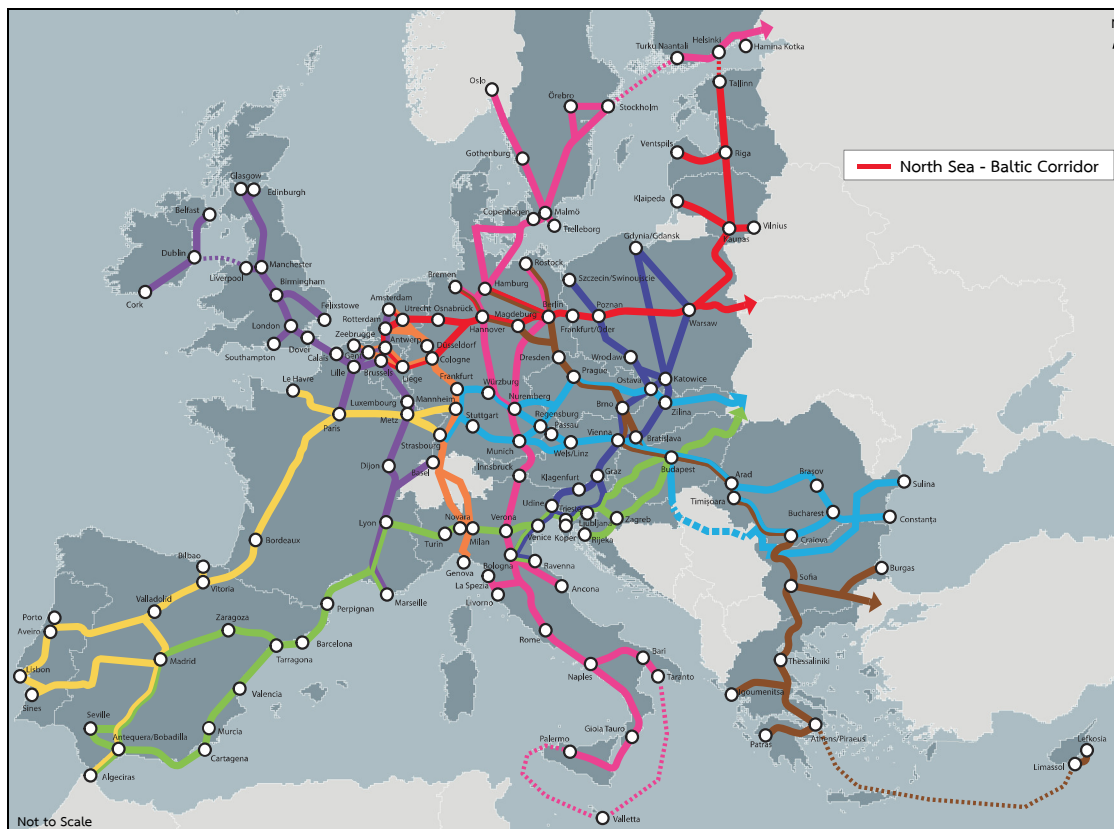
(1) Comprehensive Network : การพัฒนาโครงข่ายในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามความหนาแน่นของปริมาณการขนส่งให้ครอบคลุมทุกภาคส่วนของทวีปยุโรปทั้งพื้นที่ในโครงข่ายหลัก และพื้นที่รอบนอก เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การพัฒนาเมืองและสังคม และการเคลื่อนย้ายของประชาชน การวางแผนใช้หลักเกณฑ์ทั่วไป เช่น ปริมาณความต้องการขนส่ง และความต้องการเข้าถึงพื้นที่ส่วนต่างๆ เป็นต้น โดยโครงข่ายเหล่านี้ครอบคลุมการขนส่งทั้งทางราง ทางถนน และทางน้ำ ดังนี้

1. ทางรางยาว 138,072 กิโลเมตร
2. ทางถนนยาว 136,706 กิโลเมตร
3. ทางน้ำในประเทศ 23,506 กิโลเมตร

(2) Core Network : เป็นส่วนหนึ่งของ Comprehensive Network วางแผนตามกลยุทธ์การเคลื่อนย้ายคนและสินค้าในการเชื่อมต่อภายในทวีปยุโรปและภูมิภาคอื่นๆ ของโลก กำหนดเป็น Core Network ทั้งสิ้น 9 แนว ครอบคลุมการขนส่งทางราง ทางถนน และทางน้ำ ดังนี้

1. ทางรางยาว 50,762 กิโลเมตร
2. ทางถนนยาว 34,401 กิโลเมตร
3. ทางน้ำในประเทศ 12,880 กิโลเมตร

Core Network ในหลายส่วนได้รับการพัฒนาแล้ว แต่ยังคงมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง โดย Corridor ของ TEN-T ที่มีความน่าสนใจ เนื่องจากกำลังเริ่มมีการพัฒนาอย่างจริงจัง เชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว และกำลังพัฒนา คือ “North Sea-Baltic Corridor” (แสดงดังเส้นสีแดง ในรูปที่ 2.2-1)



ที่มา: www.ec.europa.eu

รูปที่ 2.2-1 North Sea-Baltic Corridor

North Sea-Baltic Corridor เชื่อมต่อระหว่างสหราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ (เนเธอร์แลนด์) ราชอาณาจักรเบลเยียม (เบลเยียม) และสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (เยอรมนี) อันเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายเชื่อมต่อท่าเรือสำคัญของทวีปยุโรป (อาทิ รอตเตอร์ดัม (Rotterdam) แอนต์เวิร์ป (Antwerp) และฮัมบวร์ค (Hamburg)) อย่างไรก็ตาม Corridor นี้ยังมีโครงข่ายส่วนที่ขาด (Missing Links) และระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จำเป็นต้องพัฒนาต่อไป คือ การเชื่อมต่อระหว่างสาธารณรัฐโปแลนด์ (โปแลนด์) และอีก 3 ประเทศ ที่อยู่ติดกับทะเลบอลติก (Baltic) คือ สาธารณรัฐลิทัวเนีย (ลิทัวเนีย) สาธารณรัฐลัตเวีย (ลัตเวีย) และสาธารณรัฐเอสโตเนีย (เอสโตเนีย)

ดังนั้น แนวทางพัฒนาที่สำคัญ คือ การปรับปรุงระบบการขนถ่ายสินค้าทางรถไฟระหว่างโปแลนด์กับลิทัวเนีย เนื่องจากขนาดทางรถไฟตั้งแต่ท่าสมุทรแอตแลนติกจนถึงตอนใต้ติดพื้นที่เขตแดนลิทัวเนียเป็นทางขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) ขนาด 1.43 เมตร แต่ของลิทัวเนีย ลัตเวีย และเอสโตเนีย เป็นทางขนาดกว้างกว่ามาตรฐาน (Broad Gauge) ขนาด 1.52 เมตร อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวยังไม่ประสบความสำเร็จ จึงได้มีโครงการใหม่ เรียกว่า “Rail Baltica Project” เพื่อปรับทางรถไฟให้เป็นขนาดมาตรฐานจากโปแลนด์ผ่านลิทัวเนีย ลัตเวีย และเอสโตเนีย นอกจากนี้ ยังมีโครงการปรับปรุงโครงข่ายรถไฟไฟฟ้า และทางหลวงเชื่อมโยงโปแลนด์กับสามประเทศดังกล่าวนี้ด้วย

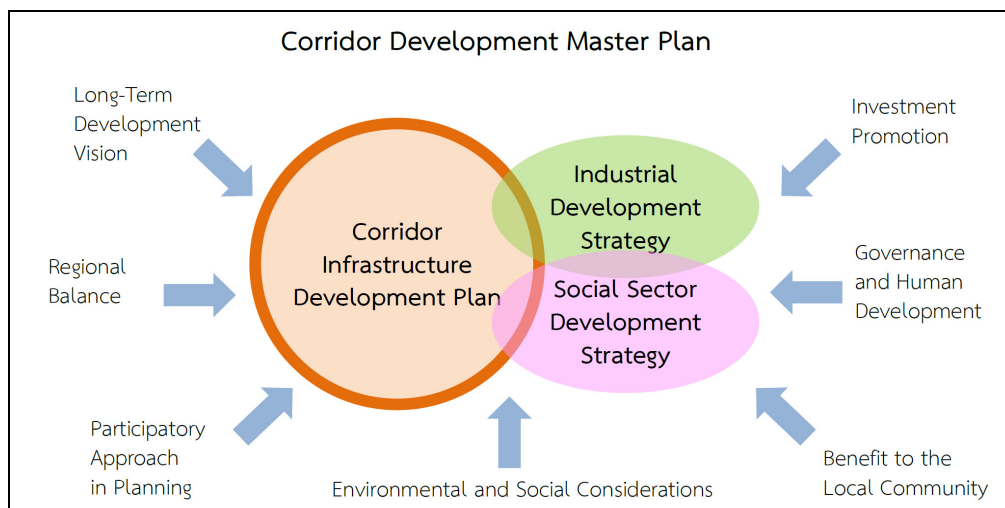
การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานส่งผลให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมในโปแลนด์ ลิทัวเนีย ลัตเวีย และเอสโตเนีย โดยเน้นที่การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ต้องมีการแปรรูปสินค้า อาทิ อุตสาหกรรมเกษตร ทำให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการจ้างงานในประเทศเหล่านี้เพิ่มขึ้น

1.2) แนวคิดการพัฒนา Corridor ของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่น (ญี่ปุ่น) มีแนวคิดเข้าไปพัฒนา Corridor ในหลายกลุ่มประเทศ (โดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา อาทิ East-West Economic Corridor และ Southern Economic Corridor ของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และ Africa Economic Corridor) ตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2523 เพื่อหาฐานการผลิตใหม่ๆ และอาศัยข้อได้เปรียบด้านแรงงานราคาถูก โดยส่งเสริมให้เกิดการลงทุนและตั้งโรงงาน นอกจากนี้ กลุ่มอุตสาหกรรมที่ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนโดยเฉพาะยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์ เป็นกลุ่มที่มีโซ่อุปทานค่อนข้างซับซ้อน อาศัยวัตถุดิบ และสินค้าชิ้นกลางในหลายส่วน ทำให้การเข้ามาลงทุนได้มีการวางแผน ทั้งการเข้าไปช่วยเหลือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการนำผู้ประกอบการและการถ่ายทอดเทคโนโลยีเข้ามาร่วมด้วย

หลักการพัฒนา Corridor นั้น Japan International Cooperation Agency (JICA) ได้สรุปเป็น 2 ระยะ คือ

- (1) ระยะวางแผน : การกำหนดแนวทางในการพัฒนาตามแผนแม่บท ซึ่งมีการพัฒนาในระยะยาว (20 ถึง 30 ปี) แล้วจึงออกแบบโครงข่ายที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับหลายอุตสาหกรรมพร้อมกัน โครงข่ายดังกล่าว ได้แก่ การขนส่ง พลังงาน การสื่อสาร ระบบโลจิสติกส์และการค้า เนื่องจากโครงข่ายเหล่านี้เป็นพื้นฐานในการต่อยอดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การมีส่วนร่วมของเมืองและการวางแผนเพื่อการพัฒนาสังคม เช่น การสาธารณสุขและการศึกษา ทั้งนี้ การดำเนินการต้องพิจารณาผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปด้วย สรุปแนวคิดการพัฒนา Corridor แสดงดังรูปที่ 2.2-2



ที่มา: ปรับปรุงจาก JICA

รูปที่ 2.2-2 แนวคิดการพัฒนา Corridor ของญี่ปุ่น

- (2) ระยะดำเนินการ : ให้ความสำคัญกับการสนับสนุนการลงทุนและการร่วมลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง (Hard Infrastructure) รวมถึง การอำนวยความสะดวกชายแดน นอกจากนี้ ยังสนับสนุนในเชิงเทคนิค (Technical Cooperation) ในการปรับปรุงกระบวนการเชื่อมโยง (Soft Infrastructure) การสนับสนุนดังกล่าว เป็นการขับเคลื่อน Corridor และนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมและสังคมควบคู่กันไป สรุปแนวทางการสนับสนุนการพัฒนา Corridor ของญี่ปุ่น ดังตารางที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 แนวทางการสนับสนุนการพัฒนา Corridor ของญี่ปุ่น

Infrastructure		Industrial Development	Social Sector Development
Facility development/ Hard infrastructure	Institutional development and technology transfer/Soft infrastructure		
<ul style="list-style-type: none"> Development of ports, roads, bridges, railways, etc. (grant/loan) Energy supply facility development (grant /loan) One-Stop Border Post (OSBP) facility development (grant /loan) Special Economic Zone (SEZ) development (grant /loan) 	<ul style="list-style-type: none"> Cross-border facility and institutional building (technical cooperation) Infrastructure operation and management capacity building (technical cooperation) Financial assistance for private investment promotion (loan) 	<ul style="list-style-type: none"> Mining Industry Agriculture Tourism Technical Education 	<ul style="list-style-type: none"> Medical Care Public Health Education Water Supply

ที่มา: ปรับปรุงจาก JICA

2) นโยบายส่งเสริมเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่มีบทบาทต่อการลงทุนใน Economic Corridor ของไทย

ในหัวข้อนี้แสดงแนวคิดและวิสัยทัศน์ในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่มีบทบาทกับ Economic Corridor ในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและไทย ได้แก่ (i) สาธารณรัฐประชาชนจีน และ (ii) ประเทศญี่ปุ่น ดังนี้

2.1) สาธารณรัฐประชาชนจีน

จากนโยบาย “สี่ทันทสมัย” (พ.ศ. 2519) ของเติ้งเสี่ยวผิง คือ การพัฒนาเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การป้องกันประเทศ และ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เพื่อปฏิรูปสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) ให้เป็นประเทศสังคมนิยมที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด ผลของนโยบายดังกล่าวทำให้จีนก้าวเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจทุนนิยมของโลก และมีอิทธิพลต่อระบบเศรษฐกิจของโลกในปัจจุบันเป็นอย่างมาก และเข้าไปมีบทบาทในการลงทุน การผลิต การค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคต่างๆ ของโลก

สำหรับจีนและอาเซียน จีนได้เข้ามามีส่วนต่อการพัฒนาในด้านต่างๆ ของอาเซียน โดยการผลักดันให้มีกลุ่ม ASEAN+1 เพื่อเข้ามาช่วยเหลือในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการขยายตัวของ การส่งออกนำเข้าของสินค้ากับกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งวิสัยทัศน์ของจีนเริ่มมาตั้งแต่ “นโยบายพัฒนาภาคตะวันตก” และขยายสู่ทางตอนใต้ของจีน (อาเซียน) และการสร้างความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมในประเทศ ดังนี้

(i) นโยบายการพัฒนาภาคตะวันตก

ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2543 รัฐบาลกลางจีนได้ประกาศนโยบายการพัฒนาภาคตะวันตก หรือ Great Western Development Strategy² โดยครอบคลุมพื้นที่ตอนในของประเทศตามมณฑลต่างๆ 6 มณฑล ได้แก่ มณฑลกานซู (Gansu) ชิงไห่ (Qinghai) ซานซี (Shaanxi) เสฉวน (Sichuan) กุ้ยโจว (Guizhou) ยูนนาน (Yunnan) และเขตปกครองตนเอง 3 เขต ได้แก่ เขตปกครองตนเองซินเจียง (Xinjiang) หินเจีย (Ningxia) และทิเบต (Xizang) รวมทั้งมหานครฉงชิ่ง (Chongqing) และต่อมาในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2543 ทางกรจีนได้เพิ่มเขตปกครองตนเองอีก 2 เขต คือ กวางสี (Guangxi) และมองโกเลียใน (Inner Mongolia) รวมเข้าไปในพื้นที่เป้าหมายตามนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกดังกล่าวด้วย เนื่องจากทั้งสองเขตนี้ มีพื้นที่ติดต่อกับจีนตะวันตก โดยมาตรการในการพัฒนาจีนตะวันตก แบ่งเป็น 2 ส่วนหลัก ได้แก่

- (1) **การส่งเสริมการลงทุนของเอกชน** แนวทางในการส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนในพื้นที่จีนตะวันตก ยังคงเป็นแนวทางที่คล้ายคลึงกับมาตรการที่ทางการจีนเคยใช้กับพื้นที่ฝั่งตะวันออก มาตรการสำคัญที่นำมาใช้ เช่น การให้ความสำคัญกับการค้าและการลงทุนของต่างชาติ การให้สิทธิพิเศษทางภาษีเพื่อดึงดูดการลงทุน การปรับ/เคลื่อนย้ายสิทธิพิเศษในพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกเดิมมาเน้นพื้นที่ฝั่งตะวันตกแทน
- (2) **การลงทุนของภาครัฐ** รัฐบาลมีนโยบายด้านการสร้างโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง การพลังงาน การสื่อสารโทรคมนาคม และการอนุรักษ์ธรรมชาติ เช่น โครงการวางท่อก๊าซธรรมชาติ โครงการสร้างท่าอากาศยาน โครงการก่อสร้างทางหลวงหรือขยายปรับปรุงถนน โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ รวมถึงการอนุรักษ์แหล่งน้ำในพื้นที่ทะเลทรายและภูเขาสูง เป็นต้น

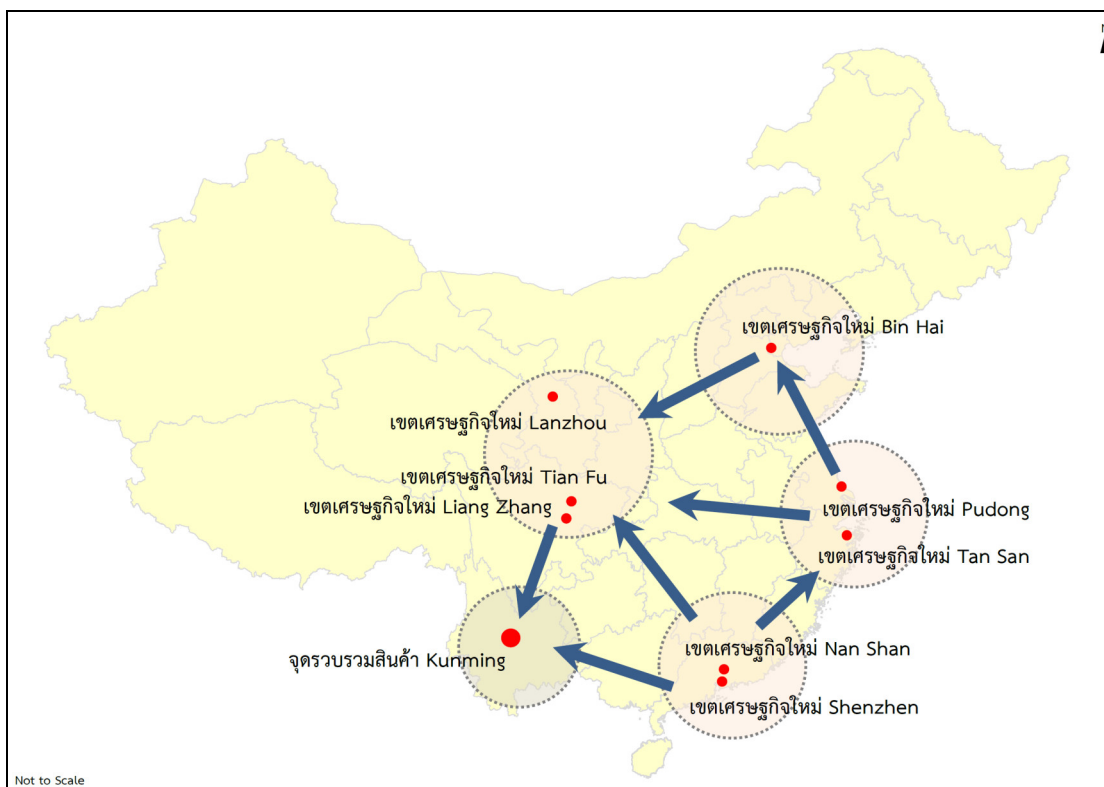
ผลจากนโยบายการพัฒนา ทำให้เกิดการลงทุนจากภาครัฐและเอกชนอย่างมหาศาลตลอดระยะเวลา 10 ถึง 20 ปีที่ผ่านมา ในทุกด้าน โดยส่วนที่ปรากฏได้ชัด คือ โครงสร้างพื้นฐานที่ทำให้เกิดความสะดวกในการค้า การขนส่ง และเชื่อมโยงภายในประเทศจีน และประการสำคัญต่างๆ รวมถึงประการการค้าสู่อาเซียน ผ่านมณฑลยูนนาน และมณฑลกวางสี (มณฑลยูนนาน เชื่อมโยงกับเมืองที่สำคัญทางเศรษฐกิจตอนเหนือของเมียนมา คือ มณฑลเหล่ และเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว และตอนเหนือของไทย ผ่านเส้นทาง R3A ในส่วนของมณฑลกวางสีนั้น เชื่อมโยงกับเวียดนามตอนเหนือและกรุงฮานอย)

(ii) นโยบายในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่

รัฐบาลจีนมีนโยบายในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่ที่มีเครือข่ายเชื่อมโยงกัน ประกอบด้วย เขตเศรษฐกิจใหม่เซินเจิ้น (Shenzhen) นานชาน (Nan Shan) ทานซาน (Tan San) ผู้ตง (Pudong) ปินไห่ (Bin Hai) หลานโจว (Lanzhou) เทียนฟู (Tian Fu) และเหลียงซาง (Liang Zhang)

วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจใหม่นี้ คือ การทำโครงการรองรับการเป็นตลาดค้าส่งสินค้าหลากหลายชนิด เพื่อเป็นศูนย์กระจายสินค้าของจีน และส่งต่อไปสร้างมูลค่าเพิ่มในโรงงานในประเทศ โดยเขตเศรษฐกิจเหล่านี้ หลายแห่ง รัฐบาลได้เข้าไปลงทุนเกือบทั้งหมด รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อระหว่างเขตเศรษฐกิจ เพื่อพัฒนาโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มในสินค้าและบริการ (รูปที่ 2.2-3) และการเชื่อมต่อกับประตูการค้าหลักของประเทศ เพื่อผลักดันให้เขตเศรษฐกิจเหล่านี้มีบทบาทต่อการค้าระหว่างประเทศด้วย นอกจากนี้ เขตเศรษฐกิจยังเป็นแหล่งดึงดูดแรงงานที่มีรายได้ต่ำ ทักษะไม่สูงมากนัก จากจังหวัดที่มีรายได้ต่ำต่อหัวต่ำ (ในภาคตะวันตกและภาคกลางของประเทศ) ให้เข้ามาทำงานเพื่อยกระดับรายได้อีกด้วย

² Lai, Hongyi Harry (October 2002). "China's Western Development Program: Its Rationale, Implementation, and Prospects". Modern China



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

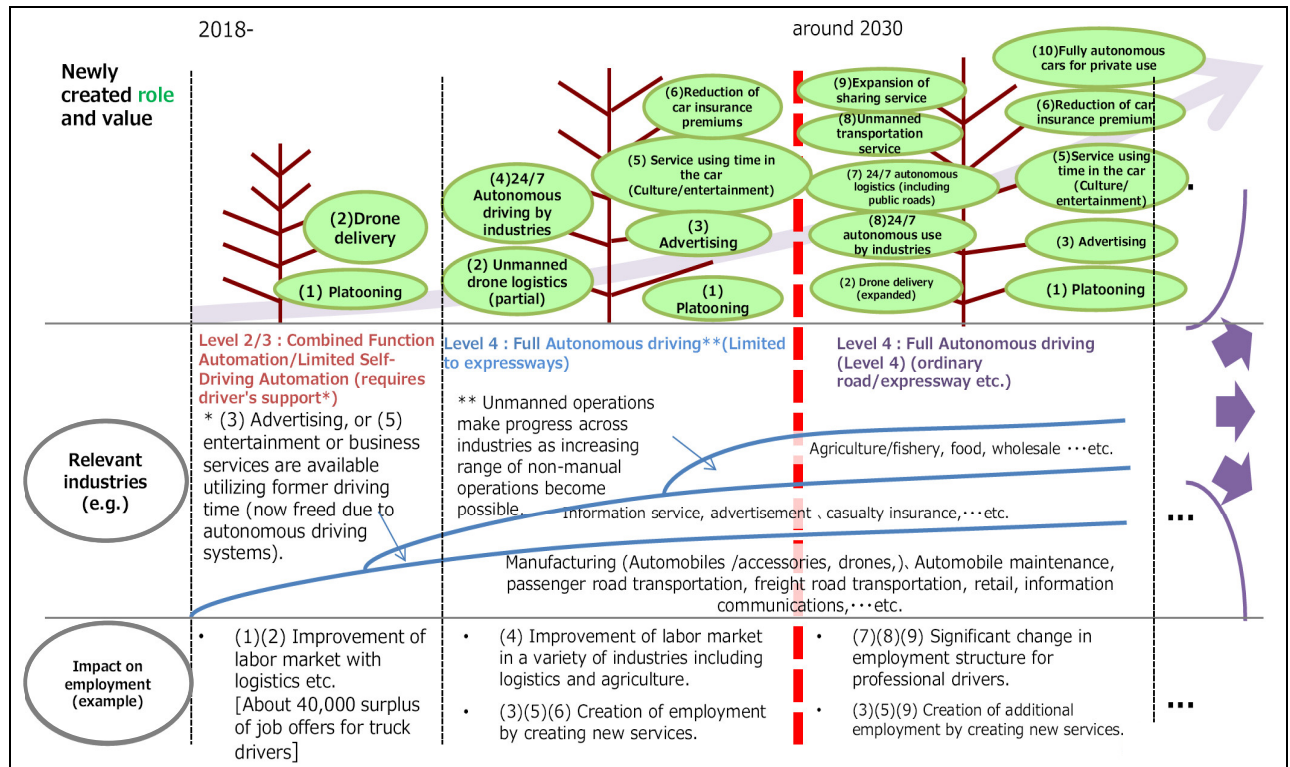
รูปที่ 2.2-3 นโยบายพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่ที่มีเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างกัน

2.2) ประเทศญี่ปุ่น

สำหรับญี่ปุ่น แม้เป็นประเทศที่มีความก้าวหน้าในการพัฒนาอุตสาหกรรม แต่ยังคงมีนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาความเป็นผู้นำและกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เผชิญภาวะถดถอยในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา โดยแผนการพัฒนาที่สำคัญ เป็นตัวอย่างของการวางแผนที่มีระบบและชัดเจนในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับระบบเศรษฐกิจของประเทศ ได้แก่ (i) Industrial Roadmap 4.0 (ii) Japan's Revitalization Strategy และ (iii) Cool Japan Initiative

(i) Industrial Roadmap 4.0

ญี่ปุ่นได้เตรียมการปรับตัวและพัฒนาอุตสาหกรรมเข้าสู่ยุคที่ 4 ของอุตสาหกรรม โดยขั้นตอนแรก คือ การพิจารณาความเป็นไปได้ของนวัตกรรมของสินค้าและบริการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถคาดการณ์ความต้องการการสนับสนุน ทั้งการปรับโครงสร้างองค์กรธุรกิจทั้งหมดในโซ่อุปทาน การพัฒนาเทคโนโลยี ตลอดจนการศึกษาและการจ้างงาน ตัวอย่างการวิเคราะห์อุตสาหกรรมรถยนต์ที่จะก้าวเข้าสู่ยุค 4.0 เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ (Drone) และการมีระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติที่ได้มีการเปิดตัวของเทคโนโลยีดังกล่าวมาแล้ว คาดว่าในอนาคตจะสามารถก้าวเข้าสู่ยุค 4.0 หรือรถยนต์จะทำให้เกิด “Smart Life” และใช้ระบบอัตโนมัติมากขึ้น การพัฒนาได้วางแผนองค์รวมตั้งแต่การพัฒนาผลิตภัณฑ์ คือ Drone กับอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งจะมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ (Relevant Industries) ในทุกระยะของการพัฒนา และผลกระทบต่อการจ้างงาน (Impact on Employment) ตัวอย่างการวิเคราะห์การปรับตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ในแต่ละช่วงของการพัฒนา แสดงดังรูปที่ 2.2-4



ที่มา: New Industrial Committee of Ministry of Economy, Trade, and Industry (April, 2016)

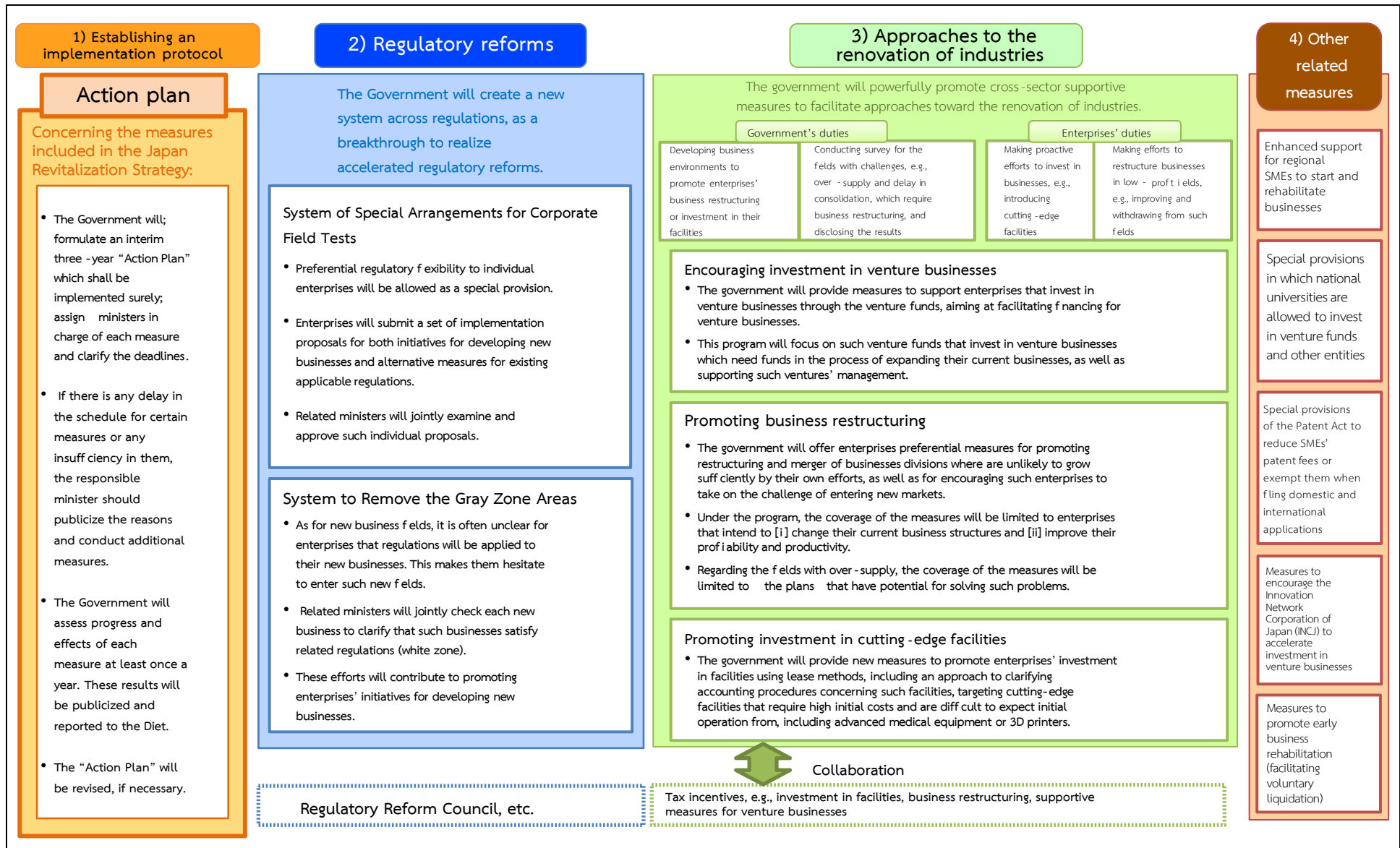
รูปที่ 2.2-4 ตัวอย่างการวิเคราะห์การปรับตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์

โดยเป้าหมายของการพัฒนา คือ การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับระบบเศรษฐกิจ และสามารถยกระดับการเพิ่มขึ้นของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโดยเฉลี่ยที่ไม่สูงมากนัก (Real GDP) ของปี พ.ศ. 2558-2573 จากร้อยละ 0.8 เป็นร้อยละ 2.0 โดยมูลค่ารวมของ GDP อยู่ที่ 846 ล้านล้านบาท ในปี พ.ศ. 2573 หรือประมาณ 275 ล้านล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 3.074 เยน เท่ากับ 1 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560)

(ii) Japan's Revitalization Strategy

แผนงานการพัฒนาอุตสาหกรรมของญี่ปุ่นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ได้พิจารณาปัจจัยหลัก 2 ประการ คือ (1) การเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ในกลุ่มประเทศที่เป็นตลาดเกิดใหม่ (Emerging Market) และ (2) การรักษาความเข้มแข็งของฐานการผลิตที่ญี่ปุ่นได้เข้าไปลงทุนอยู่แล้ว โดยการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมมุ่งเน้นที่ (i) การสนับสนุนอุตสาหกรรมสินค้าขั้นสุดท้ายที่มีมูลค่าสูง ได้แก่ ยานยนต์ อากาศยาน และหุ่นยนต์ และ (ii) การเพิ่มศักยภาพให้กับกลุ่มสินค้าขั้นกลาง ได้แก่ เคมีภัณฑ์ และคาร์บอนไฟเบอร์

ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2556 ญี่ปุ่นมีนโยบายและแผนงานเรียกว่า “Industrial Competitiveness Enhancement Act” เพื่อเร่งรัดการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในระยะ 5 ปี นโยบายนี้ช่วยให้เกิดการบูรณาการด้านการส่งเสริมผู้ประกอบการญี่ปุ่นจากหลายกระทรวง/องค์กร โดยแนวทางของ Industrial Competitiveness Enhancement Act คือ (i) การทำแผนปฏิบัติการ (ii) การปฏิรูปกฎหมาย ระบบการให้การสนับสนุน และการส่งเสริมนวัตกรรมของอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ดังรูปที่ 2.2-5



ที่มา: ปรับปรุงจาก Ministry of Economy, Trade, and Industry, Government of Japan

รูปที่ 2.2-5 Industrial Competitiveness Enhancement Act

(iii) Cool Japan Initiative

Cool Japan Initiative คือ การส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มจากทักษะด้านความคิดสร้างสรรค์ และการเผยแพร่วัฒนธรรม เช่น แหล่งท่องเที่ยว อาหาร ความบันเทิง (การ์ตูน/ละคร) แฟชั่น ผลิตภัณฑ์ท้องถิ่น โดยอาศัยการต่อยอดจากความนิยมในสินค้าเหล่านี้ของญี่ปุ่นที่เข้าไปสู่หลายประเทศทั่วโลก ผลจากการพัฒนาคาดว่าจะสามารถกระตุ้นการผลิตสินค้าและบริการ และการท่องเที่ยวภายในประเทศ แนวทางการพัฒนาแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน คือ (i) ขั้นตอนที่ 1 การส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ของภายในประเทศ เพื่อสร้าง Content ใหม่ ๆ และขยายการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ “ติดตลาด” (ii) ขั้นตอนที่ 2 การขยายสู่ต่างประเทศ ตั้งแต่การสนับสนุนเงินลงทุนให้แก่กลุ่มทุน การจับคู่ทางธุรกิจกับนักธุรกิจท้องถิ่น (ขนาดกลางและขนาดเล็ก) เพื่อกระจายสินค้าและบริการ (Collaboration) การจัดงาน Expo และ (iii) ขั้นตอนที่ 3 การส่งเสริมการท่องเที่ยวญี่ปุ่น เช่น การปรับปรุงการให้ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว การให้วีซ่า และการส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องกับการท่องเที่ยว โดยขั้นตอนที่ 1 และขั้นตอนที่ 2 เรียกว่า “Outward Strategy” ส่วนขั้นตอนที่ 3 เรียกว่า “Inward Strategy”

การพัฒนาดังกล่าว มีเป้าหมายที่การสร้างรายได้ให้สามารถขยายตัวร้อยละ 7 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2563 จะสามารถทำได้ให้กับญี่ปุ่นได้ประมาณ 900 ล้านล้านเยน หรือประมาณ 242 ล้านล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 3.074 เยน เท่ากับ 1 บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560)

3) Business Strategy ของบริษัทข้ามชาติในการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตสินค้าและบริการ

3.1) กลยุทธ์การสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรม (Keiretsu Network) ของประเทศญี่ปุ่น

กลยุทธ์การสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรม (Keiretsu Network) เป็นเครือข่ายพันธมิตรที่รวมตัวกันทั้งในแนวนอน คือ ระหว่างอุตสาหกรรม และแนวดิ่ง คือ การซื้อขาย ทำให้สามารถจัดหารับช่วงการผลิตสินค้าให้กันและกัน โดยมีสถาบันการเงินของกลุ่มเป็นศูนย์กลางแหล่งการเงิน และกลุ่มบริษัทมีเครือข่ายที่แน่นแฟ้น เปรียบเสมือนเป็นสถาบันเดียวกัน มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีระหว่างกัน โดยแสดงตัวอย่างธุรกิจของ Keiretsu Network ดังตารางที่ 2.2-2

การจัดการโซ่อุปทานของ Keiretsu เป็นการเพิ่มความสามารถในการลดต้นทุนธุรกรรมระหว่างบริษัท การสื่อสาร ทำให้กลุ่มธุรกิจสามารถปรับตัวและแก้ปัญหาในภาวะที่กลุ่มอุตสาหกรรมใดอุตสาหกรรมหนึ่งในโซ่อุปทานเผชิญกับความเสี่ยงสูง เครือข่ายนี้สามารถทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยเฉพาะการสร้างการแข่งขันในการเข้าไปดำเนินกิจกรรมการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับโซ่อุปทาน และการถ่ายทอดเทคโนโลยีกับจากการลงทุนของต่างประเทศ (Outward Investment)

ตารางที่ 2.2-2 ธุรกิจของ Keiretsu Network

กลุ่มธุรกิจ	กลุ่มบริษัท					
	Mitsui	Mitsubishi	Sumitomo	Fuyo	Sanwa	DKB
Banking	Sakura Bank	Bank of Tokyo-Mitsubishi Bank	Sumitomo Bank	Fuji Bank	Sanwa Bank	Dai-ichi Kangyo Bank
Trust Banking	Mitsui Trust & Banking	Mitsubishi Trust & Banking	Sumitomo Trust & Banking	Yasuda Trust & Banking	Toyo Trust & Banking	-
Life Insurance	Mitsui Mutual Life	Meiji Mutual Life	Sumitomo Mutual Life	Yasuda Mutual Life	-	Fukoku Mutual Life Asahi Mutual Life
Marine & Fire Insurance	Mitsui Marine & Fire	Tokio Marine & Fire	Sumitomo Marine & Fire	Yasuda Marine & Fire	-	Nissan Marine & Fire Taisei Marine & Fire
Trading Company	Mitsui Bussan	Mitsubishi Shoji	Sumitomo Corporation	Marubeni	Nissho Iwai	Itochu
Steel	Japan Steel Works	Mitsubishi Steel Manufacturing	Sumitomo Metal Industries	-	Nakayama Steel Works Nisshin Steel	Kawasaki Steel Kobe Steel
Chemicals	Mitsui Toatsu Chemical	Mitsubishi Gas Chemicals	Sumitomo Chemical	Kureha Chemical Industries	Sekisui Chemical	Asahi Chemical Industries

ที่มา: ปรับปรุงจาก <http://www.sjsu.edu>

3.2) นโยบาย “Plant Re-engineering” ของบริษัทแม่ของ Fiat ที่ใช้ในสาธารณรัฐโปแลนด์

การพัฒนาเศรษฐกิจของยุโรปตะวันออกกลาง (Central Eastern Europe: CEE)³ โดยนับตั้งแต่การล่มสลายของสหภาพโซเวียต และระบอบคอมมิวนิสต์ในทศวรรษ 90 ได้เกิดการเคลื่อนย้ายการลงทุนโดยตรง (Foreign Direct Investment: FDI) อย่างมหาศาล โดยกลุ่มบริษัทในยุโรปตะวันตก ได้เข้ามาลงทุนทั้งในกลุ่มอุตสาหกรรมและบริการในสาธารณรัฐโปแลนด์ (โปแลนด์) ในขณะที่รัฐบาลโปแลนด์และภาคเอกชนต่างเปิดรับทั้งเงินลงทุน ความรู้ และเทคโนโลยี

อุตสาหกรรมในโปแลนด์ที่กำลังกลายเป็น Best Practice สำหรับรถยนต์ขนาดเล็กยี่ห้อ “Fiat” ผลิตที่เมือง Tychy ของโปแลนด์นั้น มาจากนโยบาย “Plant Re-engineering”⁴ ของบริษัทแม่ของ Fiat ในสาธารณรัฐอิตาลี (อิตาลี) ซึ่งได้นำแนวทางการลดเวลาการรับรถยนต์หลังการสั่งซื้อ โดยบริหารวัตถุดิบ (Tier-1 และ Tier-2) ให้สามารถเคลื่อนย้ายเข้าสู่โรงงานประกอบรถยนต์ได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงอาศัยความร่วมมือในอุตสาหกรรมอื่น ที่สนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ที่โปแลนด์มีอยู่ด้วย เช่น เหล็ก ระบบไฟ การทำเบาะที่นั่ง และระบบเบรก เป็นต้น ทำให้เริ่มมีผู้ผลิตรถยนต์รายอื่นเข้ามาประกอบกิจการในโปแลนด์เพิ่มขึ้น แสดงดังรูปที่ 2.2-6



รูปที่ 2.2-6 การลงทุนของอุตสาหกรรมรถยนต์ในโปแลนด์ และภาพถ่ายโรงงานประกอบรถยนต์ Fiat

³ Krzysztof Rutkowski, “Best practices in logistics and supply chain management. The case of Central and Eastern Europe”, Global Logistics, : New direction in Supply Chain Management, 2010,p.14-30

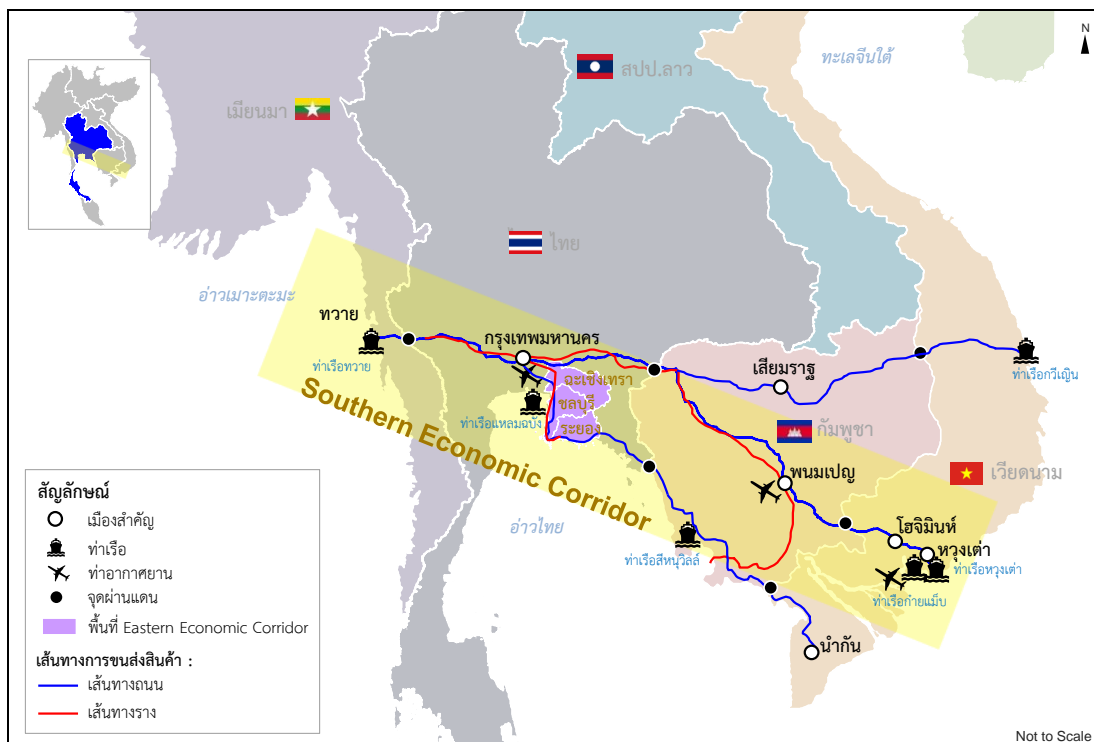
⁴ Luc Billiet, “The challenges of Supply Chain Management at Fiat Auto”, EUROLOG 2006, 25th ASLOG National Congress

โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดการลงทุน คือ การที่บริษัทข้ามชาติได้พิจารณาไปแลนด์ว่าเป็นตลาดใหม่ (Emerging Market) ที่มีการเติบโต และมีความพร้อมในการเข้ามาลงทุน ดังเช่นบริษัท Fiat ในอิตาลี สามารถจัดการโซ่อุปทานของตัวเองได้ ตั้งแต่การวางแผน การผลิต และการขนส่ง ในโรงงานไปแลนด์ โดยใช้ Model การจัดการโซ่อุปทานเดียวกันกับโรงงานที่มีในอิตาลี นอกจากนี้ รัฐบาลได้มีนโยบายส่งเสริมการลงทุน โดยระบุชัดเจนถึงทิศทางการสนับสนุนอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งนอกจากอุตสาหกรรมยานยนต์แล้ว ยังมีอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ การบิน เทคโนโลยีชีวภาพ อาหารแปรรูป การบริการ (รวมถึงโลจิสติกส์) และการวิจัยและพัฒนา (Research and Development (R&D))

จากการศึกษา วิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา รวมทั้งการรวบรวมและวิเคราะห์กรณีศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่ม ของโซ่อุปทานในต่างประเทศ ส่งผลให้สามารถวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกที่สำคัญต่อ Corridor ในระดับ Global และ Regional สภาพแวดล้อมภายใน Corridor ในประเด็นด้านการผลิตและบริการ การค้าการลงทุน ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่ง และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และนำประเด็นที่ได้จากการดำเนินงานสร้างมูลค่าเพิ่มของโซ่อุปทานในต่างประเทศ ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยได้ต่อไป

2.3 สรุปทิศทางของนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และกรณีศึกษาการสร้างมูลค่าเพิ่มของโซ่อุปทาน ในต่างประเทศ

ปัจจุบันนโยบายและยุทธศาสตร์ต่างๆ การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยมุ่งเน้นไปที่ EEC และเป็นแผนยุทธศาสตร์ สู่ Industry 4.0 ทำให้เกิดการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใน สามารถอำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า ระหว่างแหล่งผลิตกับประตูการค้า กระตุ้นการค้าและการลงทุนในพื้นที่ ทั้งนี้ EEC เป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของ Southern Economic Corridor เชื่อมระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนาม การพัฒนา EEC จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนการพัฒนา Southern Economic Corridor เนื่องจากทำให้เกิดธุรกรรมการผลิต การค้าและการลงทุนระหว่างกันมากขึ้น โดยแสดงการเชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Economic Corridor กับกัมพูชาและเวียดนาม ดังรูปที่ 2.3-1



รูปที่ 2.3-1 การเชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Economic Corridor กับกัมพูชาและเวียดนาม
(ส่วนหนึ่งของ Southern Economic Corridor)

สำหรับการพัฒนาใน North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor ได้มีนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานโครงการต่างๆ ด้วย เพื่อเชื่อมโยงกับจีนตอนใต้ เมียนมา สปป.ลาว และเวียดนามอีกทางหนึ่งด้วย เช่น ยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการของกระทรวงคมนาคม เพื่อยกระดับการให้บริการของโครงสร้างพื้นฐาน การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกระตุ้นการผลิตและการลงทุน เป็นต้น

นอกจากนี้ ในการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศของหลายหน่วยงาน ได้พิจารณาผลกระทบภายนอกประเทศด้วยการที่จีนได้วางยุทธศาสตร์ “One Belt One Road” เพื่อเชื่อมโยงจีนกับทวีปเอเชียและยุโรป รวมถึงนโยบายการพัฒนาภาคตะวันตกซึ่งเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการค้าการขนส่งและเชื่อมโยงประตูการค้าสู่อาเซียนผ่านมณฑลยูนนาน และกวางสี ย่อมมีผลกระทบต่อไทยด้วย ดังนั้น ภาครัฐจึงให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์แนวทางการปรับตัวของไทย และการพัฒนาที่ Economic Corridor เหล่านี้เพื่อจะสามารถเชื่อมต่อกับนโยบายของจีนได้ รวมถึงเส้นทางการเชื่อมต่อกับเมียนมาไปยังสาธารณรัฐอินเดีย (อินเดีย) ในอนาคตด้วย โดยผลกระทบเหล่านี้คาดว่าจะอาจมีผลกระทบบางประการต่อไทย เช่น การแข่งขันด้านอุปทาน แรงงาน และอิทธิพลต่อการบริหารจัดการโซ่อุปทาน

ในส่วนของแนวทางการปฏิบัติที่ดีในเรื่อง Business Strategy ของบริษัทข้ามชาติที่เป็นการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตสินค้าและบริการ ซึ่งเป็นกลยุทธ์การสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมพันธมิตรที่รวมตัวกันเพื่อการลงทุนในต่างประเทศ และการจัดการ Corridor (Corridor Management) ในการสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม ซึ่งสิ่งเหล่านี้สามารถนำมาพิจารณาเป็นตัวอย่างในการพัฒนาประเทศได้

จากที่กล่าวมา ทิศทางการพัฒนาในภาพรวมของไทย มีเป้าหมายให้ไทยสามารถยกระดับไปสู่ประเทศที่มีการพัฒนาไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ด้วยการยกระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมควบคู่ไปกับการพัฒนาการเชื่อมโยงพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศ และประตูการค้า อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีกลยุทธ์ แนวทาง และมาตรการในเชิงปฏิบัติที่ชัดเจนสำหรับหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้เกิดการบูรณาการการพัฒนาการเชื่อมโยงทั้งจุดต้นทาง-ปลายทาง (Transport Corridor) การค้าและการผลิต (Production Network) โซ่อุปทาน (Supply Chain) และห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain)

ดังนั้น โครงการศึกษาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานตามแนว Economic Corridor ของประเทศ จึงดำเนินการโดยสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาของภาครัฐดังที่กล่าวมา โดยได้มีการศึกษาทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูลของ Economic Corridor รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญ (Prioritisation) เพื่อพิจารณาถึง Economic Corridor ที่มีศักยภาพสูงที่สุดที่ภาครัฐควรวางกลยุทธ์ แนวทาง และมาตรการในเชิงปฏิบัติที่ชัดเจน เพื่อเร่งให้เกิดการพัฒนาสามารถกำหนดเป้าหมายการสร้างมูลค่าเพิ่มในสินค้าและบริการจากการพัฒนาอุตสาหกรรมเข้าสู่ Industry 4.0 พร้อมทั้งเกิดการเชื่อมโยงพื้นที่ Economic Corridor และระบบเชื่อมต่อ (Node System)

ผลของการศึกษาในส่วนนี้ ได้ถูกนำไปประยุกต์ใช้ประกอบการศึกษาวิเคราะห์กำหนดยุทธศาสตร์ แผนงานและโครงการ เพื่อการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และการเพิ่มประสิทธิภาพการกระจายกิจกรรมการผลิตของธุรกิจต่างๆ อันเป็นปัจจัยสำคัญในการวางรากฐานการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาวต่อไป