

ภาคผนวก ค สรุปผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

การศึกษาค้างนี้ ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศทั้งหมด 24 หน่วยงาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค.1 สรุปผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ จำนวน 11 หน่วยงาน สรุปได้ดังตารางที่ ค-1 โดยประเด็นที่ได้รับแสดงดังตารางที่ ค-2 และประมวลภาพดังรูปที่ ค-1

ตารางที่ ค-1 ผู้ประกอบการและหน่วยงานภายในประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	หน่วยงาน	วันที่ทำการสัมภาษณ์
1	สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์	21 เมษายน พ.ศ. 2560
2	สำนักนโยบายอุตสาหกรรมมหภาค สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม	11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
3	บริษัท โปรเฟรท อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด	11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
4	สำนักบริการการลงทุน 2 และ 4 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)	15 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
5	สำนักแผนงานและโครงการพิเศษ สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	23 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
6	องค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (JETRO Bangkok)	30 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
7	Mitsui & Co. (Thailand) Ltd.	5 มิถุนายน พ.ศ. 2560
8	สำนักยุทธศาสตร์และนโยบายการลงทุน และกองส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)	6 มิถุนายน พ.ศ. 2560
9	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	20 มิถุนายน พ.ศ. 2560
10	สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	3 กรกฎาคม พ.ศ. 2560
11	ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	18 สิงหาคม พ.ศ. 2560

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ

ลำดับ	หน่วยงานที่สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
1	สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์	<p>(1) ภาพรวมการค้าการลงทุนและแนวโน้มการลงทุนในอนาคต</p> <ul style="list-style-type: none"> นโยบาย One Belt One Road <ul style="list-style-type: none"> มีการเชื่อมโยง (Linkage) 5 ทางหลัก (i) การขนส่ง (Transportation Linkage) (ii) การค้า (Trade Linkage) (iii) การเงิน (Financial Linkage) (iv) คน (People Linkage) และ (v) ประเพณีวัฒนธรรม (Heritage Linkage) ต้องการความร่วมมือของหลายประเทศ โดยในแต่ละประเทศที่ร่วมมือจะได้ผลประโยชน์จากการเคลื่อนย้ายเงินทุนและแรงงาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการสนับสนุนด้านการเงินโดยความร่วมมือต้องเป็นผลดีแก่ทุกฝ่าย สถานะความร่วมมือของประเทศไทย: กำลังหารือกับกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเกี่ยวกับการจัดทำนโยบาย ไม่มีการจำกัดพื้นที่เหมือนกับเขตการค้าเสรี (Free Trade Area) แต่ประยุกต์ใช้เส้นทางการขนส่ง และการสนับสนุนจากการลงทุนและการขนส่งเชื่อมต่อ อุตสาหกรรมการบิน <ul style="list-style-type: none"> สำหรับ Thailand 4.0 ไทยเป็น Hub of Transportation กับ Hub of Maintenance ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่่นโยบาย One Belt One Road อาจสะท้อนภาพนี้ไม่ชัดเจน การซ่อมบำรุง (Maintenance) อากาศยานในไทยถูกควบคุมโดยบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน ไทยควรพัฒนาอากาศยานไร้คนขับ (Drone) รถไฟความเร็วสูงกับเครื่องบินต้นทุนต่ำไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้เพราะไม่เหมือนกัน เนื่องจากรถไฟความเร็วสูงวิ่งต่อเนื่องและต้นทุนต่ำ ส่วนเครื่องบินเดินทางใช้เวลาเดินทางน้อยแต่ต้นทุนสูง คาดว่าอุตสาหกรรมหุ่นยนต์กำลังจะเป็นที่นิยมในอนาคต <p>(2) จุดอ่อนและปัญหาของนักลงทุนไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดอ่อนของคนไทยคือไม่ไว้วางใจในคุณภาพของจีนเมื่อเทียบกับยุโรปหรือสหรัฐอเมริกา จึงทำให้ไทยเสียประโยชน์ เนื่องจากสินค้าและเทคโนโลยีจากจีนอาจจะดีกว่าและราคาถูกกว่า ผู้ที่ได้ประโยชน์หลักจากพื้นที่ Eastern Economic Corridor (EEC) คือประเทศญี่ปุ่น ดังนั้น หากเป็นไปได้รัฐบาลจึงควรสนับสนุนนโยบาย One Belt One Road เพื่อเชื่อมโยงประโยชน์ร่วมกับประเทศอื่นๆ รวมทั้งจีน <p>(3) ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน</p> <ul style="list-style-type: none"> ควรผสมผสานนโยบาย One Belt One Road เข้ากับนโยบาย Thailand 4.0 ด้วยการคำนึงถึงการเชื่อมโยงความต้องการของแต่ละประเทศ ควรจัดตั้งหน่วยงานหรือแผนกกำกับดูแลนโยบาย One Belt One Road โดยเฉพาะ โดยให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นผู้รับผิดชอบ ในการสร้างทางรถไฟ ควรมั่นใจว่าจะมีคนใช้และคนไทยได้ประโยชน์ โดยอาจจัดทำนโยบายเพื่อส่งเสริม ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ควรใช้การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในจีนเป็นต้นแบบ โดยควรมีให้น้อยแห่งแต่เกิดประโยชน์สูงสุด (ประมาณ 3 แห่ง) เขตเศรษฐกิจพิเศษควรเกี่ยวข้องกับนโยบาย One Belt One Road โดยการจัดตั้งบริเวณเส้นทางรถไฟ ควรนำ EEC มาต่อยอดเชื่อมต่อกับนโยบาย One Belt One Road โดยควรเชื่อมต่อทะเลอ่าวไทยกับทะเลอันดามันและ EEC

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
2	สำนักนโยบายอุตสาหกรรมมหภาค สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม	<p>(1) ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้า การลงทุน การประกอบธุรกิจ และการขนส่งสินค้าข้ามแดนหรือผ่านแดน ในเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม</p> <ul style="list-style-type: none"> ข้อกฎหมายมีการบูรณาการกันระหว่างประเทศ แต่ในทางปฏิบัติไม่ได้บูรณาการ ทำให้กลุ่มประเทศ Cambodia - Lao PDR - Myanmar - Vietnam (CLMV) มีปัญหาอุปสรรคในการค้ากับไทย มีการส่งเสริมการค้าข้ามแดนของกรมศุลกากร แต่ไม่มีการนำไปปฏิบัติจริง <p>(2) การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย และการพัฒนาพื้นที่ Eastern Economic Corridor (EEC)</p> <ul style="list-style-type: none"> ที่ผ่านมามีไทยไม่ได้กำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย สังเกตได้จากการที่โครงสร้างอุตสาหกรรมของไทยเหมือนเดิมมาตลอดหลายปี ส่งผลให้ไม่มียุทธศาสตร์และเครื่องมือในการพัฒนาที่ชัดเจน การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายของรัฐบาลเป็นจุดเปลี่ยนของประเทศ ซึ่งส่งผลให้เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็วทั้งด้านกฎหมายส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และการพัฒนาพื้นที่ EEC สืบเนื่องจากการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมาย ทำให้เกิดการถ่วงน้ำหนักผู้เกี่ยวข้องต่างชาติ และเกิดการร่าง พ.ร.บ. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยให้การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไม่เกิน 15 ปี หรือเพิ่มขึ้นมา 2 ปี เมื่อเทียบกับ พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน และจะให้เฉพาะกิจการอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ผ่านการเจรจาต่อรองระหว่างสิ่งที่นักลงทุนจะได้กับสิ่งที่รัฐบาลไทยต้องการ มีการลงทุนจำนวนมากในพื้นที่ EEC รวมทั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา และโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะได้มีการพัฒนาขึ้นเป็นจำนวนมากในอนาคต การที่มีการขยายพื้นที่อุตสาหกรรมจึงส่งผลให้บริษัทรายใหญ่ต่างประเทศมาลงทุนในไทยมากขึ้น ปัจจุบันนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมาย ส่งผลให้มีการใช้กองทุนเป็นเครื่องมือส่งเสริมให้บริษัทต่างชาติรายใหญ่เข้ามาลงทุนในไทย <p>(3) ข้อเสนอแนะ และแนวทางหรือนโยบายของภาครัฐในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> ควรมองเป้าหมายเป็น 2 ส่วน (i) การส่งเสริมต่างชาติให้เข้ามาลงทุน และ (ii) การส่งเสริมอุตสาหกรรมใหม่และพัฒนาอุตสาหกรรมของไทยเอง ควรทำให้คนในภูมิภาคและในต่างจังหวัดเข้าใจและเข้าถึงนโยบายภาครัฐ เช่น นโยบายอุตสาหกรรม 4.0 มากขึ้น ปัจจุบันแต่ละกระทรวงทำวิจัยแยกกัน ส่วนใหญ่จึงเป็นการทำวิจัยขั้นพื้นฐาน ควรส่งเสริมให้มีการวิจัยไปในทิศทางเดียวกันและมีเป้าหมายร่วมกัน แต่ละกระทรวงควรมี KPI ร่วมกัน ควรจัดตั้งหน่วยงานกลางเป็นสะพานเชื่อมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้ดำเนินการไปในทิศทางเดียวกัน และบูรณาการกระทรวงต่างๆ เข้าด้วยกันเพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ในการดำเนินนโยบายพัฒนา 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายให้ประสบความสำเร็จ ควรมีแรงงานและเทคโนโลยีรองรับ มีสิทธิประโยชน์อย่างเดียวยังไม่เพียงพอ ควรมีมาตรการสนับสนุน เช่น เทคโนโลยี โครงสร้างพื้นฐาน และกฎระเบียบต่างๆ ไทยควรสร้างองค์ความรู้และเทคโนโลยีเป็นของตนเอง เพื่อให้หลุดจากการเป็นประเทศรับจ้างผลิต ควรพัฒนาแรงงานที่มีทักษะสนับสนุนแต่ละอุตสาหกรรมเป้าหมาย (i) อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (ii) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (iii) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (iv) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (v) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (vi) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (vii) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (viii) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (ix) อุตสาหกรรมดิจิทัล และ (x) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร) โดยส่งเสริมหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) เป็นต้น ภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันวิจัยควรพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็ง สถาบันวิจัยหรือมหาวิทยาลัยในพื้นที่ควรเป็นแหล่งหลักในการพัฒนาพื้นที่นั้นๆ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีการส่งเสริมด้านนี้มาก แต่มีสิทธิประโยชน์น้อย และไม่มีการร่วมมือกันอย่างจริงจังระหว่างสถาบันวิจัยในพื้นที่กับภาคอุตสาหกรรม

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
3	บริษัท โปรเฟรท อินเตอร์เนชันแนล จำกัด	<p>(1) การลงทุน</p> <ul style="list-style-type: none"> การทำธุรกิจในกลุ่มประเทศ Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam (CLMV) ต้องพิจารณาเงื่อนไขการลงทุนหลัก ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ความรวดเร็ว (Fast) สูงสุด - ต้นทุน (Cost) ต่ำสุด - การสื่อสาร (Communication) สะดวก และง่าย <p>(2) การดำเนินการด้านธุรกิจ</p> <ul style="list-style-type: none"> นักธุรกิจสามารถดำเนินการด้านธุรกิจในประเทศ CLMV โดยใช้ประเทศใดเป็นหลักนั้น สามารถดำเนินการได้ในทุกประเทศ เนื่องจากปัจจุบันทุกประเทศใน CLMV ได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานอย่างเร่งด่วนในประเทศของตนเอง แต่เงื่อนไขในด้านกฎระเบียบ ระยะเวลาการดำเนินงาน ภาษีทุกประเภทแตกต่างกัน โดย (i) ประเทศในกลุ่ม CLMV ตั้งใจให้เงื่อนไขระยะเวลาการลงทุนได้นานขึ้น จนถึงไม่กำหนดอายุระยะเวลาของใบอนุญาตการดำเนินงาน แต่หากเมื่อใดทำผิดเงื่อนไขก็จะถูกยึดใบอนุญาตหรือยกเลิกใบอนุญาต (ii) เงื่อนไขภาษีทุกประเภทจะดำเนินการให้ง่าย (เหมาะสม) เพื่อนักลงทุนสามารถทราบต้นทุนที่แท้จริงด้านภาษีของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้อง (iii) พัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการพัฒนาอุตสาหกรรม หมายถึงพัฒนาช่างฝีมือระดับ ปวส. หรือปริญญาตรี เพื่อให้ทำงานในอุตสาหกรรมที่ประเทศนั้นๆ สนับสนุน และ (iv) ใช้ภาษาอังกฤษหรือจีนเป็นภาษากลางในการทำธุรกิจอย่างชัดเจน บางประเทศสนับสนุนให้เทียบเท่าเป็นภาษาแม่ <p>(3) แนวโน้มในอนาคต</p> <ul style="list-style-type: none"> ธุรกิจจะดำเนินไปในแนวทาง E-Commerce การส่งสินค้าต้องรวดเร็วและตรงเวลา ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางอากาศจะมากขึ้นโดยใช้ Low Cost (Budget) Airlines เป็นหลักในการขนส่งพัสดุสินค้า เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว ขนส่งได้มากกว่าครั้งต่อวัน อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับก็ต้องใช้การขนส่งทางถนน และใช้รถบรรทุกขนาดเล็กหรือรถจักรยานยนต์ เป็นหลัก ในลักษณะเดียวกันกับการแจกจ่ายพัสดุภัณฑ์ทางไปรษณีย์ในปัจจุบัน
4, 8	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) - สำนักบริการการลงทุน 4 และ 2 - สำนักยุทธศาสตร์และนโยบายการลงทุน และกองส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ	<p>(1) นโยบายเชิงพื้นที่</p> <ul style="list-style-type: none"> ในการกำหนดสิทธิพิเศษให้กับแต่ละอุตสาหกรรม BOI จะเปรียบเทียบตามประเภทของอุตสาหกรรมก่อน แล้วจึงเปรียบเทียบตามเขตพื้นที่ หลังจากนั้นนำมาเทียบเคียงกับสิทธิประโยชน์สูงสุดที่สามารถให้ได้ BOI ดำเนินนโยบายส่งเสริมการลงทุนตามพื้นที่ เช่น การพิจารณาตามพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยจูงใจให้บริษัทสามารถจ้างแรงงานต่างชาติได้ ลดภาษีนิติบุคคล และส่งเสริมกิจการที่เหมาะสมกับพื้นที่ เช่น อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานที่มีความเชี่ยวชาญสูง BOI สนับสนุนการลงทุนใน EEC ซึ่งโครงการลงทุนใน EEC ของ BOI คิดเป็น 1 ใน 3 ของโครงการลงทุนของ BOI ทั้งหมด โดยการลงทุนใน EEC ประกอบไปด้วย อุตสาหกรรมหลักคือ ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ ปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมเกษตร โดยอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะมีการพัฒนาในอนาคต ได้แก่ Automation Robotic, Aero Space, Bio Industry และ Digital Industry การส่งเสริมการลงทุนบริเวณพื้นที่ EEC เป็นแรงจูงใจในการลงทุนโดยพิจารณาเชิงพื้นที่ อย่างไรก็ตาม นโยบาย EEC ไม่ได้เป็นปัจจัยเดียวที่มีผลต่อการตัดสินใจการลงทุนของนักลงทุน <p>(2) แนวทางการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)</p> <ul style="list-style-type: none"> องค์กรหลักที่ดูแลการลงทุนในต่างประเทศคือ BOI และกระทรวงพาณิชย์ โดย BOI เน้นด้านการลงทุนเพื่อประกอบการอุตสาหกรรม และกระทรวงพาณิชย์เน้นส่งเสริมการลงทุนด้านธุรกิจบริการ BOI ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการที่สนใจในการลงทุนในต่างประเทศ โดยการเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงาน ให้ข้อมูล ให้คำปรึกษา และฝึกอบรม นอกจากนี้ยังได้จัดกิจกรรมรวมกลุ่มนักลงทุนไทยให้ได้ไปสำรวจโอกาสในการลงทุน และเข้าพบหน่วยงานภาครัฐในต่างประเทศ อีกทั้งช่วยเหลือและแก้ปัญหาต่างๆ ให้กับนักลงทุนในต่างประเทศ โดยประเทศที่มีการสำรวจ เช่น สปป.ลาว เวียดนาม เมียนมา อิหร่าน และศรีลังกา เป็นต้น BOI มีแผนงานจัดตั้งสำนักงาน BOI เพื่อส่งเสริมการลงทุนต่างประเทศในเมียนมา (ย่างกุ้ง) เวียดนาม (โฮจิมินห์) และอินโดนีเซีย (จาการ์ตา) โดยคาดว่าจะสามารถเปิดทำการได้ประมาณปี พ.ศ. 2561

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
		<p>(3) ภาพรวมการลงทุนในต่างประเทศของไทย (Outward Investment)</p> <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันสิทธิประโยชน์ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การงดเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ในภาพรวมถือว่าใกล้เคียงกัน กลไกสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศยังไม่ชัดเจนในแนวทางปฏิบัติและมาตรการ บริษัทขนาดใหญ่ของไทยมีแนวโน้มจะกระจายการลงทุนทั่วโลก (ตามสถิติของธนาคารแห่งประเทศไทย) โดยการลงทุนในลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมกับบริษัทท้องถิ่น (หากจำเป็น) ปัจจัยผลักดันและดึงดูดให้เกิดการลงทุนในต่างประเทศ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> การขยายตลาด และรักษารฐานการตลาด <ul style="list-style-type: none"> i. ทำให้เกิดการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม และเอเชียใต้ ii. สำหรับเวียดนามมีการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตมาก เพราะเวียดนามสนับสนุนด้านการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรม และกำลังขยายตลาด โดยเน้นการส่งออก และใช้ข้อได้เปรียบของการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีกับหลายประเทศ เพื่อเป็นการดึงดูดผู้ผลิต iii. สำหรับเมียนมามีการลงทุนในสินค้าอุปโภคบริโภค และวัสดุก่อสร้างมาก โดยส่วนใหญ่เป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก การลดต้นทุนการผลิต <ul style="list-style-type: none"> i. มีการย้ายฐานการผลิตไปยังกัมพูชา และเมียนมา ii. แต่ปัจจุบันการย้ายฐานการผลิตไปเมียนมาลดลง อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนรัฐบาล ส่งผลให้การออกกฎหมายด้านการลงทุนล่าช้า การลงทุนเพื่อให้ได้เทคโนโลยีและทุน <ul style="list-style-type: none"> i. ลงทุนในประเทศที่เจริญแล้วเช่นในยุโรป ออสเตรเลีย และสหรัฐอเมริกา ศักยภาพของประเทศในกลุ่มอาเซียนที่นักลงทุนไทยสนใจลงทุน <ul style="list-style-type: none"> - เวียดนาม <ul style="list-style-type: none"> i. เป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรม ii. เป็นประเทศที่นำลงทุนที่สุดในกลุ่ม CLMV เพราะมีความพร้อมด้านตลาด และโครงสร้างพื้นฐาน iii. มีแนวโน้มที่ต้นทุนการลงทุนจะสูงขึ้นอีก 3 ปี - เมียนมา <ul style="list-style-type: none"> i. โครงสร้างพื้นฐานยังไม่ได้มาตรฐาน และท่าเรือแออัด แต่ถ้ามีการพัฒนาจะเป็นประเทศที่ได้เปรียบด้านแรงงาน ii. เน้นการลงทุนในตลาดภายใน ตลาดสินค้าอุปโภคบริโภค และอุตสาหกรรมก่อสร้าง iii. คาดว่าอีก 3 ถึง 5 ปีโครงสร้างพื้นฐานถึงจะได้รับการพัฒนาให้มีคุณภาพ

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
		<ul style="list-style-type: none"> - อินโดนีเซีย <ul style="list-style-type: none"> i. กำลังพัฒนาด้านการส่งออก แต่ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ยังสูงมาก ii. มูลค่าการลงทุนมีแนวโน้มเติบโตสูง และมีตลาดขนาดใหญ่มาก iii. มีข้อจำกัด/กีดกันด้านการลงทุนสูง iv. อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทยหลายแห่งสนใจจะไปลงทุนที่อินโดนีเซีย โดยบริษัทญี่ปุ่นเริ่มไปตั้งโรงงานแล้วบางแห่ง เช่น บริษัทมิตซูบิชิ ทำให้มีแนวโน้มลดกำลังการผลิตในไทย - ฟิลิปปินส์ <ul style="list-style-type: none"> i. มูลค่าการลงทุนมีแนวโน้มเติบโตเพราะเศรษฐกิจดีขึ้น แต่การผลิตยังไม่ค่อยมีประสิทธิภาพเพราะแรงงานไม่ค่อยมีคุณภาพ และการขนส่งภายในประเทศลำบาก เพราะภูมิประเทศเป็นเกาะ ii. อุตสาหกรรมอาหารมีศักยภาพมาก นอกจากนั้นแล้ว ผู้ผลิตไทยเข้าไปตั้งโรงงานที่ฟิลิปปินส์เพราะตลาดกำลังขยาย อย่างไรก็ตาม ฟิลิปปินส์มีการกีดกันการนำเข้าสินค้าจากไทย โดยเฉพาะสินค้าอาหาร เช่น กฎหมายการนำเข้าที่สร้างความลำบากแก่นักลงทุนไทย - กัมพูชา <ul style="list-style-type: none"> i. เปิดเสรีด้านการลงทุนมาก และมีนักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนแทบทุกสาขา แต่มูลค่าการลงทุนยังไม่มากนัก ii. อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง iii. ประโยชน์จากการลงทุนกัมพูชา คือ แรงงานราคาถูก iv. รัฐบาลกัมพูชายังไม่มีทิศทางในการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยอุตสาหกรรมหลักของกัมพูชา มีเพียงอย่างเดียวคือเสื้อผ้า และยังไม่มียุทธศาสตร์ต้นน้ำ v. ไทยไม่มีความจำเป็นในการลงทุนด้านอุปโภคบริโภคในกัมพูชา เพราะสินค้าสามารถขนส่งระหว่างไทย-กัมพูชาได้ภายใน 1 วัน - สปป.ลาว <ul style="list-style-type: none"> i. ไม่มีปัจจัยการผลิต แรงงานและพื้นที่ ii. สามารถลงทุนได้เฉพาะด้านทรัพยากรธรรมชาติ เช่น แร่ ซึ่งไทยไม่มีความถนัดในกิจกรรมด้านนี้ iii. มีการลงทุนรายย่อย (SME) เข้าไปเปิดกิจการด้านบริการ - ศักยภาพของประเทศในกลุ่มเอเชียใต้ที่นักลงทุนไทยสนใจลงทุน <ul style="list-style-type: none"> i. ศรีลังกา: เป็นประเทศที่คาดว่าคนไทยจะดำเนินการด้านค้าขายได้สะดวกที่สุดในภูมิภาคนี้ ii. อินเดีย: เป็นประเทศที่มีอัตราเติบโตของ GDP สูง iii. บังกลาเทศ และปากีสถาน: มีการนำเข้า-ส่งออกจากไทยมาก iv. อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเอเชียใต้ คือ กลุ่มชิ้นส่วนรถยนต์ (โดยเฉพาะอินเดียและปากีสถาน) นอกจากนี้ยังมีกลุ่มสิ่งทอที่มีแนวโน้มเติบโตสูง <p>(4) ปัญหาอุปสรรคของนักลงทุนไทยในการเริ่มลงทุนต่างประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความไม่พร้อมและไม่คุ้นชินกับการทำธุรกิจในต่างประเทศ ทำให้เกิดการกั๊กในการย้ายถิ่น • การขาดความรู้ และความเข้าใจในกฎหมายและกฎระเบียบการลงทุนในประเทศนั้นๆ

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
5	สำนักแผนงานและโครงการพิเศษ สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและ สหกรณ์ กระทรวงเกษตรและ สหกรณ์	<p>(1) นโยบายในการส่งเสริมการเกษตรที่เป็นวัตถุดิบเพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> ในภาพรวมไทยปลูกพืชไร่จำพวก ข้าว อ้อย มัน และพืชกลุ่มยางพารา และปาล์มน้ำมันมาก และสำหรับพืชที่ต้นทุนในการปลูกสูงเช่น ยางพารา ราคาจะเป็นตัวกำหนดทิศทาง ในปัจจุบันกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีนโยบายใช้ระบบ Zoning โดยจัดระบบโครงสร้างการผลิตใหม่ให้มีความเหมาะสมกับเรื่องของ ดิน น้ำ และอากาศ ซึ่งจะส่งผลให้โครงสร้างด้านปริมาณผลผลิตเปลี่ยนไปด้วย เป้าหมายใหญ่ที่ต่อบรรลุกับนโยบายประเทศไทย 4.0 คือการสร้างการเกษตรที่มีความประณีตสูง ยุทธศาสตร์เกษตร <ul style="list-style-type: none"> สร้างความเข้มแข็งให้เกษตรกร (Smart Farmer) สร้างเสริมความสามารถและประสิทธิภาพในการผลิต สนับสนุนด้านเทคโนโลยี และนวัตกรรมเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน พัฒนาทรัพยากร ดิน น้ำ ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด และมีความเสื่อมโทรมน้อยที่สุด บูรณะปรับปรุงระบบบริหารราชการ <p>(2) แนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมเกษตร เกษตรแปรรูป เพื่อการส่งออก</p> <ul style="list-style-type: none"> ทั้งด้านปริมาณ คุณภาพ และมูลค่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เพราะด้วยพื้นที่การผลิตที่เท่าเดิมแต่ด้วยเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าจะทำให้ได้ผลผลิตมากขึ้น สินค้าเกษตรที่เป็นสินค้าขั้นต้น เช่น พืชไร่ อาจย้ายฐานการผลิตไปที่ประเทศเพื่อนบ้าน เพราะอุปสรรคด้านแรงงาน โดยไทยควรเน้นผลิตผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น หรือเกษตรแปรรูป <p>(3) ภาพรวมสถานการณ์ของสินค้าเกษตรในภูมิภาคนี้ (ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม)</p> <ul style="list-style-type: none"> ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้ ส่วนใหญ่มีผลผลิตทางการเกษตร ไม่แตกต่างกันเนื่องจากจะอยู่ในสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเดียวกัน มีการค้าขายกันด้วย Primary Product มีการค้าขายปศุสัตว์ระหว่างกัน เพราะประเทศเพื่อนบ้านมี Demand สูง และ Supply ไม่เพียงพอ พืชไร่สำหรับใช้เป็นอาหารสัตว์ และพืชจำพวกพลังงานของประเทศเพื่อนบ้าน เริ่มมีผลผลิตบ้างแต่ยังไม่เพียงพอ ปัจจุบันนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ซึ่งไทยก็นำเข้าพืชอาหารสัตว์ (เช่น ข้าวโพด) เช่นกัน สำหรับการประมง คู่ค้าของไทยไม่ใช่ประเทศเพื่อนบ้าน แต่เป็นยุโรป และสหรัฐอเมริกา โดยผลิตกันทั้งบางประเภท ไทยนำเข้ามาแปรรูปและส่งออก แต่มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากกำไรน้อย ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เช่น กุ้งแช่แข็ง จะส่งออกไปประเทศผู้ซื้อรายใหญ่ที่มีกำลังซื้อสูง เพราะมีราคาสูง โดยเวียดนามเป็นคู่แข่งกับไทย พืชที่มีการทำการค้าระหว่างกัน ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผักผลไม้ เช่น ทุเรียน แต่มีปริมาณน้อย เพราะแต่ละประเทศปลูกคล้ายๆ กัน ทางด้านโลจิสติกส์ ส่วนใหญ่ผลิตภัณฑ์เกษตรมีการขนส่งทางถนน โดยที่รัฐบาลแบกรับต้นทุนสูงพอสมควร เนื่องจากมีการส่งเสริมการขนส่งทางถนนมานาน <p>(4) ความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย เปรียบเทียบกับประเทศอาเซียน</p> <ul style="list-style-type: none"> Productivity (ผลผลิตต่อไร่) ของข้าว เวียดนามสูงกว่าไทย สำหรับปาล์มน้ำมัน มาเลเซียสูงกว่าไทย แต่ทางด้านปศุสัตว์ และประมง Productivity ของไทยดีมาก ทางด้านเกษตรกร กลุ่มเกษตรกรที่มีประสิทธิภาพของไทย ถึงแม้จะมีจำนวนไม่มากแต่เป็นกลุ่มที่มีประสิทธิภาพสูง และมีแนวโน้มจะเติบโตขึ้นเรื่อยๆ ส่วนเกษตรกรที่มีประสิทธิภาพต่ำก็มีแนวโน้มจะเปลี่ยนไปประกอบอาชีพอื่นในอนาคต ผู้ประกอบการด้านเกษตรแปรรูปในไทย มีความสามารถในการแข่งขันมากกว่าในประเทศเพื่อนบ้าน เพราะพัฒนามาก่อน มีนวัตกรรม และองค์ความรู้สั่งสมมากกว่า บริษัทรายใหญ่ด้านการเกษตรในไทยไปลงทุน หรือขยายฐานการผลิตอยู่ในประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศแล้ว ปัจจุบันได้ธุรกิจ “Start Up” ด้านการเกษตรในไทยเพิ่มมากขึ้น และคนกลุ่มนี้ก็มีแนวโน้มจะพัฒนาเป็น Smart Farmer ในอนาคต

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
		<p>(5) จุดอ่อนในการพัฒนาของอุตสาหกรรมเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรของไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> • รัฐบาลคุ้มครองหรือคอยพุงเกษตรกรมากเกินไปโดยไม่มีกรอบเวลา ส่งผลให้ประสิทธิภาพ และ Productivity ในภาคการเกษตรไม่สอดคล้องกับนโยบายบางอย่าง อีกทั้งยังส่งผลให้เกษตรกรหลายรายไม่สามารถอยู่ด้วยตนเองได้ • เกษตรกรไทยหลายรายไม่มีความรู้ด้านธุรกิจ (Business Mind) ทำการขายไม่เป็น และกำหนดราคาสินค้าของตนเองไม่ได้ • โครงสร้างตลาดการเกษตรมีความเป็นตลาดแบบ Oligopoly สูงทั้งตลาดปัจจัยการผลิต และตลาดสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการมีความอึดตัว และไม่เพิ่มประสิทธิภาพ <p>(6) จุดแข็งในการพัฒนาของอุตสาหกรรมเพิ่มมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรของไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> • เกษตรกรในกลุ่มปศุสัตว์มีพื้นฐานการผลิตที่แข็งแกร่งเพราะมี แรงผลักดัน (Momentum) ของผู้ประกอบการรายใหญ่ เช่น CP ช่วย • ได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์พื้นที่ตั้งประเทศที่ไม่โดนมรสุม หรือได้รับความเสียหายจากปริมาณน้ำฝนที่ไม่พอเหมาะ <p>(7) แนวโน้มสินค้าที่มีศักยภาพในอนาคต</p> <ul style="list-style-type: none"> • สินค้าอาหาร Niche Market สำหรับผู้บริโภคที่มีรายได้ปานกลางขึ้นไป • สินค้าที่ตอบโจทย์พลังงาน เช่น ปาล์มน้ำมัน เอทานอล ควรพัฒนาให้สุด • สินค้าเกษตร ที่แปรรูปไปเป็นเครื่องสำอาง และยา • ปศุสัตว์ และประมง ยังมีประสิทธิภาพอยู่เช่นเดิม แต่เรื่องประมงทะเลต้องดูเรื่องความสมดุลของผู้ทำการประมงกับปริมาณสัตว์น้ำ ส่วนการประมงเพาะเลี้ยงขึ้นกับเรื่องสิ่งแวดล้อมและโรคระบาด • สินค้ากลุ่มเครื่องเทศ มีแนวโน้มมีมูลค่าเพิ่มมากขึ้น เพราะคนแสวงหาความสดใหม่ของอาหาร • เรื่องของการทำการค้าด้านอาหารในอนาคตจะมองในแง่ของ Comparative Advantage ไม่ได้แล้ว แนวโน้มเรื่องอาหารจะถูกมองเป็นด้านวัฒนธรรม โดยวัฒนธรรม หรือ วัตถุดิบ (Supply) ด้านอาหารจะไม่มีพรหมดนอีกต่อไป อาจใช้ Economic Corridor สร้างมูลค่าเพิ่มได้ในอนาคต <p>(8) แผนงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารแข่งขันพร้อมรับประทาน</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทำระบบ Food Safety ให้มีความเชื่อมโยงกับกระทรวงสาธารณสุขมากขึ้น • นโยบาย “แปลงใหญ่” ส่งเสริมให้เกิด Economic of Scale ไปสนับสนุนให้อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารแข่งขันพร้อมรับประทานมีความมั่นคงและคุณภาพด้านวัตถุดิบ (Supply) มากขึ้น <p>(9) แผนงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ (ยางล้อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ไทยส่งออกยางแท่ง และยางแผ่นเป็นส่วนใหญ่ • กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และการยางแห่งประเทศไทยกำลังจะพัฒนาคุณภาพมาตรฐานน้ำยางให้มีคุณภาพมากขึ้น <p>(10) แผนงานที่เกี่ยวข้องกับพืชพลังงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> • ส่งเสริมด้านการผลิตชีวมวล เช่น การนำมูลสัตว์มาผสมกับหญ้าเนเปียร์ซึ่งมีไฟเบอร์สูงเพื่อผลิตไฟฟ้า <p>(11) ข้อเสนอแนะ และแนวทางหรือนโยบายของภาครัฐในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> • ควรพัฒนาระบบราชการของภาคการเกษตรให้เท่าทันยุค 4.0 • สร้าง Smart Farmer โดยให้เกษตรกรเข้าสู่ระบบการศึกษาที่มีประสิทธิภาพให้มากขึ้น

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
6	องค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น (JETRO Bangkok)	<p>(1) สถานการณ์การลงทุนโดยตรง (FDI)</p> <ul style="list-style-type: none"> ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในไทยและอาเซียน เนื่องจาก (i) การรวมกลุ่มประเทศ ASEAN ทำให้การค้าระหว่างประเทศในกลุ่มมีความสะดวก (ii) ปริมาณการค้าภายในกลุ่ม ASEAN สูงขึ้น (iii) การเติบโตของประชากร และ (iv) กรอบความร่วมมือและแนวคิดการพัฒนา Economic Corridor ปัจจุบันญี่ปุ่นเป็นกลุ่มนักลงทุนหลัก (Dominant Investor) ของอาเซียนในการพัฒนาอุตสาหกรรม ระหว่างปี ค.ศ. 2012 ถึง ค.ศ. 2016 ญี่ปุ่นมีอัตราเพิ่มของการลงทุนในเมียนมา สูงสุด เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทยและในกลุ่ม CLMV รองลงมาเป็นกัมพูชา และ สปป.ลาว แต่มูลค่าการลงทุนรวมสูงที่สุดยังเป็นการลงทุนในเวียดนาม และไทย บริษัทญี่ปุ่นเข้าไปตั้งโรงงานในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น Mitsubishi, Nikon, Toyota Boshoku, Nidec, Denso, Yazaki, ส่วนใหญ่เป็นโรงงานผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ East-West Economic Corridor ยังมีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับเวียดนามตอนเหนือ และจากตัวเลขการนำเข้าส่งออกกับด่านศุลกากรไทย (นครพนม, มุกดาหาร) มีการเติบโตของการส่งออกสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (Computer's storage device, air conditioners) ส่วนการนำเข้ายังเป็นกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์เช่นกัน (Electronic equipment, Computers and tablets) Southern Corridor กลุ่มยานยนต์ คือ รถจักรยานยนต์ทั้งในลักษณะชิ้นส่วน เครื่องยนต์ ที่มีส่งออกจากไทยไปกัมพูชาเพิ่มขึ้น (เทียบกับปี ค.ศ. 2012 กับ ค.ศ. 2016) ส่วนการนำเข้าเป็นชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ที่ทำจากอูมิเนียม ส่วนประกอบของกล่องถ่วงรูป และอุปกรณ์สายไฟ (Electrical Wire with Connectors) การลงทุนในเวียดนามที่ญี่ปุ่นสนใจลงทุนนั้นมาจาก (i) การเติบโตภายในเวียดนาม (ii) การสนับสนุนจากภาครัฐในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ Hanoi และ (iii) การใช้สิทธิพิเศษ "China plus One" ทำให้เกิดโรงงานญี่ปุ่นจำนวนมากในเวียดนามตอนเหนือ สำหรับกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ เช่น ปรีนเตอร์ โทรศัพท์มือถือ และการผลิตสินค้าต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมเหล่านี้ แล้วส่งออกไปญี่ปุ่น การลงทุนในเมียนมามีความน่าสนใจ เนื่องจากเป็นตลาดที่เติบโตในอนาคต แต่ยังขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใน การลงทุนในไทยยังดีอยู่เนื่องจากถือได้ว่ามีความมั่นคงทางการเมืองในระดับหนึ่ง ประกอบกับนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรม 4.0 โดยญี่ปุ่นคาดว่าจะสามารถเข้ามาจับตลาดหากมีการพัฒนาในส่วนนี้ การลงทุนใน สปป.ลาว ด้วยข้อจำกัดของการเป็นประเทศไม่ติดทะเล ในเชิงการบริหารจัดการสินค้าเพื่อส่งออก (Shipping) การจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory) ยังไม่สะดวก และไม่มี ICD จัดการตู้สินค้า นักลงทุนจากประเทศอื่นก็สนใจมาลงทุนในไทยและประเทศในกลุ่ม CLMV เช่นกัน สำหรับสิงคโปร์เข้ามาลงทุนในรูปแบบการร่วมทุนกับสถาบันการเงินและการให้เงินกู้ ญี่ปุ่นจะเน้นด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม นอกจากนี้ ยังมีเกาหลีใต้ และได้หวัน ที่มีแนวทางคล้ายกัน <p>(2) โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับประเทศในกลุ่ม CLMV</p> <ul style="list-style-type: none"> ญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใน CLMV สำหรับโครงการสำคัญที่กำลังมีการพัฒนา คือ (i) การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบกรุงพนมเปญ (ลงทุนโดยเกาหลีใต้) และ (ii) การก่อสร้างทางด่วนระหว่างพนมเปญและด่านพระเวทของกัมพูชา การขนส่งทางแม่น้ำของกัมพูชามีความสนใจในการเชื่อมกับเวียดนามตอนใต้ เนื่องจากการขนส่งทางน้ำมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าทางถนนมาก อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องมีการหารือและศึกษาเพิ่มเติม <p>(3) โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับประเทศในกลุ่ม CLMV</p> <ul style="list-style-type: none"> ญี่ปุ่นให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใน CLMV สำหรับโครงการสำคัญที่กำลังมีการพัฒนา คือ (i) การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบกรุงพนมเปญ (ลงทุนโดยเกาหลีใต้) และ (ii) การก่อสร้างทางด่วนระหว่างพนมเปญและด่านพระเวทของกัมพูชา การขนส่งทางแม่น้ำของกัมพูชามีความสนใจในการเชื่อมกับเวียดนามตอนใต้ เนื่องจากการขนส่งทางน้ำมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าทางถนนมาก อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องมีการหารือและศึกษาเพิ่มเติม โครงการท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ควรเป็นการลงทุนโดยรัฐบาลไทยเป็นหลักก่อน สำหรับญี่ปุ่นจะพิจารณาแนวโน้มความเป็นไปได้และแนวทางการลงทุนหลังจากที่โครงสร้างพื้นฐานมีสถานะในการพัฒนาที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลเมียนมาไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่ทวายมากนัก เนื่องจากห่างไกลจากพื้นที่พัฒนาหลักของประเทศแถบเมืองย่างกุ้ง

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
		<p>(4) ปัญหาอุปสรรคของภูมิภาค GMS</p> <ul style="list-style-type: none"> การเก็บข้อมูลสถิติต่างๆ โดยเฉพาะในเมียนมา ที่ไม่สามารถหาข้อมูลได้ ค่าแรงที่เริ่มสูงขึ้น สำหรับไทยที่สูงขึ้นมา (มากกว่า 300 บาท/วัน) เป็นต้นทุนการผลิตแต่ไม่ได้เป็นปัจจัยเดียวในการย้ายฐานการผลิตไปยังที่อื่น เนื่องจากผลผลิตภาพ (Productivity) ของแรงงานไทยยังจัดกว่าดีกว่าประเทศอื่น การที่ประเทศอื่นมีความสามารถในการสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษดีกว่า ไม่ได้เป็นปัจจัยในการเลือกตั้งโรงงานเช่นกัน เนื่องจากการสื่อสารจำเป็นกับแรงงานมีฝีมือและผู้ประกอบการพิจารณาการสื่อสารด้วยภาษาอื่น เช่น จีนและญี่ปุ่น ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ยังสูงอยู่ในการขนส่งข้ามแดน ควรปรับปรุงต่อไปทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ นอกจากส่งผลต่อต้นทุนโดยตรงแล้วยังส่งผลต่อเวลาและความแน่นอนของการขนส่งด้วย
7	Mitsui & Co. (Thailand) Ltd.	<p>(1) สถานการณ์ท่าเรือในกลุ่มประเทศอาเซียน</p> <ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือทวาย <ul style="list-style-type: none"> เกิดจากการผลักดันของรัฐบาลไทยในสมัยอดีตนายกรัฐมนตรียิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้เริ่มลงทุนพัฒนาไปแล้วโดยบริษัท อิตาเลียน-ไทยฯ และเริ่มมีแนวคิดให้ญี่ปุ่นเข้ามาร่วมลงทุนด้วย อย่างไรก็ตาม การจะให้ญี่ปุ่นเข้าไปร่วมลงทุนนั้นจะต้องพิจารณาความเป็นไปได้ของท่าเรือทวาย ท่าที่ของรัฐบาลไทยและเมียนมาอีกครั้ง (เนื่องจากท่าเรือทวายอยู่ไกลจากย่างกุ้ง มีผลต่อการพิจารณาการลงทุน) โดยที่ท่าเรือทวายนี้ไทยน่าจะได้รับประโยชน์สูงสุด ส่วนเมียนมา อินเดียและประเทศกลุ่มตะวันออกกลาง ยังต้องทบทวนผลตอบแทน ท่าเรือทวายจัดได้ว่ามีความเหมาะสมสำหรับการขนส่งและโลจิสติกส์ของอาเซียน เนื่องจาก (i) ความเหมาะสมทางกายภาพในการเป็นท่าเรือน้ำลึก (ii) ระยะทางขนส่งทางเรือที่สั้นลง (ไม่ต้องผ่านช่องแคบ) ท่าเรือแหลมฉบัง <ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือแหลมฉบังเหมาะสมที่จะเป็นท่าเรือในการขนส่งสินค้าที่ผลิตในเขต Eastern Seaboard ของไทย และยังสามารถเป็น Hub ของการขนส่งทางทะเลของเมียนมา เวียดนาม และกัมพูชาได้ อย่างไรก็ตาม ท่าเรือแหลมฉบังเริ่มประสบปัญหาความแออัด และหากไม่สามารถขยายได้อีก ไทยสามารถขยายการใช้ท่าเรือไปออกไปที่ท่าเรือมาตาปุดหรือสัตหีบ หากไทยมีนโยบายในการพัฒนาและขยายท่าเรือในเขต Eastern Seaboard ญี่ปุ่นเห็นว่าเป็นแนวนโยบายที่ดีและควรให้การสนับสนุน ท่าเรือสีหนุวิลล์ และก่ายแมบ <ul style="list-style-type: none"> ในประเด็นของที่ตั้งท่าเรือทั้งสองแห่งสามารถพัฒนาต่อให้เป็น Hub ของประเทศเวียดนามและกัมพูชาได้ (สำหรับท่าเรือสีหนุวิลล์จำเป็นต้องมีการขยายท่าเรือและถนน) ท่าเรือทั้งสองแห่งนี้ ผู้ผลิตสินค้าของญี่ปุ่นส่วนใหญ่ใช้เป็นท่าเรือนำเข้าสินค้า/วัตถุดิบ/เครื่องจักรที่จำเป็น <p>(2) สถานการณ์การลงทุนในอาเซียน</p> <ul style="list-style-type: none"> ญี่ปุ่นยังคงสนใจและสามารถเพิ่มการลงทุนในอาเซียน แต่ไม่ได้เน้นเฉพาะการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และการลงทุนในรูปแบบบริษัทเดียว โดยประเทศเมียนมา ถือได้ว่ามีโอกาสทางธุรกิจสูง การลงทุนในกลุ่มยานยนต์ของญี่ปุ่น ยังมีอยู่โดยเป็นการผลิตเพื่อขายภายในประเทศไม่ได้เพื่อการส่งออก การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของกัมพูชา เช่น ระบบขนส่งมวลชน <p>(3) โครงสร้างทางธุรกิจของ Mitsui Group</p> <ul style="list-style-type: none"> ลักษณะเป็น Holding Company ใช้กลยุทธ์ Keiretsu Network ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างกัน โดยบริษัทในเครือมีการแชร์ข้อมูลทางการค้า และลูกค้า

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
9	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	<p>(1) ภาพรวมของ Land Link หรือ Land Bridge และการเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์</p> <ul style="list-style-type: none"> Land Link ที่สำคัญ มีดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> สงขลา-ปากบารา กระบี่-ขนอม ชุมพร-ระนอง (สร้างท่าเรือชุมพร เพื่อ (i) เป็นท่าเรือเอนกประสงค์ (ii) เป็นท่าเรือท่องเที่ยว (iii) เป็นท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ และ (iv) เป็น Land Bridge เชื่อมกับระนอง) ควรพิจารณาเส้นทาง One Belt One Road ของจีนเพื่อการพัฒนาเส้นทางขนส่งของไทย World Land Bridge เชื่อมโยง One Belt One Road กับยุโรป และสหรัฐอเมริกา สิ่งที่กระทบยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ คือ การสร้าง East Coast Rail Line (ECRL) ของมาเลเซีย เชื่อมท่าเรือกลันตัน (ตะวันออก) กับท่าเรือกลัง (ตะวันตก) โดยรถไฟ คาดว่าบทบาทของรถไฟจะเข้ามาแทนเรือ และทำให้เกิด Corridor ใหม่ขึ้นอีกมาก เช่น การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ที่ ปากแบ่ง สปป.ลาว ทำให้เกิดเส้นทางขนส่งจากภาคเหนือของไทยเชื่อมโยงไปเวียงจันทน์ และฮานอย ตัวอย่างการใช้ Land Link: มาเลเซียมีจุดหรือสถานีเชื่อมต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและกระบวนการโลจิสติกส์ที่เข้าถึงง่าย เส้นทางที่จะสร้างประโยชน์ให้กับไทยมากที่สุดคือเส้นทางจากท่าเรือทวายสู่นครโฮจิมินห์ผ่านกรุงเทพมหานครและ EEC เพราะสามารถใช้เคลื่อนย้ายปัจจัย และวัตถุดิบต่างๆ ได้เร็ว โดยมีเพียงทางรถไฟช่วงของกัมพูชาที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา อย่างไรก็ตาม ถ้าโครงการท่าเรือทวายไม่ได้รับการพัฒนา จะสามารถใช้เส้นทางนี้ต่อไปยังท่าเรืออิลาว่าได้ (หรือเชื่อมทางชุมพร หรือปากบาราเพื่อเป็นทางออกสู่ทะเลอันดามัน) โครงการทวายจะทำให้ไทยได้ประโยชน์จากการผลิตเหล็กต้นน้ำ <p>(2) พื้นที่ Eastern Economic Corridor (EEC)</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ EEC จะสร้างประโยชน์ได้ก็ต่อเมื่อมีความเชื่อมโยง (Connectivity) (i) เชื่อมโยงกับเส้นทาง One Belt One Road ทางเรือ (ii) ถ้าไม่เชื่อมตามข้อ และ (iii) ควรสร้าง Land Link เชื่อม EEC กับชุมพร และสร้าง Land Link ที่ปากบารา ควรเชื่อมโยงและพัฒนาจังหวัดโดยรอบพื้นที่ EEC ไปพร้อมๆ กับการพัฒนาพื้นที่ EEC อีกทั้งสร้างความเชื่อมโยงระหว่างภาค เส้นทางที่สามารถเชื่อมเส้นทาง One Belt One Road กับ EEC ได้ คือเส้นทางจากจีนผ่านมณฑลยูนนานเข้าสู่ย่างกุ้ง เพื่อเข้ามาประเทศไทยทางด่านแม่สอด ซึ่งเส้นทางจากมณฑลยูนนานสามารถเชื่อมต่อกับอินเดียได้ <p>(3) อุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> ปัญหาที่สำคัญและเป็นปัญหาระยะยาวของการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์คือเรื่องวัตถุดิบ <p>(4) ข้อเสนอแนะ</p> <ul style="list-style-type: none"> เสนอให้ทำการศึกษาเส้นทาง One Belt One Road โดยศึกษาเพียงการทบทวนการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เพราะสภาอุตสาหกรรมกำลังทำวิจัยร่วมกับสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ในเรื่องนี้ ควรเสนอแนะให้ศึกษา North-South Corridor ในเส้นทางถึงมาเลเซียและสิงคโปร์ด้วย ต่อไปในอนาคต เสนอแนะให้พิจารณาเส้นทาง กรุงเทพฯ - เพชรบูรณ์ - ท่าลี่ จ.เลย - ไซยะบุรี (สปป.ลาว) - หลวงพระบาง (สปป.ลาว) ว่าควรเป็นเส้นทางขนส่งต่อไปในอนาคต เสนอให้แบ่งโครงการออกเป็นระยะสั้นและระยะยาว โดยสำหรับระยะสั้นสิ่งที่เพิ่มมูลค่าได้เร็วคือเครื่องประดับ โดยนำวัตถุดิบจากอินเดียมาเพิ่มมูลค่าที่อุตะเถาแล้วส่งออกไปจีน

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
10	สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	<p>(1) ภาพรวมสถานการณ์การผลิตและตลาดของสินค้าเกษตรไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> นโยบายภาครัฐเน้นเพิ่มผลผลิตต่อพื้นที่ ไม่ได้เน้นการขยายพื้นที่ หน่วยงานศึกษาวิจัยและพัฒนาด้านการแปรรูปสินค้าเกษตรของไทยยังไม่มีหน่วยงานดูแลเฉพาะ แต่ปัจจุบันเป็นหน้าที่ของกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์จัดทำนโยบายส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตข้าว เพิ่มผลผลิตต่อไร่ ลดต้นทุน และเพิ่มคุณภาพ โดยจัดตั้งคณะกรรมการบริหารข้าวครบวงจร เพื่อสร้างสมดุลราคาข้าว, ลดการปลูกข้าวในพื้นที่ที่ไม่เหมาะสมสำหรับข้าวนาปี และให้เกษตรกรหันไปปลูกพืชชนิดอื่น, สนับสนุนนโยบายเกษตรแปลงใหญ่ และสนับสนุนให้ใช้พันธุ์ข้าว และกำหนดปริมาณข้าวที่ปลูกให้ตอบสนองต่อความต้องการของโรงสี สำหรับมันสำปะหลัง ภาพรวมรายได้มาจากส่งออกเป็นหลัก (ร้อยละ 75) มีจีนเป็นผู้กำหนดราคามันเส้นและแป้งมันของไทย เนื่องจากไทยส่งออกมันเส้นไปจีนร้อยละ 100 และส่งออกแป้งมันไปจีนร้อยละ 50 โดยมูลค่าการส่งออกโดยปกติเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ในปี พ.ศ. 2559 จีนดำเนินนโยบายระบายสต็อกข้าวโพด ส่งผลให้จีนนำเข้ามันสำปะหลังน้อยลง มันเส้นราคาลด และส่งผลให้ราคาแป้งมันลดด้วย การขนส่งมันสำปะหลังแบ่งตามประเภทสินค้า ส่วนใหญ่ขนส่งด้วยรถบรรทุก และขนถ่ายที่ทำเรือ โดยขนส่งมันเส้นทางแม่น้ำที่อยุธยา หรือฉะเชิงเทรา และขนถ่ายที่เกาะสีชัง และขนถ่ายแป้งมันที่ทำเรือกรุงเทพ สำหรับมันสำปะหลัง ความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนของไทยเป็นไปได้ยากเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านเพราะประเทศเพื่อนบ้านเป็นพื้นที่เกิดใหม่ โดยคู่แข่งที่สำคัญได้แก่ กัมพูชา และเวียดนาม สำหรับปศุสัตว์ มีจุดแข็งคือ มีมาตรฐาน และคุณภาพเพราะมีระบบตรวจสอบที่ได้มาตรฐาน และมีจุดอ่อนคือ ราคาอาหารสัตว์ที่สูง สำหรับอุตสาหกรรมประมง ปัจจุบันการทำประมงจากการจับได้ผลผลิตน้อยลงเพราะปัญหาทรัพยากรเสื่อมโทรม และปัญหาจากการทำประมงผิดกฎหมาย การประมงที่ขาดการรายงาน และการประมงที่ขาดการควบคุม (Illegal Unreported and Unregulated Fishing: IUU) จึงเน้นผลผลิตจากการเพาะเลี้ยง และการนำเข้า <p>(2) สิ่งที่ต้องปรับปรุง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันการส่งผ่านข้อมูลในห่วงโซ่อุปทานระหว่างผู้ผลิตกับตลาดยังมีประสิทธิภาพ และมีการเชื่อมโยงกันไม่เพียงพอ (ปัจจุบันนโยบายเกษตรแปลงใหญ่กำลังดำเนินการให้มีการเชื่อมโยงกันมากขึ้นแต่ยังอยู่เพียงระยะเริ่มต้น) ส่งผลให้ปริมาณการผลิตกับความต้องการของตลาดไม่สอดคล้อง และไม่สามารถพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจุบันระบบการอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่งที่ต่างกัน เช่น ขาดประสิทธิภาพการขนถ่ายจากรถไฟไปขนส่งทางเรือ ผู้ประกอบการจึงใช้รถบรรทุกในการขนส่งเป็นส่วนใหญ่เพราะสามารถขนส่งถึงลูกค้าได้ ไม่สามารถผลิตเอทานอลได้เต็มกำลังการผลิต ปัจจุบันเอทานอลสามารถใช้ได้เพียงแคในอุตสาหกรรมพลังงานเท่านั้นเพราะมีข้อกำหนดยั้งคับ ควรผลักดันให้มีการแก้ไขข้อกำหนดให้สามารถใช้เอทานอลในอุตสาหกรรมอื่นๆ ได้ เพื่อทำให้มีความต้องการมันสำปะหลังมากขึ้นในการแปรรูป และทำให้ราคาดีขึ้น <p>(3) ข้อเสนอแนะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ควรให้ตลาดเป็นตัวชี้้นำการผลิต เพราะเกษตรกรมีความสามารถในการปรับเปลี่ยนการผลิตให้เป็นไปตามความต้องการของตลาดได้ ควรใช้ระบบมาตรฐานในการผลิต เพราะ Non-tariff barrier มีบทบาทเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในการส่งออก เช่น กรณีไก่ที่กินข้าวโพดที่ไม่มีเอกสารสิทธิ์จึงไม่สามารถส่งออกได้ สำหรับข้าว ควรสนับสนุนการแปรรูปและสร้างมูลค่าเพิ่มให้มากขึ้น รวมถึงผลผลิตสินค้าเกรดที่สูงขึ้น เพราะในแง่ของต้นทุนการผลิตข้าวไทยยังสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ข้าวเกรดเดียวกันจึงมีความสามารถในการแข่งขันไม่เพียงพอเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับผลิตภัณฑ์จากไก่ ควรสร้างตลาดใหม่ เช่น ตะวันออกกลาง โดยอาศัยการเจรจาให้ยอมรับสินค้าของไทย (ปัจจุบันไทยพึ่งพาแค่สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น) สำหรับการทำประมง ไทยควรใช้ประโยชน์จากการทำประมงพื้นบ้านในประเทศเพื่อนบ้านที่มีมาก (ปัจจุบันไทยนำเข้าวัตถุดิบการประมงจากการจับ) ด้วยการร่วมมือทางธุรกิจนำเข้าวัตถุดิบการประมงจากประเทศเพื่อนบ้านมาแปรรูป เพื่อเป็นการสร้างโอกาสทางการค้า

ตารางที่ ค-2 ประเด็นที่ได้รับในการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
11	ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	<p>(1) ภาพรวมของเส้นทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไทย กัมพูชา และเมียนมา ควรร่วมทำการพัฒนาเส้นทางรถไฟจากนครโฮจิมินห์ ปอยเปต กายูจนบุรี บ้านพุน้ำร้อน ทวาย ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการขนส่งของ Southern Corridor เมียนมาต้องการให้ไทยเปิดด่านระหว่างไทยและเมียนมาเพิ่มเติมที่บ้านห้วยต้นนุ่น จังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งปัจจุบันเป็นจุดผ่อนปรน โดยมีระยะทางห่างจากเนปิดอร์ ประมาณ 200 กม. และเป็นพื้นราบ แต่เส้นทางที่อยู่ในไทยเป็นภูเขา และเป็นป่าต้นน้ำ ชั้นที่ 1 จึงไม่สามารถทำเรื่องเพื่อทำถนนเข้าไปได้ หากต้องการผลักดันให้สำเร็จ ต้องได้รับความร่วมมือจากกรมป่าไม้ ในการสร้างถนนเพื่อเชื่อมต่อกับจุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น หากสามารถเปิดด่านที่บ้านห้วยต้นนุ่นได้ จะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจาก มณฑลยะเลย - เนปิดอร์ - ด่านบ้านห้วยต้นนุ่น (แม่ฮ่องสอน) - เชียงใหม่ - แพร่ - ด่านภูตู๋ (อุตรดิตถ์) - เวียงจันทน์ และอาจเชื่อมต่อไปยัง ท่าเรือหุงอ่าง (เวียดนาม) ซึ่งอาจเป็น East - West Economic Corridor ใหม่ในอนาคต เพราะเป็นเส้นทางที่ผ่านแหล่งอุตสาหกรรม และ ฐานการผลิต ควรพัฒนาท่าเรือระนอง เพราะเป็นท่าเรือที่สามารถเชื่อมต่อกับอินเดียและเมียนมาได้สะดวก และยังลดเวลาการเดินทางทางน้ำจากทะเลอ่าวไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง) ไปยัง ทะเลอันดามันได้ ศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้าง Land Bridge ช่วงชุมพร-ระนอง และช่วงประจวบคีรีขันธ์-มะริด เพื่อเชื่อมสองฝั่งทะเล (ทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามัน) จีนใช้เมืองโคลัมโบ (ศรีลังกา) เป็น Hub ในการส่งของไปค้าขายในยุโรป <p>(2) การค้าระหว่างประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไทยและอินเดียได้ลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรี (FTA) แต่ปัจจุบันยังคงมีข้อตกลงสินค้าได้แค่ 80 กว่ารายการ และยังไม่สามารถทำข้อตกลงเพิ่มเติมได้ ไทยมีแผนงานที่จะทำข้อตกลงกับปากีสถาน แต่ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากหากไทยทำข้อตกลงกับปากีสถาน อินเดียจะไม่ทำข้อตกลงกับไทยอีกต่อไป การที่ไทยอยากทำข้อตกลงกับปากีสถานเพราะต้องการเข้าไปค้าขายกับเอเชียกลาง แต่ในอนาคตสามารถใช้เส้นทางของ One Belt One Road ได้ หมู่เกาะอันดามันและนิโคบาร์เป็นเมืองท่องเที่ยว และมีความต้องการสินค้าอุปโภคและบริโภคค่อนข้างมาก นับว่าเป็นตลาดหนึ่งที่น่าสนใจ การใช้ประโยชน์พื้นที่ EEC ในการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการค้าขายระหว่างจีนและอินเดีย นั่นคือ การนำสินค้าจากจีน (อาทิ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์) มาสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ EEC และส่งขายให้อินเดีย หรือนำสินค้าจากอินเดีย (อาทิ เพชร พลอย) มาสร้างมูลค่าเพิ่มและส่งขายให้จีน <p>(3) ข้อเสนอแนะ ปัญหาและอุปสรรค</p> <ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือระนองเป็นท่าเรือที่สามารถเชื่อมต่อกับอินเดีย และเมียนมาได้สะดวก แต่ปัจจุบันยังใช้งานท่าเรือได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ อินเดียตะวันออกเฉียงเหนือมีพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขา ทำให้การเดินทางทางถนนจากไทยไปยังอินเดียตะวันออกเฉียงเหนือนั้นทำได้ยาก จึงควรพัฒนาการเดินทางทางอากาศ จากท่าอากาศยานทางทิศตะวันตกของไทย (ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานแม่สอด) แต่ติดปัญหาเรื่องใบอนุญาตของนักบิน และปัญหาความปลอดภัยของอินเดีย ในด้านการเชื่อมโยงฐานการผลิต ควรพิจารณาการก่อสร้างคลังสินค้าการเกษตรที่เป็นห้องเย็น เนื่องจากสินค้าของไทยที่ส่งออกหรือนำเข้า ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน มักจะเป็นสินค้าเกษตร หากมีคลังสินค้าที่เป็นห้องเย็นตามจุดต่างๆ ไว้พักสินค้าจะสามารถวางแผนการขนส่งได้สะดวกขึ้น

ที่มา: ที่ปรึกษา



สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์



สำนักนโยบายอุตสาหกรรมมหภาค กระทรวงอุตสาหกรรม



บริษัท โปรเฟรท อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด



สำนักบริการการลงทุน 2 และ 4



สำนักยุทธศาสตร์และนโยบายการลงทุน และ
กองส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ค-1 ประมวลภาพการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ



สำนักแผนงานและโครงการพิเศษ
สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์



องค์การส่งเสริมการค้าต่างประเทศของญี่ปุ่น
(JETRO Bangkok)



Mitsui & Co. (Thailand) Ltd.



สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย



สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ค-1 ประมวลภาพการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ (ต่อ)

ค.2 สรุปประเด็นหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานในต่างประเทศมีวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมได้ โดยวัตถุประสงค์การสัมภาษณ์เชิงลึก มีดังนี้

- 1) ตรวจสอบข้อมูลฐานการผลิต สภาพการค้า การลงทุน และกิจกรรมโลจิสติกส์ของ Economic Corridor
- 2) ข้อมูลวิเคราะห์กลยุทธ์ในการพัฒนาของแต่ละประเทศ วิสัยทัศน์ในการเชื่อมโยงกับไทยตามแนว Economic Corridor
- 3) ข้อมูลศักยภาพของประเทศและเมืองต่างๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้าและบริการ

การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 13 หน่วยงาน (ตารางที่ ค-3) โดยประเด็นที่ได้รับจากการสัมภาษณ์เชิงลึกสามารถสรุปได้ดังตารางที่ ค-4 พร้อมด้วย ประมวลผลการสัมภาษณ์เชิงลึก แสดงดังรูปที่ ค-2 ถึงรูปที่ ค-4

ตารางที่ ค-3 หน่วยงานในต่างประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	หน่วยงาน	วันที่ทำการสัมภาษณ์
เวียดนาม		
1	AMATA (Vietnam) Joint Stock Company, Vietnam	20 เมษายน พ.ศ. 2560
2	Office Of Commerce, Royal Thai Embassy, Ho Chi Minh, Vietnam	21 เมษายน พ.ศ. 2560
3	VSIP J.V., Co., Ltd (Vietnam Singapore Industrial Park), Vietnam	21 เมษายน พ.ศ. 2560
กัมพูชา		
4	Office Of Commercial Affairs, Royal Thai Embassy, Phnom Penh, Cambodia	25 เมษายน พ.ศ. 2560
5	Phnom Penh Special Economic Zone Plc.	26 เมษายน พ.ศ. 2560
6	Jetro Phnom Penh	26 เมษายน พ.ศ. 2560
7	Ministry of Public Works & Transport, Planning and Administration General Department	27 เมษายน พ.ศ. 2560
เมียนมา		
8	Myanmar International Terminal Thilawa Limited	9 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
9	Office Of Commercial Affaires, Royal Thai Embassy, Yangon, Union of Myanmar	10 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
10	The Republic of The Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce & Industry (U.M.F.C.C.I.)	11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
11	Myanmar International Freight Forwarders' Association	11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560
12	Mandalay Region Chambers of Commerce and Industry	12 ตุลาคม พ.ศ. 2560
13	Mandalay Myotha Industrial Development Public Co.,Ltd. (MMIDP)	15 ตุลาคม พ.ศ. 2560

ที่มา: ที่ปรึกษา

ตารางที่ ค-4 หน่วยงานในต่างประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
เวียดนาม		
1	AMATA (Vietnam) Joint Stock Company, Vietnam	<p>(1) กลยุทธ์หน่วยงาน</p> <ul style="list-style-type: none">Amata Industrial Park เป็นการลงทุนจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมโดยนักลงทุนญี่ปุ่น โดยมีวัตถุประสงค์จัดสรรพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมกับการประกอบกิจกรรมอุตสาหกรรมในพื้นที่เวียดนามตอนใต้ ดังนั้น ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมจึงพิจารณาจากข้อได้เปรียบด้านที่ตั้ง (Strategic Location) เป็นหลัก ปัจจุบันมี “AMATA City Bien Hoa” ที่เปิดให้บริการแล้ว โดยเกิดจากแนวคิดการจัดสรรพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงประตูการค้าได้ง่ายของจังหวัด Dong Ngai อยู่ในทิศตะวันออกเฉียงเหนือของนครโฮจิมินห์ ประมาณ 30 กิโลเมตร ระยะทางของ AMATA กับประตูการค้า มีดังนี้<ul style="list-style-type: none">ท่าเรือ Cat Lai 25 กิโลเมตรท่าเรือ Cai Mep 60 กิโลเมตรท่าอากาศยาน Tan Son Nhat 35 กิโลเมตรท่าอากาศยาน Long Thanh ที่กำลังจะมีโครงการก่อสร้างขึ้นเพิ่มเติมจากท่าอากาศยาน Tan Son Nhat ในจังหวัด Dong Nai (คาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการได้ประมาณ ค.ศ. 2025) ประมาณ 20 กิโลเมตรAMATA กำลังลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมเพิ่มอีก 1 แห่ง ชื่อ “AMATA City Long Thanh” ทางทิศตะวันออกของเวียดนามตอนใต้ใกล้กับท่าอากาศยาน Long Thanh เพียง 10 กิโลเมตร เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมสินค้าที่มีมูลค่าสูง และการขยายตัวของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของเวียดนามตอนใต้ <p>(2) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none">สภาพการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของญี่ปุ่น คือ การมุ่งเน้นที่ภาคอุตสาหกรรมขั้นต้นและขั้นกลาง การพาณิชย์และค้าปลีก (รวมถึงสิงคโปร์ด้วย) ส่วนเกาหลีได้นั้นมุ่งเน้นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและโครงการต่างๆ ของภาครัฐ ทำให้มูลค่าการลงทุนโดยตรงของญี่ปุ่นน้อยกว่าเกาหลี แต่ญี่ปุ่นจะเข้ามามีบทบาทต่อเครือข่ายโซุ่ปทานและวิถีชีวิตการอุปโภคบริโภคของประชาชน สำหรับจีนเข้ามามีส่วนกับการค้า โดยเฉพาะเสื้อผ้าเนื่องจากเป็นผู้ซื้อรายใหญ่ ส่วนการเข้ามาทำธุรกิจจำเป็นต้องเข้ามาในรูปแบบของ Nominee เพื่อถือหุ้นในบริษัทต่างๆ เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของจีนและเวียดนามยังไม่แน่นอน และความรู้ลึกอ่อนไหวของประชาชนเวียดนามของนักธุรกิจจีน <p>(3) ฐานการผลิตและศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none">ฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมในเวียดนามเป็นสินค้าขั้นกลาง ที่ยังต้องอาศัยข้อได้เปรียบด้านแรงงานราคาถูกเป็นปัจจัยการผลิตหลัก (รวมถึงที่ตั้งอยู่ใน AMATA) ได้แก่ (i) พลาสติก (ii) เครื่องจักร (iii) ชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ (iv) เสื้อผ้าและรองเท้า และ (v) อาหารและแปรรูปอาหาร สำหรับชิ้นส่วนยานยนต์แม้เป็นกลุ่มสินค้าขั้นกลางแต่เวียดนามตอนใต้ไม่ได้มีโรงงานประกอบของกลุ่มยานยนต์ จึงไม่ได้มีโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มากนัก แต่จะตั้งอยู่ในเวียดนามตอนเหนือในอนาคตเวียดนามมีโอกาที่จะพัฒนาไปอีกมาก เนื่องจาก (i) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง (ii) แรงงานราคาถูกยังสามารถจัดหาได้ (iii) การส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐและสิทธิประโยชน์ที่เป็นรูปธรรม และ (iv) ทักษะดีในการทำงานของคนที่ยื่น อดทน และพร้อมเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ นอกจากนี้ นักลงทุนต่างประเทศได้มองโอกาสของเวียดนามในการผลิตสินค้าที่อาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงมากขึ้น มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม “Saigon Hi-tech Industrial Park” มีการจองพื้นที่และเริ่มก่อสร้างโรงงานจนเกือบเต็มแล้ว ตัวอย่างโรงงานที่ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรม เช่น Samsung, Intel เป็นต้นข้อด้อยของเวียดนามปัจจุบัน คือ (i) ถนนสำหรับการสัญจรแคบ (ต้องใช้เวลาานกว่าจะพัฒนาโครงข่ายถนนให้สะดวก) รถไม่สามารถทำความเร็วได้ และต้นทุนการขนส่งทางถนนสูง (ii) เครือข่ายการสื่อสารและอินเทอร์เน็ตไม่พอเพียงต่อธุรกิจ และ (iii) การออกใบอนุญาตสำหรับหลายกิจการยังล่าช้า <p>(4) แนวโน้มการค้าการขนส่งและเครือข่ายโซุ่ปทานของ Economic Corridor</p> <ul style="list-style-type: none">การเชื่อมโยงโซุ่ปทานของ Southern Economic Corridor ยังมีน้อยมากที่จะเป็นการเชื่อมโยง 3-4 ประเทศ มีเพียงการข้ามแดน 2 ประเทศ คือ (i) ไทย-กัมพูชา และ (ii) กัมพูชา-เวียดนาม ที่มีนัยสำคัญ

ตารางที่ ค-4 หน่วยงานในต่างประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
เวียดนาม (ต่อ)		
2	Office Of Commerce , Royal Thai Embassy, Ho Chi Minh, Vietnam	<p>(1) การลงทุนของไทยในต่างประเทศ (Outward FDI)</p> <ul style="list-style-type: none"> ยังไม่มีมาตรการหรือแนวทางการส่งเสริมอย่างเป็นรูปธรรม ปัจจุบันภาครัฐได้เริ่มให้บทบาทกับ BOI แต่การทำงานของ BOI และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังคงต้องปรับตัวเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการอย่างจริงจังต่อไป นักธุรกิจไทยที่เข้ามาลงทุนในเวียดนาม เกิดจากการที่ภาครัฐของเวียดนามเห็นความสำคัญและเชิญเข้ามาลงทุนโดยเฉพาะนักลงทุนรายใหญ่ๆ ของไทย ส่วนรายเล็กที่เข้ามานั้นเกิดจากความกดดันค่าจ้างแรงงานขึ้นต่ำในไทยที่สูงขึ้น จึงต้องการหาช่องทางการลงทุนและทำตลาดใหม่ๆ ที่เวียดนาม ไม่ได้เกิดจากการสนับสนุนโดยตรงจากภาครัฐ <p>(2) แนวโน้มการค้าการลงทุนและเครือข่ายโซ่อุปทานของ Economic Corridor</p> <ul style="list-style-type: none"> เวียดนามตอนใต้มีศักยภาพในการเข้ามาลงทุนสูงกว่าภาคกลางและภาคเหนือของประเทศ สำหรับเวียดนามตอนกลางเป็นพื้นที่ที่เผชิญกับมรสุมทุกปี เกิดปัญหาพายุและน้ำท่วมโรงงานอุตสาหกรรมบ่อยครั้ง ดังนั้น การเชื่อมโยงกับไทยโดย East-West Corridor จึงไม่มากนัก แต่ Southern Economic Corridor ในการที่เวียดนามจะเชื่อมโยกับกัมพูชายังมีอยู่ <p>(3) ข้อเสนอแนะอื่นๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> ประเทศไทยมีโอกาสนในการพัฒนาอุตสาหกรรม 4.0 หากพัฒนากลุ่มเทคโนโลยีการเกษตร โดยจำเป็นต้องมีนวัตกรรมด้านการเกษตรเป็นของตัวเอง และระมัดระวังการรั่วไหลขององค์ความรู้ โดยการจ้างปลูกและจ้างผู้ฉ้นผลิตนั้นสามารถทำได้ แต่ไทยจะต้องเป็นเจ้าของเทคโนโลยีเอง
3	VSIP J.V., Co., Ltd (Vietnam Singapore Industrial Park), Vietnam	<p>(1) กลยุทธ์หน่วยงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> VSIP (Vietnam Singapore Industrial Park) เป็นบริษัทร่วมลงทุนจากสิงคโปร์ตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1994 ได้เข้าร่วมร่วมลงทุนจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม โดยมีหลักการพัฒนา “เมืองอุตสาหกรรม” ทำให้การจัดสรรพื้นที่ที่ VSIP เข้าไปดำเนินการ ได้รวมถึงพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่การพาณิชย์ มหาวิทยาลัย และการสร้างชุมชนอุตสาหกรรม เพื่อให้พื้นที่นั้นสะดวกต่อการเป็นพื้นที่ที่ถูกเลือกให้เป็นฐานการผลิต <ul style="list-style-type: none"> สามารถดึงดูดแรงงานให้เข้ามาทำงานในนิคมอุตสาหกรรมได้ง่ายขึ้น จากความพร้อมในที่พักอาศัย สาธารณูปโภคและการสร้างชุมชน โรงเรียนและมหาวิทยาลัย สามารถเป็นแหล่งผลิตแรงงานที่มีฝีมือมากขึ้นในอนาคต เพื่อเข้าสู่โรงงาน สามารถหารายได้ให้กับกิจการได้ในหลายทาง โดยกระจายการลงทุนไปยังการจัดสรรพื้นที่หลายรูปแบบมากขึ้น สามารถส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการรายย่อย (ไม่ได้เฉพาะแต่ผู้ลงทุนของสิงคโปร์) ในการเข้ามาทำการค้าในเวียดนาม ทั้งธุรกิจพาณิชย์ ร้านอาหาร โรงแรม <p>(2) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> เวียดนามเป็นประเทศที่ดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศได้มาก เนื่องจาก (i) การดำเนินนโยบายเชิงรุก โดยเชิญผู้ลงทุนจากต่างประเทศ และ (ii) ความยืดหยุ่นของการให้สิทธิประโยชน์การลงทุน การลงทุนในแต่ละจังหวัดจะได้รับสิทธิประโยชน์บางรายการแตกต่างกันตามการพิจารณาของแต่ละท้องถิ่น และเกิดการแข่งขันในการดึงดูดการลงทุนของแต่ละท้องถิ่น <p>(3) ฐานการผลิตและศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบัน VSIP เข้าไปจัดตั้ง Industrial Park ทั้งหมด 7 แห่งในเวียดนาม พร้อมๆ กับการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมในเวียดนาม ทำให้โครงสร้างการผลิตของเวียดนามเป็น GDP จากภาคอุตสาหกรรมสูงถึงประมาณร้อยละ 33

ตารางที่ ค-4 หน่วยงานในต่างประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
เวียดนาม (ต่อ)		
		<p>(4) แนวโน้มการค้าการขนส่งและเครือข่ายโซ่อุปทานของ Economic Corridor</p> <ul style="list-style-type: none">ที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรม 7 แห่งของ VSIP สะท้อนถึงการรองรับการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมในเวียดนามตอนใต้ (จัดตั้ง 2 แห่งทางภาคเหนือของโฮจิมินห์และภาคตะวันออกให้เชื่อมโยงกับท่าอากาศยานแห่งใหม่และท่าเรือ Cai Mep โดยอาศัยโครงข่ายถนนวงแหวนที่กำลังมีโครงการจะก่อสร้าง) ในเวียดนามตอนเหนือตั้งอยู่ใกล้กับท่าเรือ Hai Phong สำหรับ VSIP ในเวียดนามตอนกลางนั้น เริ่มจัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 2013 ชื่อว่า “VSIP Quang Ngai” รองรับแนวโน้มการเติบโตของ East-West Economic Corridor โดยตั้งอยู่ห่างจากท่าเรือ Da Nang ประมาณ 127 กิโลเมตร แม้ปัจจุบันปริมาณการขนส่งผ่านท่าเรือ Da Nang ยังไม่สูงมากนัก แต่นิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้ยังมีโอกาสพัฒนาจากการเป็นจุดบริการของกิจกรรมโลจิสติกส์ของ East-West Economic Corridor และเป็นฐานการผลิตสินค้าเสื้อผ้าและรองเท้า และอาหารแปรรูป
กัมพูชา		
4	Office Of Commercial Affairs, Royal Thai Embassy, Phnom Penh, Cambodia	<p>(1) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none">การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ สำหรับญี่ปุ่นยังคงเน้นที่ภาคอุตสาหกรรมและธุรกิจ SMEs แต่ผู้ลงทุนรายใหญ่ของกัมพูชา มีจีนและเกาหลีใต้ด้วย สำหรับจีนเข้ามาทำการค้าโดยรวมถือหุ้นในบริษัทต่างๆ และการพัฒนาท่าเรือสีหนุวิลล์เพื่อรับสินค้าที่จะส่งไปจีน ส่วนเกาหลีใต้เน้นการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์การลงทุนจากไทยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยไทยเข้ามาลงทุนเป็นอันดับ 8 คิดเป็นร้อยละ 4 ของมูลค่า FDI ทั้งหมด สำหรับโครงการสำคัญที่อยู่ในโครงการอนุมัติให้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลกัมพูชา คือ (i) โครงการลงทุนโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ โดยร่วมทุนกับกัมพูชาภายใต้ชื่อบริษัท Chip Mong Insee Cement จำกัด (ii) โรงสีข้าวของบริษัท Asia Central Prime Rice (iii) ธุรกิจก่อสร้างบริษัท Hollow-Core Precast Concrete Slabs and Walls Manufacturing และ (iv) โรงแรม The Royal Sands Koh Rongประเด็นมาตรการส่งเสริมการลงทุนของกัมพูชาที่สำคัญ ได้แก่<ul style="list-style-type: none">หน่วยงานรับผิดชอบ คือ Council for the Development of Cambodia (CDC) - เทียบเท่ากับ BOI ทำหน้าที่บริหารจัดการนโยบายภาครัฐเกี่ยวกับการลงทุน สร้างความมั่นใจในการลงทุน บริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) เงินช่วยเหลือจากต่างชาติ และการลงทุนนอก SEZ (ส่วนนี้กำกับดูแลโดยคณะกรรมการลงทุนอีกคณะหนึ่ง คือ CIB)กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน (Qualified Investment Project: QIP) มีหลายประเภท เช่น เกษตรกรรม อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรบุคคล อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเป็นหลัก และอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกมาตรการส่งเสริมการลงทุน (i) ยกเว้นภาษีกำไรเป็นเวลา 3-9 ปี (พิจารณารายโครงการ) (ii) การคิดค่าเสื่อมในอัตราพิเศษร้อยละ 40 (กรณีเลือกไม่รับการยกเว้นภาษีกำไร) (iii) ยกเว้นภาษีนำเข้าวัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ เครื่องจักรในการผลิต (iv) ยกเว้นภาษีนำเข้าวัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ เครื่องจักรในการผลิตเพื่อส่งออก และ (v) ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับสินค้าที่นำมาเป็นส่วนประกอบของสินค้าส่งออกนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งชาติ พ.ศ. 2558-2568 สาระสำคัญ ได้แก่ (i) การจัดเตรียมแผนลดค่าไฟฟ้าสำหรับภาคอุตสาหกรรมและการพาณิชย์ รวมถึงปรับปรุงเสถียรภาพและการขยายพื้นที่การจำหน่ายไฟฟ้า (ii) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ 3 เส้นทางที่สำคัญต่อเศรษฐกิจ คือ พนมเปญ-สีหนุวิลล์, พนมเปญ-พระเวท, พนมเปญ-ปอยเปต (iii) การพัฒนาตลาดแรงงานและพัฒนาทักษะ และ (iv) การพัฒนาและเปลี่ยนแปลงจังหวัดพระสีหนุ (สีหนุวิลล์) ให้เป็นเมืองต้นแบบของ SEZ ที่มีความหลากหลาย สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็น “ASEAN Green Industry and Metropolitan City” ในอนาคตกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง (i) อนุญาตให้ต่างชาติถือหุ้นได้ทั้งหมด (ii) ไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างบริษัทต่างชาติและบริษัทท้องถิ่น (iii) ไม่มีการควบคุมราคาสินค้าและบริการ (iv) ไม่มีข้อจำกัดในการโอนเงินทุนและกำไรออกนอกประเทศ (v) อนุญาตให้เช่าที่ดินระยะยาวครั้งละ 50 ปี ไม่จำกัดครั้งในการต่อสัญญา (vi) สิทธิ MFN/GSP จากประเทศที่พัฒนาแล้วมากกว่า 30 ประเทศ และ (vii) สิทธิ EBA ในการส่งออกไป EU ภายใต้อัตราภาษีร้อยละ 0

ตารางที่ ค-4 หน่วยงานในต่างประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
กัมพูชา (ต่อ)		
		<p>(2) การลงทุนของไทยในต่างประเทศ (Outward FDI)</p> <ul style="list-style-type: none"> แผนการส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของศูนย์พัฒนาการค้าและธุรกิจไทยในอาเซียน (กรุงพนมเปญ) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 (ตุลาคม พ.ศ. 2559 - กันยายน พ.ศ. 2560) ที่สำคัญ <ul style="list-style-type: none"> ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนทำธุรกิจผ่านสื่อออนไลน์ จัดทำสื่อสิ่งพิมพ์ เข้าร่วมงานแสดงสินค้าที่จัดขึ้นในกัมพูชา จัดทำรายงานข้อมูลเชิงลึกรายสินค้า/อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ บรรยายและให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบ และแนวปฏิบัติ อำนวยความสะดวกในการประสานนัดหมายของนักลงทุนไทยและกัมพูชา และ Business Matching เข้าพบหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในกัมพูชา เพื่อหารือความต้องการด้านการค้าการลงทุน เพื่อเผยแพร่และเชิญชวนนักลงทุนธุรกิจไทยให้เข้ามาทำธุรกิจตามสาขาที่เป็นที่ต้องการของกัมพูชา <p>(3) ฐานการผลิตและศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> ประชากรของกัมพูชา ไม่ได้สูงมากนักเมื่อเทียบกับไทย เมียนมา และเวียดนาม ภาคเกษตรกรรมยังเป็นสินค้าหลักในการส่งออกของกัมพูชา ส่วนภาคอุตสาหกรรมเป็นการขับเคลื่อนจากการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเกือบทั้งหมดและส่งออก ส่วนการนำเข้าสินค้าหลักยังเป็นกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคจากไทย ยกเว้นสินค้าที่มีต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์สูงมาก เช่น น้ำดื่ม น้ำอัดลม วัสดุก่อสร้าง อาหารสัตว์ ที่มีการเข้ามาตั้งโรงงานผลิตในกัมพูชาและใช้ภายในกัมพูชา
5	Phnom Penh Special Economic Zone	<p>(1) กลยุทธ์หน่วยงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> Phnom Penh Special Economic Zone (PPSEZ) เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมหลักของพนมเปญที่มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมากเข้ามาประกอบกิจการและใช้สิทธิประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุน โดยพื้นที่ที่ได้รับการจองและดำเนินการเพิ่มพื้นที่ยกเว้นพื้นที่ที่เริ่มขยายใหม่ จุดเด่นของ PPSEZ คือ ท่าเลที่ตั้งบนทางหลวงสายหลักเชื่อมระหว่างพนมเปญกับท่าเรือสีหนุวิลล์ การมี Dry Port และคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) สำหรับการผลิตเพื่อส่งออกและกระจายสินค้า <p>(2) ฐานการผลิตและศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> ลูกค้าที่เข้ามาตั้งโรงงานส่วนใหญ่เป็นกิจการของบริษัทญี่ปุ่น สำหรับการผลิตสินค้าขั้นต้นและชิ้นกลาง เช่น Denso เป็นการขยายไลน์การผลิตจากโรงงานในไทย SEZ ของกัมพูชามีการก่อตั้งและดำเนินการหลายแห่งทั่วประเทศ แต่ SEZ ที่มีศักยภาพอย่างชัดเจนนอกเหนือจาก PPSEZ แล้วยังมีที่สีหนุวิลล์ โดยเป็นการลงทุนของจีน <p>(3) แนวโน้มการค้าการลงทุนและเครือข่ายโซ่อุปทานของ Economic Corridor</p> <ul style="list-style-type: none"> PPSEZ ได้ลงทุนใน Poipet SEZ อีกแห่งหนึ่ง เพื่อดึงดูดนักลงทุนและอุตสาหกรรมที่อาศัยแรงงานราคาถูกในกัมพูชาในการผลิตสินค้าและใช้ประตูการค้าของไทยคือท่าเรือแหลมฉบังในการส่งออก โดยมีสมมติฐานว่าการผลิตและการค้าข้ามแดนในรูปแบบนี้มีโอกาสเติบโตได้สำหรับการข้ามแดนไทย-กัมพูชา การผลิตในพนมเปญมีแนวโน้มที่จะเชื่อมต่อกับเวียดนามมากกว่าเนื่องจากระยะทางของ Port ในเวียดนามที่ไม่ไกลนัก ส่วนท่าเรือสีหนุวิลล์นอกจากข้อจำกัดของ Capacity แล้ว โครงข่ายถนนจากพนมเปญไปยังท่าเรือจำเป็นต้องขยายจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร การปรับกระบวนการโลจิสติกส์ให้สินค้าเข้ามาใช้บริการท่าเรือและสายเรือเข้ามารับสินค้ามากขึ้น

ตารางที่ ค-4 หน่วยงานในต่างประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับที่	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
กัมพูชา (ต่อ)		
6	JETRO Phnom Penh	<p>(1) กลยุทธ์หน่วยงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> การส่งเสริมการลงทุนของญี่ปุ่นในเอเชีย อาศัยหน่วยงาน JICA ในการเข้าร่วมให้ความรู้ วิจัย และลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ส่วน JETRO ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของข้อมูลข่าวสารเพื่อรวบรวมให้กับนักลงทุนญี่ปุ่น ทั้งข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม และกฎระเบียบต่างๆ <p>(2) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> ญี่ปุ่นกระจายการลงทุนไปของไทย เวียดนาม กัมพูชา และเมียนมา มาระยะหนึ่งแล้ว แต่สำหรับกัมพูชา นอกจากการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมแล้ว ยังให้ความช่วยเหลือในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ยังเป็นปัญหาของการอำนวยความสะดวกในการค้าและการผลิต โครงสร้างพื้นฐานที่มีการพัฒนา มาโดยตลอด คือ การขนส่งทางถนน เชื่อมโยงระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม สำหรับการเชื่อมโยงกัมพูชา-เวียดนาม เนื่องจากมีปริมาณการขนส่งสินค้าข้ามแดนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ญี่ปุ่นได้สนับสนุนให้มีการสร้างทางด่วนในลักษณะ Toll Road เชื่อมระหว่างกรุงพนมเปญและด่านศุลกากรพระเวท (ติดกับเวียดนาม) เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการขนส่งระหว่างกันมากขึ้น <p>(3) ฐานการผลิตและศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> ข้อเด่นของกัมพูชาและโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรม คือ (i) การส่งเสริมการลงทุนที่ชัดเจน (ii) แรงงานราคาถูก และโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนวัยเด็กสูงกว่าวัยทำงาน (iii) มีทางเลือกในการเข้าสู่เครือข่ายโซ่อุปทานของไทยและเวียดนาม และ (iv) สิทธิประโยชน์ MFN/GSP ส่วนข้อด้อยหลัก คือ ปัญหาการจำหน่ายไฟฟ้ายังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ และในอนาคตยังต้องการแรงงานที่มีฝีมือมากขึ้น อุตสาหกรรมขั้นต้นเกิดจากผู้ประกอบการภายในประเทศ แต่ส่วนอุตสาหกรรมขั้นกลางยังต้องอาศัยการลงทุนจากต่างประเทศ รวมถึงสินค้าอุปโภคบริโภคที่จะต้องนำเข้าจากที่อื่น <p>(4) แนวโน้มการค้าการขนส่งและเครือข่ายโซ่อุปทานของ Economic Corridor</p> <ul style="list-style-type: none"> ญี่ปุ่นได้เข้าไปลงทุนใน SEZ อีก 1 แห่งติดกับ Poipet SEZ ชื่อ “Sanco Poipet SEZ” เนื่องจากความได้เปรียบในการจัดหาแรงงานราคาถูก ระยะห่างจาก SEZ สู่ท่าเรือแหลมฉบังใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง ดังนั้น การขนส่งข้ามแดนปอยเปต-สระแก้ว จะเป็น Challenge ของการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ชายแดน
7	Ministry of Public Works & Transport, Planning and Administration General Department	<p>(1) แนวโน้มการค้าการขนส่งและเครือข่ายโซ่อุปทานของ Economic Corridor</p> <ul style="list-style-type: none"> กัมพูชาเป็นประเทศที่อยู่ตรงกลางระหว่างไทยกับเวียดนาม โครงข่ายการขนส่งสามารถเชื่อมต่อกับทั้งสองประเทศ ที่ผ่านมามีภาครัฐเปิดรับความช่วยเหลือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมาโดยตลอด ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> การปรับปรุงโครงข่ายถนนเชื่อมโยงไทย-กัมพูชา (เส้นทางผ่านพระตะบอง) ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดทั้งเส้น การพิจารณาโครงการก่อสร้างทางด่วนพนมเปญ-พระเวท การปรับปรุงทางรถไฟเพื่อขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างปอยเปต-พนมเปญ (โครงข่ายปัจจุบันมีอยู่แล้ว ขนาดพื้นที่ติดกับไทยระยะทาง 1 กิโลเมตร) <p>(2) ข้อเสนอแนะอื่นๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาโครงข่ายของ Economic Corridor ควรได้มีการประสานความร่วมมือระหว่างกันอย่างต่อเนื่องในระดับรัฐต่อรัฐ และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้สามารถผลักดันโครงการต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากโครงข่ายการขนส่งแม้จะอยู่ในกัมพูชา แต่ทุกประเทศต่างก็ได้รับประโยชน์ร่วมกันหากโครงสร้างพื้นฐานสามารถอำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งอย่างแท้จริง

ตารางที่ ค-4 หน่วยงานในต่างประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
เมียนมา		
8	Myanmar International Terminal Thilawa Limited	<p>(1) กลยุทธ์หน่วยงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ท่าเรือ Thilawa บริหารโดย Hutchison Group บริษัทแม่ตั้งอยู่ในฮ่องกง เป็นกลุ่มบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการท่าเรือทั่วโลก การเข้ามาที่ Thilawa เนื่องจากเล็งเห็นการเติบโตของเมียนมาในระยะยาว (แม้ในช่วงแรกเมียนมายังไม่ได้เปิดประเทศ) และท่าเรืออย่างถึงเป็นท่าเรือแม่น้ำที่ Capacity จำกัดจำเป็นต้องขยายการพัฒนาท่าเรือในพื้นที่ใกล้ปากแม่น้ำสู่ทะเล ที่ตั้งท่าเรือเหมาะสมต่อการหลบพายุช่วงมรสุมและสามารถทำที่ดินให้สูงขึ้น และไม่เคยประสบปัญหาน้ำท่วม มีรางรถไฟติดกับท่าเรือและในอนาคตจะปรับปรุงให้สามารถรองรับการขนส่งทางรถไฟกับท่าเรือได้ การเข้าถึงท่าเรือทำได้สะดวกจากการที่เขตอุตสาหกรรมใหม่ของย่างกุ้งขยายมายังฝั่งตะวันออกของเมือง และมีทางหลวงเข้าสู่ทางใต้ของเมือง อย่างไรก็ตาม สะพานข้ามแม่น้ำ Bagu ที่อยู่ใกล้ที่สุดเพื่อเข้าสู่พื้นที่ท่าเรือยังไม่สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ทำให้การขนส่งสินค้าเข้าสู่ท่าเรือจำเป็นต้องไปอ้อมใช้สะพานอีก 1 แห่งที่อยู่ไกลกว่า ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการที่สูงกว่า การขนส่งระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรมฝั่งตะวันตกของย่างกุ้ง สามารถใช้เรือ Barge ลากจูงสินค้าเข้าทางแม่น้ำย่างกุ้งได้ แทนการขนส่งทางถนน เนื่องจากฝั่งตะวันตกของย่างกุ้งเป็นการวางผังเมืองแบบเก่า ถนนแคบ มีการจำกัดเวลาการสัญจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่ทำให้ไม่สามารถวิ่งรถบรรทุกได้ตลอดเวลา <p>(2) ฐานการผลิตและศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> Thilawa SEZ เป็นพื้นที่ที่อยู่หลังท่าเรือเกิดจากการลงทุนของนักลงทุนญี่ปุ่น ปัจจุบันพื้นที่ได้รับการจัดสรรและมีการจองเพื่อประกอบกิจการแล้ว โดยกลุ่มสินค้าเป้าหมายของ SEZ แห่งนี้ คือ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อาหารแปรรูป เคมีภัณฑ์ พื้นที่อุตสาหกรรมฝั่งตะวันออกของย่างกุ้ง เป็นพื้นที่สำหรับอุตสาหกรรมขั้นกลางมากขึ้นจากการลงทุนโดยตรงของต่างประเทศ ท่าเรือ Thilawa เริ่มมีปริมาณคอนเทนเนอร์มากขึ้น ทำให้จำเป็นต้องมีการขยายและจัดการพื้นที่ลานกองคอนเทนเนอร์ สะท้อนมาจากปริมาณการส่งออกมากขึ้น
9	Office Of Commercial Affaires, Royal Thai Embassy, Yangon, Union of Myanmar	<p>(1) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ</p> <ul style="list-style-type: none"> การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ยังคงเป็นบทบาทของญี่ปุ่นในด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น การลงทุนใน Thilawa SEZ และพื้นที่โดยรอบอย่างถึง ส่วนสิงคโปร์และเกาหลีเน้นที่อสังหาริมทรัพย์ ห้างสรรพสินค้า (และนำผู้ประกอบการเกาหลีเข้ามาเปิดร้านขายสินค้า) ส่วนจีนเป็นคู่ค้าหลักในการส่งออกสินค้าและการลงทุนในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและเหมืองแร่ โครงสร้างพื้นฐานได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากความช่วยเหลือของต่างประเทศ เช่น การขยายอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยาน การขยายพื้นที่ท่าเรือ Thilawa การปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำให้รถบรรทุกสามารถสัญจรได้สะดวก <p>(2) การลงทุนของไทยในต่างประเทศ (Outward FDI)</p> <ul style="list-style-type: none"> กระทรวงพาณิชย์กำหนดยุทธศาสตร์ “CLMV as Our Home Market” และกลยุทธ์เจาะตลาดอาเซียนเชิงรุก (Deepening ASEAN) รวมถึงการสนับสนุน Outward FDI โดยเน้นประเทศกลุ่ม CLMV เป็นลำดับแรก นอกจากนี้ ได้ผลักดันกับภาคเอกชนผ่านกลไกประชารัฐด้านการส่งเสริมการส่งออกและการลงทุนในต่างประเทศ โดยมีหลักการให้เอกชนมีบทบาทนำ และภาครัฐให้การสนับสนุนกิจกรรมส่งเสริมการตลาดในเมียนมา โอกาสของผู้ประกอบการไทยในเมียนมาเกิดจาก (i) การชำระหนี้ระหว่างไทยกับเมียนมา ยังเป็นการให้เครดิตกันและกัน โดยบางส่วนสามารถยอมรับการค้าขายด้วยเงินบาทและจ๊าด เช่น การค้าขายแดน (ii) คุณภาพสินค้าอุปโภคบริโภคของไทยได้รับการยอมรับในเมียนมาและเป็นตลาดใหญ่เนื่องจากจำนวนประชากร (iii) ค่าจ้างแรงงานต่ำ (iv) การแข่งขันกับประเทศตะวันตกอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากความขัดแย้งทางการเมือง (v) ธนาคารแห่งประเทศไทยให้ความช่วยเหลือเกี่ยวกับการพัฒนาระบบธนาคารและฝึกอบรมระบบเอกสารแก่เมียนมาเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ส่งออกไทยในเรื่องการเปิด L/C (vi) ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ และ (vii) การปฏิรูปประเทศที่ระบบเศรษฐกิจที่มีตลาดเป็นตัวนำ มีกฎหมายการลงทุนฉบับใหม่โดยครอบคลุมสิทธิประโยชน์ทางภาษีและมิใช่ทางภาษี

ตารางที่ ค-4 หน่วยงานในต่างประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
เมียนมา (ต่อ)		
		<p>(3) ฐานการผลิตและศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> โครงสร้างการผลิตของประเทศยังคงอยู่ในภาคเกษตรกรรม และการทำเหมืองแร่ ป่าไม้ ส่วนภาคอุตสาหกรรมจะกระจุกตัวแต่เฉพาะในเมืองใหญ่และเป็นอุตสาหกรรมขั้นต้น ได้แก่ ยางกึ่ง มะริด (สำหรับทวายนั่นเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมในอนาคต) <p>(4) แนวโน้มการค้าการขนส่งและเครือข่ายโซ่อุปทานของ Economic Corridor</p> <ul style="list-style-type: none"> การค้าชายแดนของไทย-เมียนมา เกิดขึ้นเป็นเวลานานแล้ว แต่ปัจจุบันมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งจากการผลักดันของฝั่งเมียนมา และความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภค แต่ยังไม่มีการเชื่อมต่อในลักษณะของเครือข่ายโซ่อุปทาน คือ เน้นการขนส่งสินค้าขั้นสุดท้ายสำหรับการอุปโภคบริโภค เหล็ก เคมีภัณฑ์
10	The Republic of The Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce & Industry (U.M.F.C.C.I.)	<p>ฐานการผลิตและศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้ประกอบการของเมียนมาได้เริ่มเข้ามาเป็นเจ้าของอุตสาหกรรมขั้นต้น เช่น อาหาร เสื้อผ้า เป็นต้น ระบบของการส่งออกได้รับการปรับปรุงมาเป็นลำดับ การนำเข้าส่งออกสามารถใช้ระบบออนไลน์ (Paperless) และ EDI ได้แล้ว ความต้องการสินค้ากลุ่มวัสดุก่อสร้างสูงชันอย่างมาก จากการที่มีโครงการต่างๆ ใหม่ ๆ เกิดขึ้น นอกจากการขนส่งผ่านด่านเมียวดีแล้ว ยังมีการขนส่งโดยผ่านท่าเรือระนองจากกลุ่ม SCG และปูนอินทรี
11	Myanmar International Freight Forwarders' Association (MIFFA)	<p>แนวโน้มการค้าการขนส่งและเครือข่ายโซ่อุปทานของ Economic Corridor</p> <ul style="list-style-type: none"> การเชื่อมโยงระหว่างกันจะเกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทั้งสองประเทศ เนื่องจากความต้องการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนของไทย แต่เกิดปัญหาอุปสรรคหลายประการที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบัน MIFFA ได้มีข้อเสนอแนะในการดำเนินการให้สามารถอำนวยความสะดวกการขนส่งและร่วมกันลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างกัน ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> การให้ทางพ่วงจากไทย (Tail) สามารถเข้ามาในเมียนมาได้ แต่ให้ใช้หัวลาก (Head) ของเมียนมา ในระยะแรกเส้นทางควรครอบคลุมจากด่านเมียวดีถึงมะละแหม่ง และในอนาคตจะได้ขยายเส้นทางไปสู่ย่างกุ้งต่อไป ความก้าวหน้าได้ดำเนินการทดลองใช้และรวบรวมข้อมูลต้นทุนและข้อมูลที่เป็นประโยชน์เอาไว้แล้ว ส่วนในขั้นต่อไปจะเป็นการเจรจากับไทย ประโยชน์ของแนวคิดนี้ (i) ลดปัญหาการวิ่งรถเที่ยวเปล่าของทั้งสองประเทศ และ (ii) สะดวกต่อการที่เมียนมาจะส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง บริษัทประกันในเมียนมา ยอมรับประกัน Tail จากไทย แนวคิดการตรวจสอบสินค้านำเข้าจากไทยหากเป็นการขนส่งไปยังท่าเรือ Thilawa และ SEZ เนื่องจากเป็นสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มที่เมียนมา และยังเป็นการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายของการขนส่งข้ามแดนไทย-เมียนมา
12	Mandalay Region Chambers of Commerce and Industry	<p>(1) ฐานการผลิตและศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> เศรษฐกิจของมณฑลเย่ ขึ้นอยู่กับภาคเกษตรและพาณิชย์เป็นหลัก ทำให้สินค้าอุปโภคบริโภคต้องมีการนำเข้าจากจีนผ่านด่านชายแดน ส่วนการส่งออกไปจีนเป็นกลุ่มผลไม้ และการขนส่งประมาณ 1 ใน 3 ของปริมาณการส่งออก ใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุกสินค้า มณฑลเย่จะเป็นโอกาสของนักลงทุน เนื่องจาก (i) ความพร้อมด้านแรงงานราคาถูก (ii) มีพื้นที่รอบนอกใจกลางเมืองมณฑลเย่สำหรับการตั้งโรงงาน (iii) นิคมอุตสาหกรรม เช่น Mandalay Myotha สามารถเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำ คือ แม่น้ำอิรวดี ทำให้สะดวกต่อการขนส่งทางแม่น้ำซึ่งค่าขนส่งต่ำ และสามารถเชื่อมกับย่างกุ้งซึ่งเป็นเมืองท่าเมืองธุรกิจของประเทศได้ (iv) จุดเด่นของที่ตั้งการเป็นศูนย์กลางของประเทศ เชื่อมต่อกับจีน (มณฑลยูนนาน) อินเดีย และบังคลาเทศ โดยโครงข่ายทางถนน (v) อยู่บนโครงข่ายทางรถไฟเป็น Core Network แนวเหนือใต้ของประเทศ และ (vi) ความพร้อมด้านทรัพยากรทางธรรมชาติ สำหรับการผลิตกระแสไฟฟ้า พลังงาน เหมืองแร่ และป่าไม้ของพื้นที่ในเขตมณฑลเย่ และเขต/รัฐใกล้เคียง อุปสรรคของการพัฒนาอุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ เงินลงทุนโครงการขนาดใหญ่ การนำเข้าเครื่องจักรและวัสดุก่อสร้างจากต่างประเทศ และการถ่ายทอดเทคโนโลยี โอกาสสำหรับการเป็นฐานการผลิตในมณฑลเย่ เช่น การตั้งโรงงานผลิตรองเท้า เพื่อส่งออกไปยังอินเดีย เป็นต้น

ตารางที่ ค-4 หน่วยงานในต่างประเทศที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานที่ให้สัมภาษณ์	ประเด็นที่ได้รับ
		<p>(2) แนวโน้มการค้าการขนส่งและเครือข่ายโซ่อุปทานของ Economic Corridor</p> <ul style="list-style-type: none">• โครงข่ายคมนาคมในการเชื่อมต่อกับด้านชายแดนของจีนสะดวกกว่าการเชื่อมต่อกับชายแดนอินเดียและไทย รถบรรทุกสินค้าสามารถใช้เวลาขนส่งระหว่างมณฑลเย่กับที่ด้านชายแดนจีนภายใน 1 วัน ทำให้ปริมาณการขนส่งต่อวันโดยเฉลี่ยประมาณ 1,500 คัน (ในช่วงที่มีความต้องการสูง ปริมาณรถบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นถึง 3,000 คัน) ส่วนใหญ่สินค้าเกษตร อาทิ ผลไม้ น้ำตาล ข้าวสาร ในส่วนของการขนส่งไปอินเดียนั้นใช้เวลาถึง 2 วัน เนื่องจากต้องขึ้นภูเขา และไม่ได้เป็นถนนลาดยาง ส่วนการขนส่งไปยังชายแดนไทยยังต้องใช้ด่านศุลกากรแม่สอดเป็นหลัก• ในอนาคตการค้าของไทยกับมณฑลเย่สามารถขยายตัวเพิ่มขึ้นได้อีก หากสามารถพัฒนาโครงข่ายถนนเส้นทาง มณฑลเย่-เนปีดอร์-จ.แม่ฮ่องสอนของไทย เนื่องจากเป็นระยะทางที่สั้นกว่าการขนส่งไปด่านศุลกากรแม่สอด• โครงข่ายทางหลวงสายอาเซียน (Asian Highway) หลายเส้นทางเชื่อมกับมณฑลเย่ ได้แก่ ทางหลวงสายอาเซียนหมายเลข 1, 2, 3 และ 14 ซึ่งแสดงถึงความเป็นเมืองศูนย์กลางของประเทศ• การขนส่งทางถนนภายในเมียนมาต้องใช้รถบรรทุกสินค้าของเมียนมา ซึ่งทำให้การขนส่งทางถนนของประเทศต่างๆ ที่จำเป็นต้องขนส่งผ่านเมียนมา ต้องทำการขนถ่ายสินค้าเพื่อเปลี่ยนรถบรรทุกสินค้า
13	Mandalay Myotha Industrial Development Public Co., Ltd. (MMIDP)	<p>(1) แนวคิดการพัฒนาอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none">• Mandalay Myotha Industrial Development (MMID) เป็นโครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมพื้นที่ 45 ตารางกิโลเมตร (ห่างจากใจกลาง Mandalay ไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ประมาณ 60 กิโลเมตร) การพัฒนาโครงการมีเป้าหมายให้มณฑลเย่ เป็น Hub ของเมียนมาตอนเหนือ โดยเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำ (แม่น้ำอิรวดี) กับประตูการค้าหลัก (ท่าเรือในย่างกุ้ง) ซึ่งใช้สำหรับการส่งออก• MMID ในอนาคตสามารถเป็น Hub ของเมียนมาตอนเหนือได้ เนื่องจากข้อได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง โดยอยู่ระหว่างจีน (มณฑลยูนนาน) และอินเดีย และจะเป็นข้อเด่นสำหรับการลงทุนอุตสาหกรรมและการแปรรูป• พื้นที่ของโครงการสะดวกในการเข้าถึงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง (i) การขนส่งทางน้ำ MMID อยู่ห่างจากท่าเรือแม่น้ำ (Semeikhon Port) ประมาณ 17 กิโลเมตร (ii) การขนส่งทางถนนอยู่ห่างจากโครงข่ายทางด่วนระหว่างเมือง (Yangon-Mandalay Expressway) ประมาณ 40 กิโลเมตร, อยู่ติดกับ Asian Highway (AH) หมายเลข 1, 2 และ 14 และ (iii) การขนส่งทางอากาศ อยู่ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติมณฑลเย่ (Mandalay International Airport) ประมาณ 45 กิโลเมตร• Semeikhon Port คาดว่าจะได้รับการปรับปรุงให้สะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าในรูปแบบคอนเทนเนอร์ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการยกขนสินค้า (เช่น เครน) ลานกองคอนเทนเนอร์ คลังสินค้า คลังน้ำมัน ที่ทำการศุลกากร• MMID เป็นพื้นที่ว่างที่สามารถวางแผนและบริหารจัดการภายในให้พร้อมสำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายรูปแบบ ทั้งการพัฒนาอุตสาหกรรม การพาณิชย์ และบริการโลจิสติกส์สำหรับกิจกรรมเป้าหมายของ MMID ได้แก่<ul style="list-style-type: none">- บริการพื้นฐาน : บริการโลจิสติกส์และคลังสินค้า- อุตสาหกรรมขั้นต้น : เครื่องนุ่งห่ม ไม้แปรรูป อาหารและเกษตรแปรรูป อุปกรณ์เครื่องใช้ในครัวเรือน- อุตสาหกรรมขั้นสูง : อิเล็กทรอนิกส์ ยาและเวชภัณฑ์ เครื่องจักร พลังงานหมุนเวียน- อุตสาหกรรมสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภค : ข้าวปัสลิก การศึกษา ที่อยู่อาศัย สุขภาพ สันทนาการ อาหาร และโรงแรม- บริการสนับสนุนอุตสาหกรรม : การเงินการธนาคาร ประกันภัย ศูนย์แสดงสินค้า และศูนย์วิจัย• ตัวอย่างโรงงานอุตสาหกรรมปัจจุบันที่ตั้งอยู่ใน MMID เช่น ขนมหั้ปกรอบ ฟาร์มไก่ ไม้แปรรูป และเสาไฟฟ้า เป็นต้น <p>(2) ข้อเสนอแนะการสร้างมูลค่าเพิ่มระหว่างไทย-เมียนมา</p> <ul style="list-style-type: none">• การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่างมณฑลเย่-แม่สลาย, มณฑลเย่-แม่ฮ่องสอน (ด่านบ้านห้วยต้นนุ่น) และมณฑลเย่-แม่สอด

ที่มา: ที่ปรึกษา



AMATA (Vietnam) Joint Stock Company, Vietnam



Office Of Commerce, Royal Thai Embassy, Ho Chi Minh , Vietnam



VSIP J.V., Co., Ltd (Vietnam Singapore Industrial Park), Vietnam

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ค-2 ประมวลภาพการสัมภาษณ์เชิงลึกในเวียดนาม (ระหว่างวันที่ 20-21 เมษายน พ.ศ. 2560)



Office Of Commercial Affairs, Royal Thai Embassy, Phnom Penh, Cambodia



Phnom Penh Special Economic Zone Plc.



Jetro Phnom Penh



Ministry of Public Works & Transport, Planning and Administration General Department

ที่มา: ทีมปรึกษา

รูปที่ ค-3 ประมวลภาพการสัมภาษณ์เชิงลึกในกัมพูชา (ระหว่างวันที่ 25-27 เมษายน พ.ศ. 2560)



Myanmar International Terminal Thilawa Limited



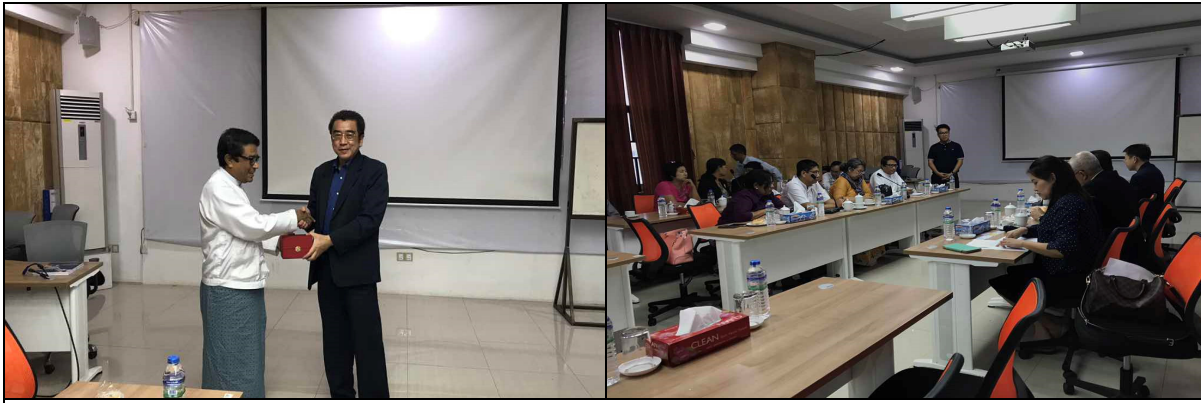
Office Of Commercial Affairs, Royal Thai Embassy, Yangon, Union of Myanmar



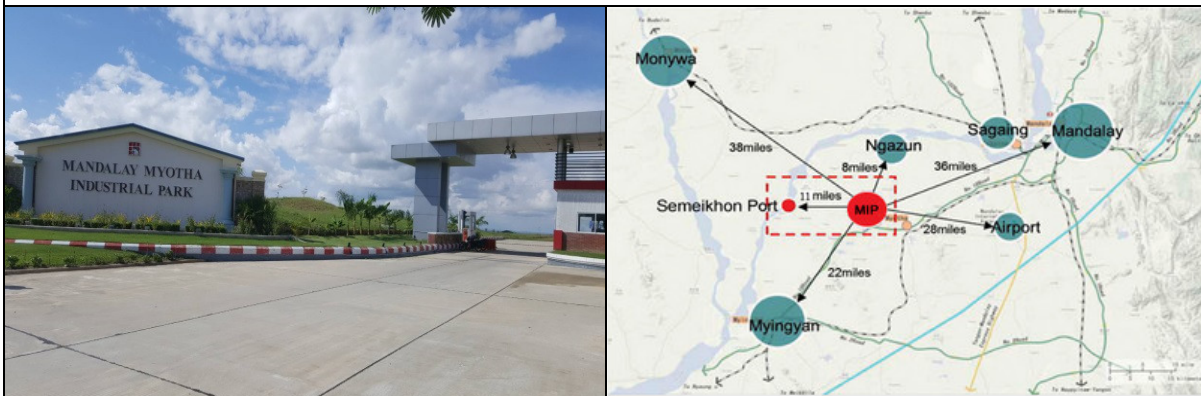
The Republic of The Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce & Industry (U.M.F.C.C.I.)
and Myanmar International Freight Forwarders' Association

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ค-4 ประมวลภาพการสัมภาษณ์เชิงลึกในเมียนมา
(ระหว่างวันที่ 9-11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 และ 12-15 ตุลาคม พ.ศ. 2560)



Mandalay Region Chambers of Commerce and Industry



Mandalay Myotha Industrial Development Public Co., Ltd. (MMIDP)

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ค-4 ประมวลภาพการสัมมนาเชิงลึกในเมียนมา
(ระหว่างวันที่ 9-11 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 และ 12-15 ตุลาคม พ.ศ. 2560) (ต่อ)