



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
การค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา
จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

โดย ดร.รวิณกานต์ ศรีนนท์ และคณะ

กุมภาพันธ์ 2559

สัญญาเลขที่ RDG5750065

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)
และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

สัญญาเลขที่ RDG5750065

โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
การค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา
จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

คณะผู้วิจัย

1. ดร.รวินกานต์ ศรีนนท์
2. รศ.ดร.สถาพร อมรสวัสดิ์วัฒนา
3. อ.ประทานพร โสภากิจต์วัฒนะ
4. น.ส.วรารัตน์ อีระศักดิ์

สังกัด

มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นของผู้วิจัย วช. สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อ รองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

เนื่องจากภาครัฐมีแผนการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นจากการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยเสริมโอกาสในการขยายตลาดของธุรกิจไทย รวมทั้งกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน ส่งผลให้ไทยมีบทบาทสูงในด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย ได้แก่ พม่า ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย รวมทั้งสามารถส่งสินค้าต่อไปยังประเทศข้างเคียง เช่น เวียดนามและมณฑลตอนใต้ของประเทศจีน ผ่านด่านชายแดนสำคัญที่กระจายตัวอยู่ตามขอบชายแดนในภาคต่างๆของไทย การค้าชายแดนยังมีโอกาสขยายตัวอีกมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างสะดวก รวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะอย่างด่านชายแดนสะเดาในจังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นหนึ่งในด่านชายแดนไทย-มาเลเซียซึ่งเป็นด่านชายแดนไทยที่มีศักยภาพสูงสุด เนื่องจากด่านชายแดนไทย-มาเลเซียมีมูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทย เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการค้าการคมนาคมระหว่างไทยและมาเลเซียและสนับสนุนการขนส่งสินค้าตลอดจนการปรับปรุงพัฒนาโซ่อุปทานการค้าชายแดนซึ่งการศึกษาและทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาพบว่า บริเวณจุดผ่านแดนด่านชายแดนสะเดานั้นยังไม่มียุทธศาสตร์การพัฒนาที่ชัดเจนในด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร รวมถึงการใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพบริเวณด้านการชายแดน นอกจากนั้นการศึกษาของ สำนักนโยบายแผนการขนส่งและจราจร พบว่าการค้าชายแดนมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดนไม่ได้รับการออกแบบให้มีการใช้งานที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการให้บริการในปัจจุบันก่อให้เกิดความแออัด คับคั่ง และการจราจรติดขัดเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะบริเวณด่านที่มีศักยภาพเช่นด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งมีนโยบายจากภาครัฐที่จะพัฒนาเป็นประตูการค้าเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน อีกทั้งยังเป็นหนึ่งในพื้นที่เป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดให้พัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอีกด้วย

ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงเห็นว่าหากมีการศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับพฤติกรรมการณ์การขนส่งของสินค้าที่สำคัญต่อการค้าในพื้นที่ชายแดน การขนส่งสินค้าผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดน การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาย่างมีประสิทธิภาพก็จะเป็นการช่วยส่งเสริมการค้าชายแดน จึงมีแนวคิดในการจัดทำโครงการ “การศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา” โดยมีงานวิจัยที่แสวงหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของโซ่อุปทานการค้าชายแดนของผลิตภัณฑ์ยางพาราและแบบจำลองทางธุรกิจที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินการของเอกชนที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ยางพาราที่มีการดำเนินธุรกิจนำเข้าส่งออกบริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา รวมทั้งนำเสนอข้อเสนอแนะรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่บริเวณชายแดน เนื่องจากการเก็บข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ พบว่าสินค้าหลักที่มีการดำเนินธุรกิจที่ผลต่อการเติบโตการค้าชายแดนสะเดาส่วนเกิดจากการดำเนินธุรกิจที่มาจากผลิตภัณฑ์ยางพารา

จังหวัดสงขลาและด่านสะเดา

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทางการค้าชายแดนทางตอนใต้ของประเทศไทยเนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งมียอดปริมาณการค้านำเข้า-ส่งออกสูงที่สุดของประเทศ มีอาณาเขตใหญ่หรือนครขนาดใหญ่ซึ่งตั้งอยู่ห่าง

อำเภอเมืองสงขลา 30 กิโลเมตร นครหาดใหญ่เป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้ตอนล่าง เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจการค้าขายขนาดใหญ่ และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงโดยเฉพาะแถบประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย นอกจากนี้จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีด้านศุลกากรครอบคลุมทางน้ำ ทางราง และทางถนน โดยด่านชายแดนไทย-มาเลเซียที่สำคัญในปัจจุบันได้แก่ ด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์

โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา ขึ้นกับการผลิตในสาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม และสาขาประมง เป็นสำคัญ ทั้งนี้ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ คือ ยางพารา อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพาราและผลิตภัณฑ์แปรรูปอาหารทะเล โดยในภาคอุตสาหกรรมนั้นจะอยู่ในรูปของการผลิตไม้ยางแปรรูป และแผ่นไม้อัดจากปริมาณการส่งออกตามความต้องการไปยังประเทศคู่ค้าทั้งจีน มาเลเซีย สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น นอกจากนี้ไม้ยางแปรรูปขยายตัวตามความต้องการของจีนในภาคอสังหาริมทรัพย์ สำหรับในภาคเกษตรกรรมนั้นเริ่มหดตัวเนื่องจาก ราคายางพาราที่ลดลงตามราคาตลาดโลก เนื่องจากปริมาณยางส่วนเกินของโลกเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะมีความต้องการซื้อจากจีนก็ตาม แต่สำหรับในภาคบริการนั้นมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เพราะจังหวัดมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐและเอกชน ทำให้มีการขยายตัวของจำนวนชาวต่างชาติผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง จำนวนผู้พักแรม และจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินอย่างต่อเนื่อง

สำหรับด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้น ประกอบด้วยด้านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพสูงสุดและมีมูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทย โดยมีมูลค่าการค้ารวมคิดเป็นร้อยละ 53 ของการค้าชายแดนรวมของประเทศไทย โดยด้านการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียที่มีมูลค่านำเข้าและส่งออกสูงที่สุดและโดดเด่นที่สุดสองอันดับแรกและตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลา ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา โดยลำดับถัดมาคือ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยสินค้าส่งออกจากประเทศไทย ได้แก่ ยางธรรมชาติ ยางผสม ไม้ยางแปรรูป ทุเรียน กล้วย ไข่ไก่ ข้าว ทุเรียนแช่แข็ง เป็นต้น

1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง (Road and Highway)

ในส่วนของประเทศไทยนั้น ทางหลวงสายเอเชีย 2 (AH2) เริ่มจากกรุงเทพมหานครไปยังด้านศุลกากรสะเดา พรมแดนไทย-มาเลเซีย ในเขตอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีระยะทางถนนโดยประมาณทั้งสิ้น 950 กิโลเมตร โดยเส้นทางเริ่มจากกรุงเทพมหานคร ผ่านอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา สู่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจรตลอดสาย รายละเอียดเส้นทางจากกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ปาดัง-Port Klang สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 รายละเอียดระยะทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ปาดัง-Port Klang

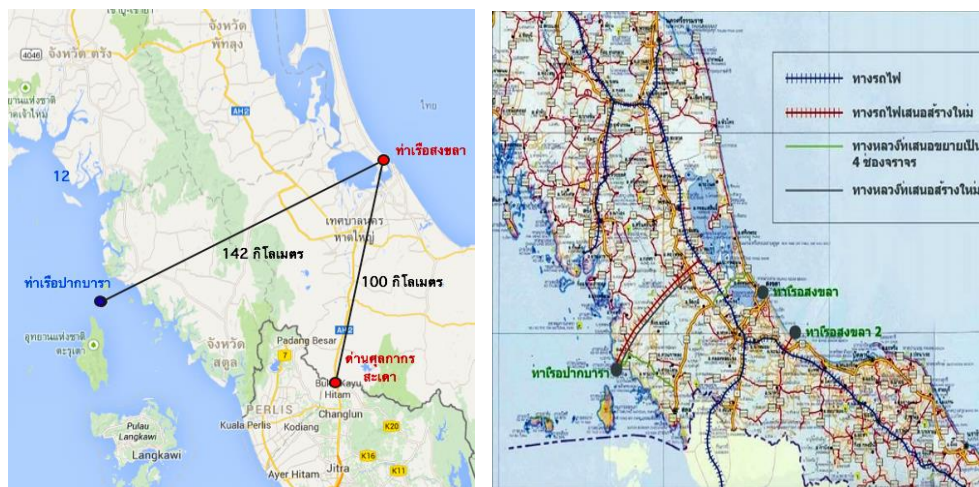
	จุดหมายปลายทาง	ระยะทาง (km)	ระยะทางสะสม (km)
1	กรุงเทพฯ - จ.สงขลา	950 กิโลเมตร	950 กิโลเมตร
2	จ.สงขลา - อ.หาดใหญ่	26 กิโลเมตร	976 กิโลเมตร
3	อ.หาดใหญ่ - ด่านชายแดน		
3.1	อ.หาดใหญ่-ด่านสะเดา	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
3.2	อ.หาดใหญ่-ด่านปาดังเบซาร์	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
3.3	อ.หาดใหญ่-ด่านบ้านประกอบ	89 กิโลเมตร	1,065 กิโลเมตร
4.	ด่านสะเดา - ท่าเรือปาดัง	156 กิโลเมตร	1,183 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด่านสะเดา)
5.	ท่าเรือปาดัง - Port Klang	342 กิโลเมตร	1,525 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด่านสะเดา)

ปัจจุบันมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์วิ่งบนเส้นทางนี้อย่างหนาแน่น เพื่อขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ หรือออกท่าเรือปีนัง จากอำเภอสทิงพระไปยังด่านสะเดา หรืออำเภอสทิงพระไปยังด่านปาดังเบซาร์ ระยะทาง 51 กิโลเมตร เช่นกัน โดยทางไปด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์นั้น จะใช้เส้นทางเดียวกัน แต่จะไปแยกเส้นทางที่อำเภอสทิงพระ โดยต่อไปจากอำเภอสทิงพระอย่างละ 12 กิโลเมตร โดยบริเวณด่านสะเดานั้น จะเน้นการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน เพราะมีทางด่วนหมายเลข 7 ที่สะดวกสบายในประเทศมาเลเซีย แต่การขนส่งทางถนนยังคงมีต้นทุนการขนส่งที่สูง ในขณะที่ด่านปาดังเบซาร์ เน้นส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ทางถนนและทางรถไฟเพื่อไปยังท่าเรือปีนัง (โดยระยะทางรถไฟจากด่านปาดังเบซาร์ประมาณ 177 กิโลเมตร) ซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่าด่านสะเดา

2 การคมนาคมทางน้ำ (Sea Transport)

สำหรับท่าเรือที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าทางเรือทางภาคใต้ โดยเฉพาะสินค้าประเภทยางพารา คือ ท่าเรือสงขลา ซึ่งเป็นท่าเรือหลักในภาคใต้ด้านชายฝั่งอ่าวไทยมีระยะห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซีย ประมาณ 100 กิโลเมตร ท่าเรือสงขลาประกอบด้วยท่าเทียบเรือซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 510 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ท่า ร่องน้ำท่าเรือยาว 4 กิโลเมตร กว้าง 120 เมตร ลึก 9 เมตร แอ่งกลับเรือกว้าง 300 เมตรสามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 173 เมตร ได้พร้อมกัน 3 ลำ

อย่างไรก็ตามท่าเรือแห่งนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าด้วยรถยกและรถบรรทุกท่าเรือ เนื่องจากท่าเรือยังไม่มีการปรับปรุงหน้าท่าที่เขี่ยขนตู้สินค้า ดังนั้นในการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลง จากเรือยังคงต้องใช้ปั้นจั่นเรือ ในปัจจุบันได้มีการเร่งผลักดันเพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้า และตั้งใจให้ผู้ประกอบการไทยหันมาใช้การขนส่งทางน้ำมากขึ้น เพราะที่ผ่านมาการขนส่งทางน้ำในประเทศมีแค่ร้อยละ 11-12 ของการขนส่งรวมในประเทศเท่านั้น โดยปัจจุบันได้มีการเดินทางพัฒนาท่าเรือสำคัญทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ซึ่งได้แก่ ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลและท่าเรือสงขลา 2 ดังแสดงในภาพที่ 1 ซึ่งในขณะนี้แผนการก่อสร้างท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ได้มีการวางแผนการพัฒนาท่าเรือไว้เรียบร้อยแล้วแต่กำลังอยู่ระหว่างการทำการสำรวจในเรื่องของผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ



ภาพที่ 1 ที่ตั้งท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากบารา

โดยท่าเรือปากบารานั้นเป็นท่าเรือน้ำลึกที่จะมีระบบรางที่เป็นแลนด์บริดจ์ (Landbridge) ระยะทางประมาณ 142 กิโลเมตรมาเชื่อมโยงกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (ท่าเรือสงขลา) และมีการสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อรองรับการเติบโตของระบบการขนส่งทางเรือในอนาคต รวมถึงการเชื่อมโยงท่าเรือทั้งสองด้วยระบบราง

3. การคมนาคมทางราง (Railway Transport)

สำหรับเส้นทางรถไฟที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าของจังหวัดสงขลา มีสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่เป็นสถานีหลักเชื่อมต่อกับสถานีปาดังเบซาร์ (Padang Besar) ในประเทศมาเลเซีย โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ ประมาณ 947 กิโลเมตร และจากหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 45 กิโลเมตร โดยทางรถไฟสายใต้เป็นเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพียงสายเดียวที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ทำให้การเดินทางระหว่างไทยกับมาเลเซียสะดวกมากขึ้น และสามารถเดินทางไปยังเมืองสำคัญของมาเลเซียได้ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ-บัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ขาขึ้นและขาล่องวันละ 1 เที่ยว โดยสถานีรถไฟบัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ตั้งอยู่ในเขตเมืองบัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) รัฐปีนัง หรือ ออกเดินทางจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ในเวลา 10.00 น. โดยจากสถานีนี้ สามารถเดินทางด้วยรถไฟไปยังกัวลาลัมเปอร์ และประเทศสิงคโปร์ได้ ปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของไทยนิยมมาเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นแค่ที่บริเวณสถานีปาดังเบซาร์ โดยพื้นที่และอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าของมาเลเซียมีความทันสมัยกว่าไทยมาก

จากการลงพื้นที่ด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย พบว่าทั้งบริเวณด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์นั้น มีพื้นที่ค่อนข้างแออัดขาดการจัดการผังบริเวณด้านในฝั่งประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสะเดา หรือ ด้านนอก ปัจจุบันบริเวณด่านสะเดาได้กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีความน่าสนใจมากที่สุดแห่งหนึ่งของภาคใต้ รวมทั้งยังเป็นที่ตั้งของสถานประกอบการธุรกิจหลายประเภท ในปัจจุบันรัฐบาลไทยกำลังพัฒนาด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่และปรับปรุงด่านสะเดาเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาให้เป็นด่านต้นแบบในการให้บริการด้านเศรษฐกิจการค้าชายแดนอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งมีความทันสมัยรองรับการเข้าประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งจะมีปริมาณการค้าเพิ่มสูงขึ้นมาก นอกจากกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมยางพาราที่เป็นสินค้าส่งออกหลักไปยังประเทศมาเลเซียโดยผ่านด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์แล้ว ยังมีกลุ่มธุรกิจอื่นๆที่ยังช่วยผลักดันคนในพื้นที่จังหวัดสงขลา และพื้นที่ด่านสะเดามีโอกาสในการทำการค้าและการลงทุนกับประเทศมาเลเซียมากยิ่งขึ้น ซึ่งกลุ่มธุรกิจที่มีโอกาสในการลงทุนนี้ได้แก่

- ธุรกิจอาหาร เนื่องจากวิถีชีวิตของชาวมาเลเซียในปัจจุบันมีการใช้ชีวิตแบบเร่งรีบมากขึ้น จึงต้องการสินค้าอาหารที่ง่ายในการรับประทาน อาทิ บรรจุอยู่ในภาชนะที่เข้าไมโครเวฟได้ หรือ บรรจุภัณฑ์ที่เปิดมารับประทานได้ทันที ส่งผลให้อาหารพร้อมรับประทานเป็นที่ต้องการมากขึ้น ซึ่งอาหารพร้อมรับประทานที่นิยมในมาเลเซีย คือ อาหารพร้อมรับประทานบรรจุกระป๋อง (Canned/ Preserved Ready Meals)
- ธุรกิจบริการ ธุรกิจบริการนั้นเป็นที่โดดเด่นทั้งสำหรับประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ซึ่งประกอบด้วยธุรกิจท่องเที่ยว และธุรกิจด้านการแพทย์และสุขภาพ

โดยในช่วง 6- 7 ปีที่ผ่านมา การค้าการลงทุนในพื้นที่ชายแดนบ้านด่านนอกไทย-จังโหลน อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีความเจริญเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างโรงแรม อพาร์ทเมนต์ และสถานบันเทิง โดยเฉพาะสถานบันเทิงประเภทคาราโอเกะ พบว่ามีผู้ประกอบการมากกว่า 120 แห่ง มีพื้นที่ขนาดใหญ่กว่า 8 แห่ง ขณะที่ธุรกิจโรงแรมมีทั้งขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่มากกว่า 20 แห่ง ทิศทางการลงทุนทั้งด้านอสังหาริมทรัพย์และโรงแรมในพื้นที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา มีแนวโน้มที่เจริญเติบโตสำหรับรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปี 2558 ปัจจุบันประกอบด้วยกลุ่มทุนในพื้นที่อย่างน้อย 3 รายที่ สร้างโรงแรมหรู 5 ดาว

อุตสาหกรรมเป้าหมาย (ยางพารา)

ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญต่อเศรษฐกิจของไทยทั้งทางด้านรายได้และการจ้างงาน เป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญในภาคเกษตรมากกว่า 6 ล้านคนและในภาคอุตสาหกรรมอีกกว่า 2 แสนคน

อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์เริ่มต้นจากการแปรรูปน้ำยางพาราขั้นต้นที่ได้จากการกรีดยาง น้ำยางสดมาผ่านกระบวนการที่เหมาะสมและสะดวกต่อการนำไปใช้ สำหรับยางชั้นกลางที่ได้จากการแปรรูปจากน้ำยางสด จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ น้ำยางข้น และยางแห้ง ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และยางอื่นๆ (ยางเครป ยางสลิม และยางคอมปาว์) ซึ่งยางแปรรูปชั้นกลางเหล่านี้จะถูกนำไปผลิตเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหลายชนิด ได้แก่ ยางล้อ (ยางรถยนต์ ยางรถจักรยานยนต์ และยางรถจักรยาน) พื้นรองเท้า รองเท้ายาง ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย ยางรัดของ ท่อต่างๆ และสายพาน เป็นต้น

พื้นที่ปลูกยางพาราทั้งโลกมีประมาณ 73.14 ล้านไร่ (ข้อมูลปี 2554) โดยมีสามประเทศเป็นผู้ผลิตรายใหญ่มีพื้นที่ปลูกรวมกันมากกว่าร้อยละ 60 ของพื้นที่ปลูกยางทั้งโลก ได้แก่ อินโดนีเซีย (21.6 ล้านไร่) ไทย (18.3 ล้านไร่) และมาเลเซีย (6.4 ล้านไร่) พื้นที่ปลูกยางส่วนใหญ่ของอินโดนีเซีย (ร้อยละ 85) ไทย (ร้อยละ 91) และมาเลเซีย (ร้อยละ 90) เป็นพื้นที่สวนขนาดเล็ก (เกษตรกรรายย่อย) ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผลผลิตยางธรรมชาติมากที่สุด ซึ่งเน้นไปที่การผลิตยางแผ่นรมควันและน้ำยางข้น สำหรับยางแผ่นที่ไทยสามารถผลิตได้มากที่สุด คือ ยางแผ่นรมควันชั้น 3 เนื่องจากเก็บรักษาง่าย เคลื่อนย้ายได้สะดวก และมีมาตรฐานที่ชัดเจน สำหรับประเทศที่มีผลผลิตยางธรรมชาติรองลงมาคือ อินโดนีเซียและมาเลเซียโดยทั้งสองประเทศเน้นการผลิตยางแท่งเป็นหลัก สำหรับการใช้ยางธรรมชาติของโลกนั้นจีนมีฐานะเป็นประเทศผู้ใช้อย่างธรรมชาติมากที่สุดในโลก รองลงมาคือ สหรัฐ อินเดีย และญี่ปุ่น ซึ่งยางที่นำเข้าส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของยางแท่งและยางแผ่นรมควันเพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมยางล้อ เนื่องจากทั้งสี่ประเทศถือเป็นประเทศผู้นำทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ของโลก

สถานการณ์การผลิตยางพาราของประเทศไทย เมื่อที่กรีดยางได้ เพิ่มขึ้นจาก 16.46 ล้านไร่ ในปี 2556 เป็น 17.42 ล้านไร่ ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.83 ส่วนผลผลิตเพิ่มขึ้นจาก 4.31 ล้านตัน ในปี 2556 เป็น 4.43 ล้านตัน ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.78 เนื่องจากนโยบายของภาครัฐในการขยายเนื้อที่ปลูกยางพารา ประกอบกับในช่วงที่ผ่านมาราคางูใจให้เกษตรกรขยายเนื้อที่ปลูก และต้นยางพารามีอายุครบเปิดกรีดยาง ส่วนการผลิตยางพาราระดับโลก ในปี 2557 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2556 โดยเนื้อที่กรีดยางได้เพิ่มขึ้น จาก 61.97 ล้านไร่ในปี 2556 เป็น 64.47 ล้านไร่ ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.03 ส่วนผลผลิตเพิ่มขึ้นจาก 11.57 ล้านตัน ในปี 2556 เป็น 11.97 ล้านตัน ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.46 การเพิ่มขึ้นของเนื้อที่กรีดยางได้และผลผลิตมีสาเหตุจากประเทศผู้ผลิตต่าง ๆ เช่น เวียดนาม ลาว เมียนมา และกัมพูชาที่ขยายเนื้อที่ปลูกได้ทยอยเปิดกรีดยางเพิ่มมากขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 2 และ 3

ตารางที่ 2 ยางพารา: เนื้อที่ ผลิต ผลผลิตต่อไร่ ราคา และมูลค่าของผลผลิตตามราคาที่เกษตรกรขายได้ปี 2548 - 2557

ปี	เนื้อที่ยืนต้น (1,000 ไร่) Planted area (1,000 rais)	เนื้อที่กรีดยางได้ (1,000 ไร่) Harvested area (1,000 rais)	ผลผลิต (1,000 ตัน) Production (1,000 tons)	ผลผลิตต่อไร่ (กก.) Yield per rai (Kgs.)	ราคา ที่เกษตรกร ขายได้ (บาท/กก.) Farm price (Baht per kg.)	มูลค่าของ ผลผลิต ตามราคาที่ เกษตรกรขายได้ (ล้านบาท) Farm value (Million baht)	Year
2548	13,609	10,569	2,980	282	53.57	159,639	2005
2549	14,355	10,893	3,071	282	66.24	203,423	2006
2550	15,362	11,043	3,022	274	68.90	208,216	2007
2551	16,717	11,372	3,167	278	73.66	233,281	2008
2552	17,254	11,600	3,090	266	58.47	180,689	2009
2553	18,095	12,058	3,052	253	102.76	313,601	2010
2554	18,461	12,766	3,349	262	124.16	415,799	2011
(p) 2555	21,992	15,749	4,139	263	87.15	360,749	(p) 2012
(p) 2556	22,478	16,463	4,305	262	74.75	321,804	(p) 2013
(p) 2557	22,494	17,422	4,432	254	53.93	239,003	(p) 2014

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.3 ยางพารา: เนื้อที่กรีดยางได้ ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ของประเทศผู้ผลิตที่สำคัญ 10 อันดับแรกปี 2554-2556

ประเทศ	เนื้อที่กรีดยางได้ (1,000 ไร่) Harvested area (1,000 rais)			ผลผลิต (1,000 ตัน) Production (1,000 tons)			ผลผลิตต่อไร่ (กก.) Yield per rai (Kgs.)			Country
	2554 2011	2555 2012	2556 2013	2554 2011	2555 2012	2556 2013	2554 2011	2555 2012	2556 2013	
รวมทั้งโลก	59,867	61,970	64,473	11,099	11,570	11,966	185	187	186	World Total
ไทย ^{1/}	12,766	15,749	16,463	3,349	4,139	4,305	262	263	262	Thailand ^{1/}
อินโดนีเซีย	21,601	21,776	22,224	2,990	3,012	3,108	138	138	140	Indonesia
เวียดนาม	2,875	3,161	3,426	790	877	949	275	277	277	Vietnam
อินเดีย	2,750	2,763	2,763	800	900	900	291	326	326	India
จีน	3,736	4,068	4,287	751	802	865	201	197	202	China
มาเลเซีย	6,419	6,507	6,608	996	923	826	155	142	125	Malaysia
โกตดิวัวร์	844	844	844	239	257	290	283	305	344	Côte d'Ivoire
บราซิล	843	861	875	164	177	186	195	206	213	Brazil
เมียนมาร์	1,240	1,250	1,275	150	150	148	121	120	116	Myanmar
ไนจีเรีย	2,156	2,156	2,156	144	144	144	67	67	67	Nigeria
อื่น ๆ	4,637	2,835	3,552	726	189	245	157	67	69	Others

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ความต้องการใช้ยางพาราของโลกเพิ่มขึ้นจากปี 2556 เนื่องจากความต้องการใช้ยางพาราในอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมต่อเนื่องของจีนและอินเดียสำหรับการส่งออกยางพาราของโลกในปี 2557 มีปริมาณ 10.23 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจาก 9.74 ล้านตันในปี 2556 ร้อยละ 5.03 ประเทศผู้ส่งออกยางพาราที่สำคัญได้แก่ ไทย 3.80 ล้านตัน อินโดนีเซีย 2.90 ล้านตัน มาเลเซีย 1.36 ล้านตัน และเวียดนาม 1.22 ล้านตัน ทั้ง 4 ประเทศมีส่วนแบ่งตลาดโลกคิดเป็นร้อยละ 90 ของปริมาณการส่งออกโลก โดยในปี 2557 ราคายางแผ่นรมควันชั้น 3 ตลาดล่วงหน้าสิงคโปร์เฉลี่ยกิโลกรัมละ 62.60 บาท ลดลงจาก 85.33 บาท ในปี 2556 ร้อยละ 26.64 และราคายางแผ่นรมควันชั้น 3 ตลาดล่วงหน้าโตเกียวเฉลี่ยกิโลกรัมละ 62.04 บาท ลดลงจาก 82.46 บาท ในปี 2556 ร้อยละ 24.76

สำหรับการใช้ยางพาราในประเทศแยกตามอุตสาหกรรมพบว่ายางมีปริมาณมากที่สุด โดยมีปริมาณสูงถึง 73,570 ตัน ในปี 2557 รองลงมาเป็น ยางยืด มีปริมาณ 70,360 ตัน และ ยางล้อ ยางรัดของ และอื่น ๆ ตามลำดับ ในส่วนของการส่งออก จะพบว่ายางคอมปาวด์มีการส่งออกสูงที่สุดโดยมีปริมาณ 13.49 ล้านตัน รองลงมาเป็น ยางแท่ง ยางแผ่นรมควัน น้ำยางข้น และอื่น ๆ ตามลำดับ ประเทศคู่ค้าอันดับ 1 คือประเทศจีน (ตารางที่ 4 – 5)

ตารางที่ 4 การส่งออกยางพาราของไทยแยกตามชนิดยาง ปี 2553 – 2557

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ยางแผ่นรมควัน	ยางแท่ง	น้ำยางข้น	ยางคอมปาวด์	อื่น ๆ	รวม
2553	0.69	0.93	0.54	0.47	0.21	2.84
2554	0.75	1.22	0.53	0.42	0.14	3.06
2555	0.66	1.29	0.57	0.65	0.10	3.27
2556	0.81	1.47	0.62	0.81	0.11	3.82
2557*	0.90	1.40	0.65	0.65	0.20	3.80
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	6.27	10.57	5.42	13.94	-3.33	8.37

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางที่ 5 การส่งออกยางพาราของไทยไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ปี 2553- 2557

หน่วย : ล้านบาท

ปี	จีน	มาเลเซีย	ญี่ปุ่น	สหรัฐอเมริกา	อื่น ๆ	รวม
2553	1.12	0.44	0.34	0.17	0.77	2.84
2554	1.34	0.36	0.34	0.21	0.81	3.06
2555	1.68	0.38	0.29	0.18	0.74	3.27
2556	2.14	0.46	0.29	0.15	0.78	3.82
2557*	2.22	0.45	0.26	0.15	0.72	3.80
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	20.16	2.94	-6.72	-5.70	-1.71	8.37

ที่มา: กรมศุลกากร

การขายผลผลิตที่ผลิตได้ในอุตสาหกรรมต้นน้ำ เกษตรกรส่วนหนึ่งจะนำไปจำหน่ายให้แก่พ่อค้าคนกลางระดับหมู่บ้านหรือระดับอำเภอ ซึ่งเป็นผู้รวบรวมผลผลิตที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่จำนวนมากและอีกส่วนหนึ่งจะนำไปจำหน่ายให้แก่กลุ่มเกษตรกรหรือสหกรณ์การเกษตร ซึ่งพ่อค้าคนกลางระดับหมู่บ้าน/อำเภอ กลุ่มเกษตรกรหรือสหกรณ์การเกษตร ส่วนมากจะรวบรวมผลผลิตเพื่อนำไปจำหน่ายต่อให้แก่พ่อค้าคนกลางระดับจังหวัด ซึ่งเป็นผู้รวบรวมรายใหญ่และบางส่วนจะนำไปจำหน่ายผ่านตลาดกลางตลาดประมูลยาง หรือจำหน่ายโดยตรงให้แก่โรงงานแปรรูปขั้นต้น ในส่วนของพ่อค้าคนกลางระดับจังหวัดเมื่อรวบรวมผลผลิตได้จำนวนมาก จะนำไปจำหน่ายให้แก่โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นเพื่อนำไปแปรรูป

อุตสาหกรรมกลางน้ำของยางพาราและผลิตภัณฑ์ เป็นอุตสาหกรรมที่ทำการแปรรูปผลผลิตเบื้องต้นที่ได้จากอุตสาหกรรมต้นน้ำให้อยู่ในสถานะที่เหมาะสมและสะดวกต่อการนำไปใช้เป็นวัตถุดิบป้อนให้กับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพาราต่อไป ได้แก่ โรงงานน้ำยางข้น โรงงานยางแผ่นรมควัน โรงงานยางแท่ง เป็นต้น ผลผลิตที่ได้ในอุตสาหกรรมกลางน้ำ แบ่งออกเป็น 4 ประเภท

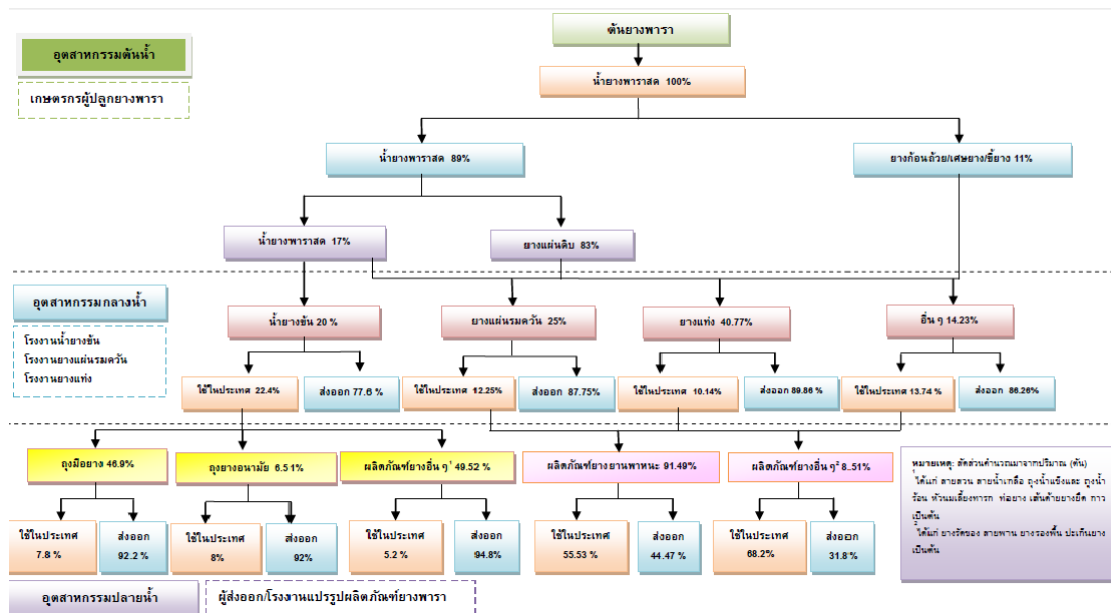
ได้แก่ น้ำยางชั้นร้อยละ 20 ยางแผ่นรมควัน ร้อยละ 25 ยางแท่งร้อยละ 40.77 และยางอื่นๆ อีก ร้อยละ 14.23 ห่วงโซ่อุปทานของน้ำยางชั้นในอุตสาหกรรมกลางน้ำ เริ่มจากโรงงานผลิตน้ำยางชั้น 1 รับซื้อน้ำยางดิบจากพ่อค้า คนกลาง สหกรณ์การเกษตรหรือกลุ่มเกษตรกร เพื่อนำมาผลิตเป็นน้ำยางชั้น โดยสัดส่วนของน้ำยางดิบร้อยละ 71.942 จะผลิตเป็นน้ำยางชั้น และร้อยละ 28.06 ซึ่งเป็นหางน้ำยางจะนำไปผลิตยางสกิมเครปหรือยางชนิดอื่นๆ ซึ่งน้ำยางชั้นที่ผลิตได้ทั้งหมดร้อยละ 77.6 จะส่งออกไปขายยังต่างประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย ร้อยละ 53.68 จีน ร้อยละ 30.85 อินโดนีเซีย ร้อยละ 1.22 และประเทศอื่นๆ อีกร้อยละ 14.25 ส่วน น้ำยางชั้นอีกร้อยละ 22.4 เป็นส่วนที่ใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับการผลิตในประเทศ เพื่อนำไปแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ ได้แก่ ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย ยางทางเภสัชกรรม และผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ

สำหรับโรงงานผลิตยางแผ่นรมควันของไทยซึ่งเป็นของเอกชนประมาณ 117 แห่ง กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ภาคใต้มากที่สุด นอกจากนี้ยังมีโรงงานของสหกรณ์การเกษตรหรือกลุ่มเกษตรกรประมาณ 200 แห่ง ซึ่งมาจากการสนับสนุนงบประมาณของภาครัฐในการจัดตั้งโรงอบควันยางพารา เมื่อแปรรูปเป็นยางแผ่นรมควันแล้วอัดก้อนตามที่ถูกค้ำต้องการแล้ว ร้อยละ 12.25 จะส่งไปจำหน่ายยังโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ในประเทศเช่นโรงงานยางล้อส่วนอีกร้อยละ 87.75 จะส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ สำหรับการส่งออกยางแผ่นรมควันของไทยไปประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียมี 2 ประเภทด้วยกัน คือ ยางแผ่นรมควัน ชั้น 2 และ ชั้น 3 เนื่องจากการผลิตยางคอมปาวน์ ต้องใช้เงินลงทุนสูงและต้องผลิตยางให้ได้ตามที่ลูกค้ากำหนด ดังนั้น การผลิตยางคอมปาวน์ในประเทศไทยจึงเป็นโรงงานของผู้ประกอบการรายใหญ่ ในระดับเขตกรรมมีเพียงแห่งเดียว คือกลุ่มเกษตรกรธารน้ำทิพย์ การผลิตยางคอมปาวน์ส่วนใหญ่จะเป็นการผลิต เพื่อส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศจีน ซึ่งไม่เก็บภาษีนำเข้ายางคอมปาวน์ ทำให้แนวโน้มการส่งออกยางคอมปาวน์ไปจีนเพิ่มสูงขึ้น การจำหน่ายยางคอมปาวน์ ผู้ผลิตจะจำหน่ายโดยตรงให้กับโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์หรือจำหน่ายผ่านตัวแทน (Broker) ของโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์เท่านั้น เพราะการเข้าถึงตลาดของยางคอมปาวน์จะทำได้ยากกว่ายางแท่ง เนื่องจากตลาดเป็นตลาดเฉพาะ ต่างจากยางแท่งที่ตลาดจะกว้างกว่า ดังนั้น ผู้ผลิตและจำหน่ายยางคอมปาวน์ในประเทศไทยจึงยังมีจำนวนไม่มาก

ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์

ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของ 14 จังหวัดในภาคใต้ของไทย สามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วนดังนี้ แสดงในภาพที่ 2

1. อุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ เกษตรกรผู้ปลูกยางพารา
2. อุตสาหกรรมกลางน้ำ ได้แก่ โรงงานน้ำยางชั้นโรงงานยางแผ่นรมควันโรงงานยางแท่ง
3. อุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ ผู้ส่งออกโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางพารา



ภาพที่ 2 ห่วงโซ่อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทย
ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)

แบบจำลองทางธุรกิจ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงบทวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อน โอกาส และ อุปสรรคของผู้ประกอบการในพื้นที่ และนำเสนอแบบจำลองธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการในพื้นที่ รวมถึงนำเสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา โดยจะนำเสนอแนวทางแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ระยะกลาง และ ระยะยาว ซึ่งแนวทางการพัฒนาระยะสั้นจะเป็นส่วนที่กระทำได้ในพื้นที่จังหวัดสงขลาได้ มุ่งเน้นการพัฒนาสินค้าและกระบวนการผลิต มีความตระหนักถึงมาตรฐานสินค้าในระดับสากล ระยะกลางจะเป็นการพัฒนาผู้ประกอบการกลางน้ำให้มีความเป็นมืออาชีพ สร้างกลุ่มที่มีความเข้มแข็ง พร้อมทั้งจะทำการส่งสินค้าออกไปขายในตลาดนานาชาติ ในส่วนของระยะยาวจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยต่ออุตสาหกรรมปลายน้ำ รวมถึงมาตรการทางเศรษฐกิจที่ส่งเสริมให้เกษตรกรชาวสวนยาง บางส่วนหันไปเพาะปลูกสินค้าเศรษฐกิจชนิดอื่น

จากการลงสำรวจพื้นที่ และการรับทราบปัญหาของเกษตรกรชาวสวนยางพาราในเขต อ.สะเดา จ.สงขลา พบว่าปัญหาหลักมีลักษณะเช่นเดียวกับ พื้นที่อื่นๆที่มีการผลิตยางเป็นสินค้าหลัก ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นปัญหาในระดับจุลภาค และ ระดับมหภาค ได้ดังนี้

- (1) ระบบการผลิตสินค้าภายในพื้นที่ ยังคงเป็นการผลิตในอุตสาหกรรมขั้นต้น ซึ่งส่วนใหญ่ยังอยู่ในรูปวัตถุดิบ เช่น น้ำยาง ยางแผ่นดิบ แผ่นยางรมควัน ฯลฯ ซึ่งจะต้องถูกนำไปเป็นวัตถุดิบ เพื่อผลิตสินค้าอื่นๆที่ใช้ยางพาราเป็นส่วนประกอบ
- (2) เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตสินค้าแปรรูปขั้นต้นเหล่านี้ ยังไม่มีคุณภาพ โดยส่วนใหญ่จะเป็นเทคโนโลยีในระดับพื้นบ้าน หรือระดับครัวเรือนซึ่งอาศัยความคุ้นเคยที่ทำมาแต่โบราณ ส่งผลให้สินค้าจากยางพาราเหล่านี้มีคุณภาพต่ำ เช่น มีการปนเปื้อนในน้ำยาง การผลิตยางแผ่นดิบส่วนใหญ่ยังมียางคุณภาพต่ำ (ชั้น 3, 4, 5)
- (3) จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่ทำหน้าที่แปรรูปวัตถุดิบ หรือสินค้าขั้นต้นของยางพารา ให้กลายเป็นสินค้าในอุตสาหกรรมปลายน้ำที่มีมูลค่าสูงในพื้นที่ อ.สะเดา มีจำนวนน้อยและไม่ใช้โรงงานของผู้ประกอบการไทย ดังนั้น น้ำยาง ยางแผ่น

ดิบ และยางแผ่นรมควันที่ผลิตได้ในพื้นที่ ส่วนใหญ่จะถูกส่งออกไปยังประเทศปลายทางที่มีโรงงานแปรรูป อาทิ มาเลเซีย จีน และ ญี่ปุ่น

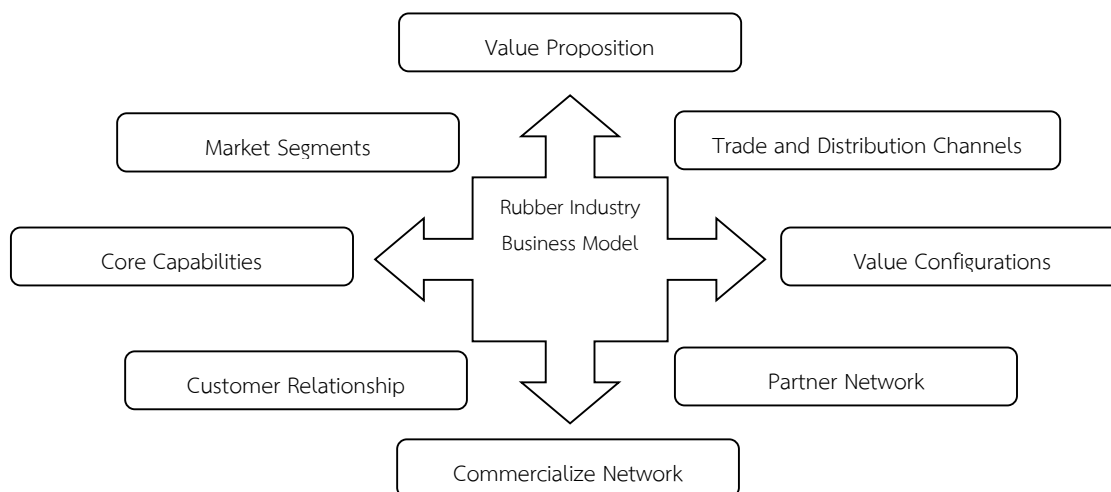
(4) ตลาดของยางพารา เป็นตลาดที่ผู้ซื้อรายใหญ่มีอำนาจในการต่อรองราคาสูง ซึ่งได้แก่ จีน ที่มีนโยบายส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตยางพาราที่เป็นวัตถุดิบ เช่น การส่งเสริมให้เกษตรกรในประเทศที่กำลังพัฒนาปลูกยางพารา และขายให้กับจีนในรูปของวัตถุดิบ หรือสินค้าแปรรูปขั้นต้น

(5) การค้าระหว่างประเทศในตลาดยาง และผลิตภัณฑ์ยาง มีระดับการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การแข่งขันที่มาจากประเทศผู้ผลิตยางพาราซึ่งมีความเชี่ยวชาญในแง่มุมที่แตกต่างกันไป สำหรับกรณีของประเทศไทยยังคงมีต้นทุนการผลิตยางขั้นต้นที่สูงกว่าประเทศผู้ผลิตยางธรรมชาติอื่นๆ โดยมีสาเหตุหลักมาจาก นโยบายการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำของภาครัฐ การขาดการพัฒนาประสิทธิภาพ และการขาดนวัตกรรมในการสร้างผลิตภัณฑ์ยาง ทำให้ยาง และ ผลิตภัณฑ์ยางจากประเทศไทยเสียเปรียบการแข่งขันในตลาดโลก ทั้งในแง่ของต้นทุนการผลิต และ การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ยางพารา

(6) การตกต่ำลงของภาวะเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้อุปสงค์ของการบริโภคมวลรวมที่มีต่อการส่งออกลดลง ส่งผลให้เกิดปัญหาอุปทานส่วนเกิน (Excess Supply)

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงไม่น่าแปลกใจว่า ราคายางพารามีแนวโน้มที่ลดลงตลอด (Downward Trend) ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา และน่าจะยังคงมีแนวโน้มที่ลดลงไปอีกในอนาคต ถ้าอุปสงค์ของการบริโภคยางพาราไม่มีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น สิ่งที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง คือ เกษตรกรผู้ปลูกยางพารา ซึ่งได้รับผลกระทบอย่างมากจากราคายางพาราที่ตกต่ำ

เพื่อที่จะนำเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าวของอุตสาหกรรมยางพาราในพื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา คณะผู้วิจัย จึงขอเสนอแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ซึ่งครอบคลุมการแก้ปัญหาภาพรวมใน 8 มิติหลักของอุตสาหกรรมยางพาราไทย (แสดงในแผนภาพที่ 3)



แผนภาพที่ 3 แบบจำลองทางธุรกิจสำหรับอุตสาหกรรมยางพาราไทย

สำหรับแบบจำลองทางธุรกิจ 8 มิติหลัก มีรายละเอียด ดังนี้

1. การสร้างคุณค่า และการนำเสนอคุณค่า (Value Proposition)

ตลาดยางพาราเป็นตลาดที่ผู้ซื้อรายใหญ่เป็นผู้ที่มีอำนาจในการต่อรองราคา การนำเสนอคุณค่าของยางพาราในฐานะเป็นวัตถุดิบขั้นต้น จึงต้องมุ่งเน้นไปที่ประเด็นต่างๆ ต่อไปนี้

1.1 การปรับปรุงประสิทธิภาพ และคุณภาพของอุตสาหกรรมยางพาราดันน้ำ และกลางน้ำ ได้แก่

- กำหนดพื้นที่เพาะปลูกยางพารา การกำหนดเขตพื้นที่ของประเทศซึ่งมีความเหมาะสมสำหรับการปลูกยางพาราถือเป็นมาตรการในการเพิ่มผลผลิตต่อไร่ในการปลูกยางพารา
- การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มคุณภาพของผลผลิตยางพาราในอุตสาหกรรมต้นน้ำ
- การให้ความรู้ความเข้าใจกับเกษตรกร เกี่ยวกับความรู้ด้านกระบวนการผลิตยางที่ดี และเหมาะสม (Good Manufacturing Practice: GMP)

1.2 การส่งเสริมให้มีโรงงานแปรรูปน้ำยางพารา รวมทั้ง โรงงานที่แปรรูปผลิตภัณฑ์ต้นน้ำ และกลางน้ำของยางพารา ให้มีจำนวนมากขึ้นในประเทศ ประกอบด้วย

- การสนับสนุนทางด้านนโยบาย การให้สิทธิประโยชน์ และแหล่งเงินทุนสนับสนุนสำหรับนักลงทุนไทย และต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราภายในประเทศ
- การปรับปรุงการดำเนินงานของสหกรณ์ชาวสวนสวนยางพารา ให้ทำหน้าที่เพิ่มเติมในการรวบรวมน้ำยาง และการแปรรูปน้ำยางในรูปแบบต่างๆ เท่าที่งบประมาณ หรือตลาดจะเอื้ออำนวย

1.3 การจัดทำมาตรฐานคุณภาพผลิตภัณฑ์ยางของประเทศ และการเร่งรัดกระบวนการรับรองคุณภาพผลิตภัณฑ์ยางให้กับเกษตรกร ประกอบด้วย

- การจัดตั้งห้องปฏิบัติการทดสอบผลิตภัณฑ์ยางที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ และสอดคล้องกับการตรวจคุณภาพยางพาราของประเทศคู่ค้าที่สำคัญ
- การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชนภายในประเทศทั้งหมดที่เกี่ยวข้องในการจัดทำมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยางอย่างเป็นรูปธรรม

การปรับปรุงประสิทธิภาพตามมาตรการข้างต้น มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกษตรกรสามารถผลิตผลผลิตยางที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับของผู้ซื้อ ลดต้นทุนการผลิต ซึ่งจะสร้างเป็นการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้ง เป็นการสร้างความเข้มแข็งเบื้องต้นให้กับตนเองในการต่อรองทางด้านราคากับผู้ซื้อ

2. การแบ่งส่วนตลาด (Market Segments)

ในส่วนของการแบ่งกลุ่มตลาดของลูกค้าในอุตสาหกรรมยางพารา สามารถแบ่งออกได้ 2 ลักษณะ คือ

2.1 กลุ่มลูกค้าภายในประเทศ (Domestic Customers) ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้ยางพารา และผลิตภัณฑ์จากยางพาราเป็นวัตถุดิบ หรือ สินค้าขั้นกลางในการผลิต ซึ่งมีแนวโน้มของการใช้ยางพาราที่เพิ่มขึ้นจากการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนต่างชาติในกิจการที่เกี่ยวข้อง

2.2 กลุ่มลูกค้าจากต่างประเทศ (Foreign Customers) ประกอบด้วยประเทศคู่ค้าหลักที่สำคัญ ได้แก่ จีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา

โดยสินค้ายางพาราที่ส่งออกจะอยู่ในรูปของ ยางแท่ง และยางคอมพาวด์ ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 10.57 และ 13.94 ในช่วงตั้งแต่ปี 2553 – 2557 รองลงมา คือ ยางแผ่นรมควันที่มีราคาสูงกว่ายางแท่ง และยาง

คอมพาวน์ และ น้ำยางซึ่งมีอัตราการผลิตโดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 6.27 และ 5.42 ในช่วงเวลาเดียวกัน โดยอัตราการเจริญเติบโตดังกล่าวมาจาก อัตราการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมรถยนต์ และยางรถยนต์ในประเทศจีน และอินเดีย ทั้งนี้การส่งออกอยู่ที่ประมาณร้อยละ 80 ของกำลังการผลิตทั้งหมด

อุตสาหกรรมยางพาราต้นน้ำ และกลางน้ำของไทยต้องพึ่งพิงตลาดต่างประเทศเป็นหลัก จึงไม่น่าแปลกใจว่า ราคาขายที่ตกต่ำจากระบบเศรษฐกิจโลกที่อยู่ในช่วงขาลง ประกอบกับ นโยบายของประเทศคู่ค้าที่สำคัญอย่างจีน ที่ต้องการลดการพึ่งพิงการนำเข้าวัตถุดิบประเภทยางพารา จากต่างประเทศโดยจีนพยายามส่งเสริมให้มีการขยายการลงทุนปลูกยางในประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และ เวียดนาม (CLMV) ทำให้พื้นที่ปลูกยางใน CLMV เพิ่มขึ้นปีละประมาณ 1 ล้านไร่ ส่งผลให้ผลผลิตยางของโลกเพิ่มขึ้นมากในปัจจุบัน ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้อุปทานของยางพาราล้นตลาด

ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สิ่งที่ภาคอุตสาหกรรม ทั้งในระดับมหภาค และระดับจุลภาคจะต้องมีการปรับตัว ประกอบด้วย

- การเพิ่มปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ โดยการส่งเสริมให้มีการเพิ่มการลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางขึ้นต้นให้เป็นผลิตภัณฑ์ยางที่มีมูลค่าเพิ่ม และลดสต็อกของยางพาราในปัจจุบัน
- ส่งเสริมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานวัตกรรมใหม่ที่เกี่ยวข้องกับยางพารา โดยต้องอาศัยการสนับสนุน และความร่วมมือระหว่างภาคการศึกษา ภาคเอกชน และภาครัฐบาล
- การลดพื้นที่ปลูกยาง โดยการรณรงค์ให้มีการโค่นต้นยางที่มีอายุมากกว่า 25 ปี ควบคู่ไปกับการให้ความรู้แก่เกษตรกรชาวสวนยางเกี่ยวกับ การปรับเปลี่ยนไปปลูกพืชชนิดอื่นที่ให้ผลตอบแทนมากกว่าการทำสวนยาง ซึ่งได้แก่ ปาล์มน้ำมัน มันสำปะหลัง อ้อย ฯลฯ เพื่อลดปริมาณอุปทานยางพาราในระยะยาว

เนื่องจาก แนวทางส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางด้านอุปทาน (Supply – Side Policies) ซึ่งเป็นมาตรการระยะยาว ดังนั้น ในระยะสั้นถึงปานกลาง ภาครัฐยังคงมีบทบาทสำคัญในส่วนของการช่วยเหลือเกษตรกรที่ยังประสบความเดือดร้อน ในรูปของเงินช่วยเหลือ การประกันราคาผลผลิต โครงการมูลภัณฑ์กันชน (Buffer Fund) การให้เงินชดเชยถ้าเกษตรกรหันไปปลูกพืชชนิดอื่น ฯลฯ รวมทั้ง การหาตลาดใหม่สำหรับยางพาราทั้งในรูปของสินค้าขั้นต้น ขั้นกลาง และตลาดใหม่สำหรับผลิตภัณฑ์ยางพาราที่มีการแปรรูปแล้ว

3. ลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship)

การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management: CRM) มีเป้าหมายหลักอยู่ที่การทำให้ลูกค้ามีความจงรักภักดีต่อสินค้า และบริการ ทั้งนี้ CRM เป็นแนวคิดที่มองว่า ธุรกิจไม่เพียงแต่จะต้องให้ความสำคัญกับลูกค้า แต่ต้องมองความสัมพันธ์ระหว่าง ธุรกิจ – ลูกค้า ว่าเปรียบเสมือนทรัพย์สินของธุรกิจ โดยความสัมพันธ์ที่ดีจะนำมาซึ่งรายรับ และการเจริญเติบโตของธุรกิจ

แนวคิดของ CRM สามารถนำมาปรับใช้กับอุตสาหกรรมยางพาราของประเทศไทยได้ โดยมีเป้าหมายหลัก อยู่ที่ทำให้ลูกค้าเกิดความจงรักภักดีต่อสินค้าไทย ดังนี้

3.1 การสร้างความนิยมในสินค้าไทย

- การสร้างผลิตภัณฑ์ยางในระดับท้องถิ่น เพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้กับผลิตภัณฑ์ยางของประเทศไทย ทั้งนี้ต้องมุ่งเน้นไปที่คุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่มีความโดดเด่น และเป็นที่ต้องการของตลาด รวมทั้งการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตไปสู่ท้องถิ่น เพื่อให้เกษตรกรสามารถผลิตสินค้าที่มีอยู่เดิมได้ตามมาตรฐาน และเป็นที่ยอมรับ
- การจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ยางพาราไทย ซึ่งทำหน้าที่ในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ถึงลักษณะเด่นของผลิตภัณฑ์จากยางพาราของไทย อาทิ ประสิทธิภาพในการผลิต ความน่าเชื่อถือในเรื่องคุณภาพ ฯลฯ

3.2 การสร้างความสัมพันธ์กับประเทศคู่ค้าหลัก

- การจัดตั้งกลุ่มตัวแทนของเกษตรกรในรูปของสหกรณ์ เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองในเรื่องของราคาอย่างทั่วถึง โดยสหกรณ์สามารถทำหน้าที่เป็นตัวแทนของกลุ่มเกษตรกรในพื้นที่ ในการค้าผลิตภัณฑ์ยางพารา กับกลุ่มลูกค้าในประเทศ และลูกค้าในต่างประเทศ
- เพื่อให้การดำเนินงานของสหกรณ์มีประสิทธิภาพ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ของสหกรณ์ ทั้งในเรื่องของภาษากฎหมายการค้า ช่องทางการตลาด และโอกาสทางการค้า
- การจัดให้มีเทคโนโลยีที่เพิ่มช่องทางให้สหกรณ์สามารถติดต่อกับธุรกิจภายในประเทศ และต่างประเทศซึ่งเป็นลูกค้าได้อย่างสะดวก รวมทั้ง การจัดให้มีเทคโนโลยีที่ช่วยในการประมวลผลฐานข้อมูล และการจัดลำดับความสำคัญของลูกค้า

4. การสร้างเครือข่ายเชิงพาณิชย์ (Commercialize Network)

นอกเหนือจากการสร้างเครือข่ายธุรกิจ สำหรับการสร้างมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ยางพาราแล้ว อุตสาหกรรมยางพาราไทยยังต้องการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างธุรกิจกับธุรกิจอื่นๆ หรือบุคคลภายนอก ในการดำเนินการทางการค้าของธุรกิจทั้งหมด ดังนี้

- การชี้แจงระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทย และหน่วยงานที่รับผิดชอบในอุตสาหกรรมยางของประเทศคู่ค้าถึงผลกระทบของการดำเนินนโยบายที่มีต่อระดับราคายางพารา เพื่อให้ประเทศคู่ค้าได้เข้าใจถึง ผลกระทบที่มีต่อเกษตรกร
- การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ เช่น หน่วยงานกงสุล ทูตพาณิชย์ ฯลฯ ในการเพิ่มปริมาณการส่งออก และการหาตลาดใหม่ให้กับผลิตภัณฑ์ยางพาราของไทย
- การลดขั้นตอนการส่งออก และการอำนวยความสะดวกในการส่งออกด้วยบริการแบบจุดเดียว (One Stop Service) ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนในการส่งออก และเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันให้กับผลิตภัณฑ์ยางของไทย
- การพัฒนาตลาดกลางยางพารา และตลาดประมูลยางพารา ให้เป็นสื่อกลางในการเชื่อมโยงเกษตรกร และอุตสาหกรรมที่ต้องการใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบ โดยตลาดกลางนอกจากจะทำหน้าที่เป็นสถานที่ซื้อขาย ยังทำการคัดคุณภาพของผลิตภัณฑ์ยางพารา
- การเพิ่มประสิทธิภาพในการพยากรณ์การเคลื่อนไหวของราคายางพารา การรับรู้ข้อมูลข่าวสารยางพารา และการมีสัญญาณเตือนล่วงหน้าเมื่อมีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น

5. คุณค่าจากผลประโยชน์ร่วม (Value Configurations)

เป็นวิธีการในการจัดสรรทรัพยากรของธุรกิจ เช่น ที่ดิน อาคาร เครื่องจักร อุปกรณ์ บุคลากร รวมไปถึงกิจกรรมในการดำเนินการต่างๆ ของธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีวัตถุประสงค์อยู่ที่การสร้างคุณค่าของสินค้า และบริการให้เป็นที่ยอมรับของลูกค้า โดยในจังหวัดสงขลาได้รับการส่งเสริมเพื่อผลักดันจากภาครัฐอย่างชัดเจน โดยมีโครงการนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ที่มีพื้นที่ทั้งหมด 3.8 ล้านตารางเมตร ที่เหมาะสมต่อการลงทุนและประกอบธุรกิจเพราะอยู่ใกล้กับสนามบินและท่าเรือน้ำลึกสงขลา รวมถึงห่างจากชายแดนมาเลเซียด้วยระยะเวลาดำเนินทางไม่ถึง 1 ชั่วโมง ก็จะถึงด่านสะเดาและปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นประตูการค้าชายแดนสำคัญทางภาคใต้ของไทยรวมถึงมีนโยบายจากทางภาครัฐในการที่จะให้โครงการนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้เป็นนิคมที่เป็นแหล่งผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา โดยพื้นที่นิคมฯ ส่วนใหญ่ (เฟส 1-2) ได้พัฒนาแล้วเสร็จและมีโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น วัสดุก่อสร้าง

และยางรถยนต์ตั้งอยู่เต็มพื้นที่แล้ว สำหรับพื้นที่คงเหลือ อยู่ระหว่างการพัฒนาได้แก่พื้นที่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมขั้นดี (Premium Industry) และพื้นที่เพื่อรองรับโครงการ Rubber City ขนาด 1.25 ล้านตารางเมตร ทั้งนี้ การพัฒนาโครงการ Rubber City จะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี 2017

การพัฒนาพื้นที่ เฟส 2/2 และ 3 ได้แบ่งพื้นที่โซนกิจกรรมออกเป็น พื้นที่อุตสาหกรรมขั้นดี (Premium Industrial Zone) และพื้นที่อุตสาหกรรมทั่วไป (General Industrial Zone) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยางชั้นกลางน้ำ (Midstream) ชั้นปลายน้ำ (Downstream) และพื้นที่กิจกรรมการค้าและพาณิชย์กรรมที่เกี่ยวข้อง (Commercial Zone) นอกจากนี้ ทางนิคมฯยังได้จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ สำหรับรองรับกิจกรรมในพื้นที่

อย่างไรก็ตามที่จากการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล พบว่าถ้าหากในพื้นที่นิคมฯ พบว่าพื้นที่อาจจะยังไม่เพียงพอที่จะรองรับอุตสาหกรรมยางพารากลางน้ำและปลายน้ำเนื่องจากพื้นที่ยังมีจำกัดและอุตสาหกรรมยางพารามีความต้องการใช้น้ำเป็นปริมาณมาก นี่ก็จะเป็นโจทย์ที่ทางนิคมฯและทางภาครัฐต้องมีการหาแนวทางเพื่อรองรับต่อไป ในอีกส่วนหนึ่งคือความสะดวกของเส้นทางในการขนส่งจากนิคมฯไปสู่ด่านสะเดาและท่าเรือ ถนนเข้าออกทางนิคมจากนิคมไปสู่ถนนสายหลักยังเป็นถนนสองเลนที่ยังต้องได้รับการพัฒนา เนื่องจากเส้นทางบางส่วนอาจจะไม่เหมาะสมกับการรองรับรถบรรทุก อีกทั้งท่าเรือสงขลา ยังต้องได้รับการพัฒนาให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ หรือ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกอีกแห่งขึ้นมาเพื่อรองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือในภาคใต้ต่อไป

6. ความสามารถหลัก (Core Capabilities)

สิ่งที่ต้องคำนึงถึงในการสร้างแบบจำลองทางธุรกิจอีกประการหนึ่ง คือ ความสามารถหลัก (Core Capabilities) ของธุรกิจ ซึ่งหมายถึง ความรู้สั่งสมที่ได้จากการทำธุรกิจ โดยเฉพาะในเรื่องของการจัดการ และการสร้างความแตกต่างหลากหลายให้แก่ผลิตภัณฑ์ รวมไปถึง ทักษะ และความหลากหลายทางด้านเทคโนโลยีการผลิต ทั้งนี้การประยุกต์ใช้ความสามารถหลัก ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ การวางกลยุทธ์ การปรับตัว และการตัดสินใจจะช่วยให้ธุรกิจสามารถสร้างความแตกต่าง และแข่งขันกับคู่แข่งได้ นอกจากนี้การเป็นผู้ส่งออกยางพารารายใหญ่ของโลกแล้ว ประเทศไทยยังมีสถานะแวดล้อมด้านต่างๆที่เหมาะสมต่อการลงทุน เช่น การมีวัตถุดิบทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ การมีแรงงานสนับสนุน รวมทั้งการสนับสนุนทางการเงิน เป็นต้น

■ โครงสร้างพื้นฐาน

ในจังหวัดสงขลามีโครงสร้างพื้นฐานทั้งการคมนาคมขนส่ง ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์พื้นฐาน โทรศัพท์มือถือ และบริการติดต่อผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต กระจายครอบคลุมในเกือบทุกพื้นที่ แต่ขีดความสามารถในด้านดังกล่าวเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะกับประเทศคู่แข่งในอุตสาหกรรมยางพาราที่สำคัญอย่างมาเลเซียกลับลดลงอย่างต่อเนื่อง

■ วัตถุดิบ

ประเทศไทยสามารถผลิตยางธรรมชาติได้มากที่สุดในโลก โดยเน้นการผลิตยางแผ่นรมควันและน้ำยางข้นเป็นหลัก และยังมี การนำเข้ายางธรรมชาติซึ่งเป็นวัตถุดิบชั้นกลางเพื่อใช้ในการผลิตผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศของตนเอง

■ แรงงาน

ประเทศไทยมีประชากรประมาณ 65 ล้านคน ส่วนอัตราการจ้างงานภาคอุตสาหกรรมของไทยประมาณ 5.3 ล้านคน โดยมี อัตราค่าแรงเท่ากับ 300 บาท/วัน แรงงานในอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทยในนั้นมักมีทักษะและประสบการณ์สูง การผลิตส่วนใหญ่จึงมุ่งเน้นไปในการผลิตผลิตภัณฑ์ขั้นพื้นฐานและชั้นกลาง แต่ถึงแม้ว่าแรงงานในอุตสาหกรรมยางพาราของไทยจะมีระดับการศึกษาดี (ตั้งแต่ประกาศนียบัตรจนถึงปริญญาตรี) สามารถพัฒนาทักษะในการใช้เทคโนโลยีการผลิตได้ดี แต่ยังไม่สามารถพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางใหม่เพื่อเพิ่มมูลค่าให้สูงขึ้น เนื่องจากแรงงานที่จบการศึกษาด้านยางในประเทศยังมีน้อย ทำให้ขาดการพัฒนาในอุตสาหกรรมยางปลายน้ำของประเทศ

■ ความรู้และเทคโนโลยี

แม้ว่าไทยจะเป็นประเทศที่สามารถผลิตยางได้มากที่สุดในโลก แต่ประสิทธิภาพของการผลิตยังที่ได้ยังต่ำกว่าประเทศมาเลเซียที่เป็นคู่แข่งที่สำคัญ เนื่องการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับยางพารามีน้อย และยังเป็นการวิจัยและพัฒนาที่แยกเป็นส่วนๆ เป็นไปแบบเดิมๆ ตามแต่นักวิจัยจะมีแนวคิดในการวิจัยและเสนอหัวข้อวิจัยเพื่อขอทุนและทำการวิจัยที่แยกเป็นเอกเทศ ยังขาดการสร้างแนวทางขับเคลื่อนที่ชัดเจนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแล้วทำการส่งเสริมให้มีการวิจัยต่อยอดเพื่ออุตสาหกรรมอย่างชัดเจน

■ เงินทุน

อุตสาหกรรมยางพารา และผลิตภัณฑ์ของไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง มีบริหารงานแบบครอบครัว ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการใช้เทคโนโลยี และการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนา เนื่องจากการลงทุนในด้านดังกล่าวใช้เงินลงทุนสูงและผู้ประกอบการไม่มีเงินทุนมากเพียงพอ อีกทั้งไม่มีองค์ความรู้ด้านการทำการตลาดสินค้า ส่วนการสนับสนุนเงินทุนจากภาครัฐส่วนใหญ่จะเน้นไปในอุตสาหกรรมต้นน้ำไม่ได้เน้นในการลงทุนเพื่อเป็นผู้ผลิตอุตสาหกรรมกลางน้ำหรือปลายน้ำ

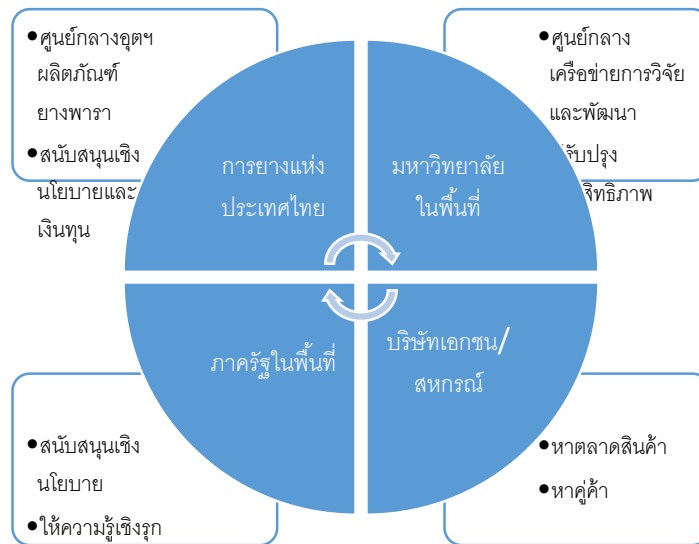
■ ความหลากหลายด้านเทคโนโลยี

อุตสาหกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมยางพารามีส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับเครื่องจักรกลและเทคโนโลยีสำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมยางพาราของไทย แม้จะมีการผลิตเครื่องจักรและอุปกรณ์ขึ้นมาใช้บ้างแต่ก็เป็นง่ายไม่ซับซ้อน เครื่องจักรและอุปกรณ์ส่วนใหญ่จะนำเข้าจากต่างประเทศ ได้แก่ สหรัฐ เยอรมัน ญี่ปุ่น ไต้หวัน และจีน

■ การแข่งขันและกลยุทธ์ของธุรกิจ

ในส่วนของจังหวัดสงขลานั้นผู้ประกอบการที่มีการส่งออกเองมีหลายบริษัทซึ่งเน้นในการหาตลาดในจีนเน้นการขายผลิตภัณฑ์ยางพาราในลักษณะของยางแท่ง ยางคอมพาวด์เป็นต้น หากแต่ก็เป็นการยากเพราะตลาดนี้เป็นตลาดของผู้ซื้อ การที่ไทยจะสามารถต่อสู้ในตลาดที่อุปสงค์น้อยกว่าอุปทานนั้น กลยุทธ์ในการแข่งขันของธุรกิจต้องเป็นการแข่งขันในการสร้างความแตกต่าง (Differentiation) ซึ่งจะเป็นการสร้างความแตกต่างทางด้านสินค้าและ/หรือบริการ (Product and/or Service Differentiation) เพื่อเป็นการสร้างประสบการณ์ที่ดีที่แตกต่างซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่ทางจังหวัดสามารถพัฒนาได้ หรือ การสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ (Innovation)

ซึ่งการส่งเสริมการแข่งขันในตลาดโลกนั้น คณะผู้วิจัยนำเสนอแบบจำลองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและบทบาทที่สำคัญดังแสดงในภาพที่ 4 ซึ่งประกอบด้วยเสาหลัก 4 ส่วน โดยภาคส่วนแรกที่สำคัญคือ การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) เพื่อเป็นองค์กรกลางรับผิดชอบดูแลการบริหารจัดการยางพาราของประเทศทั้งระบบอย่างครบวงจร ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพารา ซึ่งควรมีการจัดตั้งสำนักงานของ กยท. ในขณะเดียวกันเสาหลักที่สองคือภาครัฐอื่นๆในพื้นที่จังหวัดสงขลาเช่น ตลาดกลางยางพารา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร สหกรณ์ และอื่นๆ ก็มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมเชิงนโยบายและควรเน้นการให้องค์ความรู้กับเกษตรกรและผู้ประกอบการซึ่งควรเป็นการดำเนินการเชิงรุก นอกจากนี้เสาหลักที่ 3 คือ มหาวิทยาลัยในพื้นที่ซึ่งควรมีบทบาทที่สำคัญในการดำเนินการวิจัยและพัฒนา รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพ อีกทั้งเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพ ควรเป็นเครือข่ายการวิจัยโดยรวมมหาวิทยาลัยที่มีความสามารถในการพัฒนาที่ครบวงจรทั้งทางด้านการปรับปรุงคุณภาพต้นยาง การผลิตน้ำยาง การแปรรูป การจัดเก็บ การขนส่ง การดำเนินงานทางด้านการตลาด เป็นต้น ส่วนเสาที่ 4 บริษัทเอกชนหรือสหกรณ์ ซึ่งบทบาทจะเป็นส่วนของการดำเนินการทางด้านการตลาดและการหาผู้ค้าส่วนนี้เป็นส่วนที่สำคัญมาก



แผนภาพที่ 4 แบบจำลองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและบทบาทในอุตสาหกรรมยางพาราไทย

เมื่อมีการเลือกสินค้าที่จะผลิต ตลาด การบริหารกลุ่มลูกค้าความสามารถในการดำเนินการ ช่องทางการเข้าถึงและการกระจายสินค้า ในรูปทางด้านธุรกิจจะขาดการบริหารเครือข่ายความร่วมมือในโซ่อุปทาน (Key Partner) ไปไม่ได้ ซึ่งในการบริหารความร่วมมือในโซ่อุปทานจะแยกออกเป็นสองส่วนใหญ่ๆ คือ การสร้างเครือข่ายพันธมิตร (Partner Network) และ การสร้างเครือข่ายการทำธุรกิจและช่องทางการกระจายสินค้า (Trade and Distribution Channels โดยจะกล่าวถึงในหัวข้อต่อไป) ซึ่งทั้งสองส่วนนี้จะอยู่ในพื้นที่การบริการครบวงจรที่เดียวกัน (OSS)

7. การสร้างเครือข่ายพันธมิตร (Partner Network)

ธุรกิจจะประสบความสำเร็จได้จะต้องอาศัย เครือข่ายความร่วมมือระหว่างธุรกิจกับธุรกิจอื่น ซึ่งได้แก่ ผู้ออกแบบ ผู้ผลิตสินค้า ผู้พัฒนาและวิจัย ฯลฯ ซึ่งเครือข่ายที่น่าเสนอแสดงในแผนภาพที่ 5



แผนภาพที่ 5 เครือข่ายพันธมิตรอุตสาหกรรมยางพาราไทย

1) ศูนย์วิจัยและนวัตกรรม (Research and Innovation Center)

ในปัจจุบันถึงแม้ในสงขลาจะมีศูนย์วิจัยอยู่แล้ว หากแต่ฟังก์ชันการทำงานนั้นจะทำแค่ในส่วนของการให้องค์ความรู้ เมื่อมีการร้องขอ ทำการตรวจคุณภาพผลิตภัณฑ์ยางเพื่อออกไปรับรองคุณภาพตามกฎหมายให้กับผู้ส่งออก ไม่ได้มีการดำเนินงานในส่วนของการวิจัยและคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ ดังนั้นแบบจำลองธุรกิจที่จะทำให้อุตสาหกรรมยางพาราประสบความสำเร็จนั้น ในพื้นที่ของจังหวัดสงขลาควรมีศูนย์วิจัยและนวัตกรรมในพื้นที่ ซึ่งจะประกอบด้วยในส่วนของศูนย์วิจัยยางซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ กยท. เพียงอย่างเดียวไม่ได้ จะต้องเป็นการผสมผสานเครือข่ายระหว่าง ศูนย์วิจัยยาง เครือข่ายของมหาวิทยาลัยต่างๆที่มีความชำนาญในการวิจัย พัฒนา และ เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานเอาไว้เข้าด้วยกัน โดยมุ่งเน้นให้ความช่วยเหลือทั้งเกษตรกรชาวสวนยาง สหกรณ์ และ ผู้ประกอบการทั้งรายใหญ่และรายย่อยในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ที่มีอยู่แล้ว และ พัฒนาสินค้าใหม่ๆ รวมถึงการวิจัยและพัฒนาการประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ การจัดการโซ่อุปทาน รวมถึงการดำเนินการทางด้านการตลาดที่เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ยางและนำไปอบรมในศูนย์บ่มเพาะ

2. ศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ (Incubation Center)

ผู้ประกอบการในพื้นที่ส่วนน้อยมากที่มีความสามารถในการดำเนินการทางด้านธุรกิจ การพัฒนาสินค้าให้มีคุณภาพหรือแม้กระทั่งการทำการตลาดให้กับสินค้า รวมถึงไม่มีความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม ดังนั้นในส่วน of ศูนย์บ่มเพาะธุรกิจนั้น จะเป็นส่วนที่ตอบโจทย์ทางด้านธุรกิจให้กับเกษตรกรชาวสวนยาง สหกรณ์ และ ผู้ประกอบการในพื้นที่

3. ศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า (Exhibition and Expo Center)

หากแต่มีการทำการพัฒนาสินค้า พัฒนาเกษตรกรและผู้ประกอบการให้มีการผลิตสินค้าออกมาสู่ตลาด สิ่งที่จะขาดไม่ได้ อีกอย่างหนึ่งก็คือศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า เพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์และดึงดูดนักลงทุนในการขยายฐานการค้าต่อไป

4. ศูนย์การประชาสัมพันธ์ (Communication Center)

เป็นศูนย์กลางในการจัดการการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อช่องทางต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ เอกสารตีพิมพ์ นิตยสาร ป้ายโฆษณา และอื่นๆ เพื่อเป็นที่ให้บริการและให้คำปรึกษาถึงการโฆษณาประชาสัมพันธ์ รวมถึงสื่อสารให้เหมาะสมกับผู้รับสาร ทั้งภายในและต่างประเทศ

5. ศูนย์การฝึกอบรม (Training Center)

ในการที่จะทำให้อุปกรณ์ธุรกิจประสบความสำเร็จ การวิจัยและพัฒนา รวมถึงการอบรมเพื่อพัฒนาความสามารถของผู้ประกอบการในหลายๆ ด้าน โดยศูนย์การอบรมนี้จะเป็นสถานที่เพื่อรองรับกิจกรรมการอบรมทางด้านการผลิต การดำเนินธุรกิจ การติดต่อทางการ และการให้บริการลูกค้าให้แก่ผู้ประกอบการ

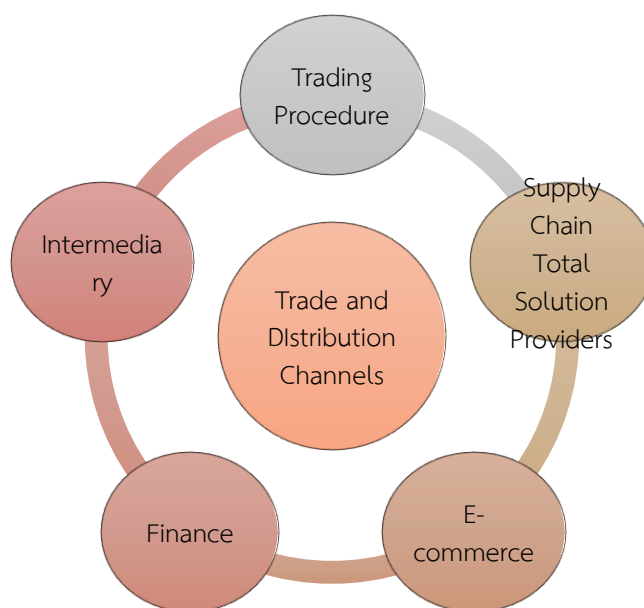
6. ศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญ (Expert Database Center)

ศูนย์ฐานข้อมูลเพื่อเก็บข้อมูลผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางพาราทั้งจากมหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัยผลิตภัณฑ์ยางทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ยังรวมถึงข้อมูลผู้ที่มีความชำนาญในด้านต่างๆ อาทิเช่น ผู้เชี่ยวชาญในการผลิตยางพาราเพื่อการค้า ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการบริหารธุรกิจ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการทำการตลาด ผู้เชี่ยวชาญทางการเงิน ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการพัฒนาตราสินค้า ผู้เชี่ยวชาญทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นแหล่งข้อมูลองค์ความรู้เกี่ยวกับยางพารา และ ธุรกิจแบบครบวงจร

นอกจากเครือข่ายพันธมิตรแล้วยังต้องมีเครือข่ายเชิงพาณิชย์เพื่อความร่วมมือเพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีโอกาสประสบความสำเร็จอีกด้วย

8. การทำธุรกิจและช่องทางการกระจายสินค้า (Trade and Distribution Channels)

นอกเหนือจากการสร้างเครือข่ายพันธมิตร สำหรับการสร้างมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์แล้ว ผู้ประกอบการยังต้องมีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างธุรกิจกับธุรกิจอื่นๆ หรือบุคคลภายนอก ในการดำเนินการทางการค้าของธุรกิจทั้งหมดและสร้างช่องทางการจำหน่ายสินค้า (แผนภาพที่ 6) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



แผนภาพที่ 6 เครือข่ายเชิงพาณิชย์อุตสาหกรรมยางพาราไทย

1) กระบวนการดำเนินการธุรกิจ (Trading Procedure)

ควรมีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการทำธุรกรรมสำหรับสินค้าโภคภัณฑ์ (commodity) ซึ่งในที่นี้คือผลิตภัณฑ์ยางพาราซึ่งในเมืองไทยโดยมากเป็นผลิตภัณฑ์ยางพาราที่ยังคงอยู่ในระดับสินค้าโภคภัณฑ์ ได้มีแหล่งที่จะมีการดำเนินการทางด้านธุรกิจ ซึ่งครอบคลุมการให้บริการในส่วนของการการติดต่อทางธุรกิจ (Transaction) การชำระหนี้ (Settlement) การส่งมอบและโลจิสติกส์ การจัดการทางการเงิน และการจัดแสดงสินค้าเพื่อให้ผู้ประกอบการในพื้นที่และนักลงทุนนอกพื้นที่ได้มีพื้นที่ในการดำเนินการการตลาด (Marketing) เพื่อส่งเสริมการขายทั้งที่เป็นจริงในพื้นที่จังหวัดสงขลาและบนพื้นที่การค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลและติดต่อได้เพื่อดำเนินการทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

2) ผู้ให้บริการโซลูชันครบวงจร (Supply Chain Total Solution Providers)

ผู้ประกอบการโดยเฉพาะผู้ประกอบการต้นน้ำและกลางน้ำของโซลูชันยางพาราในพื้นที่โดยส่วนมากเป็นเกษตรกรชาวสวนที่ยังขาดองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบสินค้าที่มีคุณภาพรวมถึงการดำเนินการทางด้านโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นแหล่งให้เกษตรกรชาวสวนและผู้ประกอบการได้ใช้บริการการส่งมอบสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถควบคุมต้นทุนในการส่งมอบ และมีระบบที่รองรับการสื่อสารเกี่ยวกับ shipment กับลูกค้าที่ปลายทางเป็นต้น ในศูนย์การให้บริการครบวงจร (OSS) ในจังหวัดสงขลาแล้วควรมีผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์และโซลูชันที่มีมาตรฐานเป็นสากลมีชื่อเสียงที่ผู้ประกอบการสามารถไว้วางใจในการใช้บริการการส่งมอบได้ (Reliability)

ในปัจจุบันการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์แต่เพียงกิจกรรมเดียว (Third Party Logistics: 3PL) ไม่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพโดยเฉพาะกับธุรกิจที่ต้องเกี่ยวข้องกับต่างประเทศมีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า ให้บริการดำเนินการพิธีกรรมทางศุลกากร โดยในศูนย์การให้บริการครบวงจรในจังหวัดสงขลาแล้วควรมีผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์และโซลูชันเป็นผู้ให้บริการผู้ให้บริการบริหารจัดการและประสานงานด้านซัพพลายเชนบุคคลที่ 4 (Forth Party Logistics: 4PL)

3) คนกลาง (Intermediary)

การมีคนกลางนี้จะช่วยผู้ประกอบการที่ไม่มีความชำนาญทางด้านการค้าการลงทุนได้ใช้ประโยชน์จากนโยบายต่างๆ (Policy) โดยเฉพาะนโยบายส่งเสริมทางการค้าการลงทุน (Investment Policy) ที่ทางรัฐบาลส่งเสริมได้อย่างเต็มที่ รวมถึงการบริการทางการค้าการโฆษณา ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับภาษีไม่ว่าจะเป็นภาษีในท้องถิ่น (state taxes) ภาษีที่เกี่ยวข้องกับการค้าภาษาที่ดิน (Land Tax) ภาษีสศุลกากร (Custom) เป็นต้น รวมถึงการตรวจสอบคุณภาพ (Inspection) การกักกันสินค้า (Quarantine) นอกจากนี้ควรมีบริษัทให้บริการอื่นๆ เช่นบริษัทให้บริการทางการบัญชี กฎหมาย การเงิน การให้บริการจัดหาแรงงาน ให้คำปรึกษาทางธุรกิจทั่วไป หรือ แม้กระทั่งการหาบ้านและการจัดการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย การศึกษา การให้บริการทางด้านสุขภาพรวมถึงการให้บริการให้ข้อมูลที่สำคัญต่อการดำเนินชีวิตในพื้นที่ให้กับผู้ที่มาทำงานจากต่างประเทศ (Expats)

4) การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หรือ อีคอมเมิร์ซ (Electronic commerce หรือ e-Commerce)

ในส่วนขององค์ประกอบของเครือข่ายเชิงพาณิชย์ในปัจจุบัน ถ้าหากไม่มีการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ก็จะทำให้โอกาสประสบความสำเร็จและเติบโตในการดำเนินธุรกิจให้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพเป็นไปได้ยาก การทำธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ในทุกๆ ช่องทางที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ อินเทอร์เน็ต และระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สามารถกระทำผ่าน โทรศัพท์เคลื่อนที่ การโอนเงินอิเล็กทรอนิกส์ การจัดการห่วงโซ่อุปทาน การโฆษณาในอินเทอร์เน็ต แม้กระทั่งซื้อขายออนไลน์ เป็นต้น ในส่วนของระบบสารสนเทศในรูปแบบธุรกิจนี้ควรมีความสามารถในการรองรับการบริหารจัดการการไหลของข้อมูล สินค้า และ ธุรกรรมทางการเงินให้กับผู้ประกอบการที่อยู่ในอุตสาหกรรมนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้การบริการการค้าไม่ว่าจะเป็นระหว่างธุรกิจคู่ค้า (Business-to-Business: B2B) ธุรกิจกับผู้บริโภค (Business-to-Consumer: B2C) หรือ ส่วนผสมของ B2C และ B2B (Combining Models) ที่มีการดำเนินธุรกรรมระหว่างธุรกิจ กับ ธุรกิจ

ผู้บริโภค บุคคล กลุ่มและ/หรือคณะบุคคล ในส่วนของโซ่อุปทานยางพาราในจังหวัดสงขลานั้นระบบที่เหมาะสมควรจะเป็นระบบที่สามารถรองรับการดำเนินธุรกิจทั้งสองแบบ เนื่องจากผู้ประกอบการมีทั้งที่เป็นส่วนของผู้ประกอบการรายย่อย เกษตรกรชาวสวนยาง การรวมตัวของกลุ่มเกษตรกร และ สหกรณ์

นอกจากนี้ระบบสารสนเทศควรมีการออกแบบให้รองรับการใช้ของผู้ประกอบการและเป็นประโยชน์กับการบริหารจัดการโซ่อุปทาน อาทิเช่น

- ให้ง่ายต่อการใช้ (User Friendly) เนื่องจากผู้ที่จะเป็นผู้ใช้ระบบมีหลากหลาย บางส่วนเป็นผู้ประกอบการที่มีความคุ้นเคยกับเทคโนโลยี แต่ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่เป็นเกษตรกรชาวสวนยางที่อาจจะไม่คุ้นเคยต่อการใช้ระบบสารสนเทศที่มีความซับซ้อน
- รองรับการเก็บข้อมูลที่จำเป็นต่อการตัดสินใจทางด้านธุรกิจ รวมถึงควรมีการให้ความรู้เรื่องความสำคัญและคุณค่าของข้อมูลที่ถูกต้องและทันสมัย (Accurate and Up-to-date Information) เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการและเกษตรกรชาวสวนยางมีข้อมูลที่มีคุณภาพสามารถตัดสินใจทางด้านธุรกิจได้ดีขึ้น (Improved decision making) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน (Competitive advantage)
- ระบบรองรับการบริหารความสัมพันธ์กับซัพพลายเออร์ (Supplier Relationship Management: SRM) และลูกค้า (Customer Relationship Management: CRM) เพื่อสร้างความสนิทสนมกับคู่ค้า (Customer and supplier intimacy) ซึ่งเป็นหนทางไปสู่การเป็นพันธมิตรที่เข้มแข็งในโซ่อุปทานอีกด้วย
- ระบบสารสนเทศเพื่อการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ควรมีระบบการให้คะแนนเพื่อให้ทราบว่าองค์กรไหนมีการดำเนินการที่ดี หรือ การให้คะแนนความสามารถในการใช้หนี้และบริหารจัดการทางการเงินเพื่อให้คู่ค้าที่ต้องการติดต่อธุรกิจกับผู้ประกอบการทราบความสามารถในการดำเนินงาน
- มีระบบที่ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถวิเคราะห์ความสามารถในการบริหารจัดการต้นทุนของตนเองและประสิทธิภาพในการดำเนินการรวมถึงการส่งมอบเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาความสามารถให้ทัดเทียมมาตรฐานระดับนานาชาติต่อไป

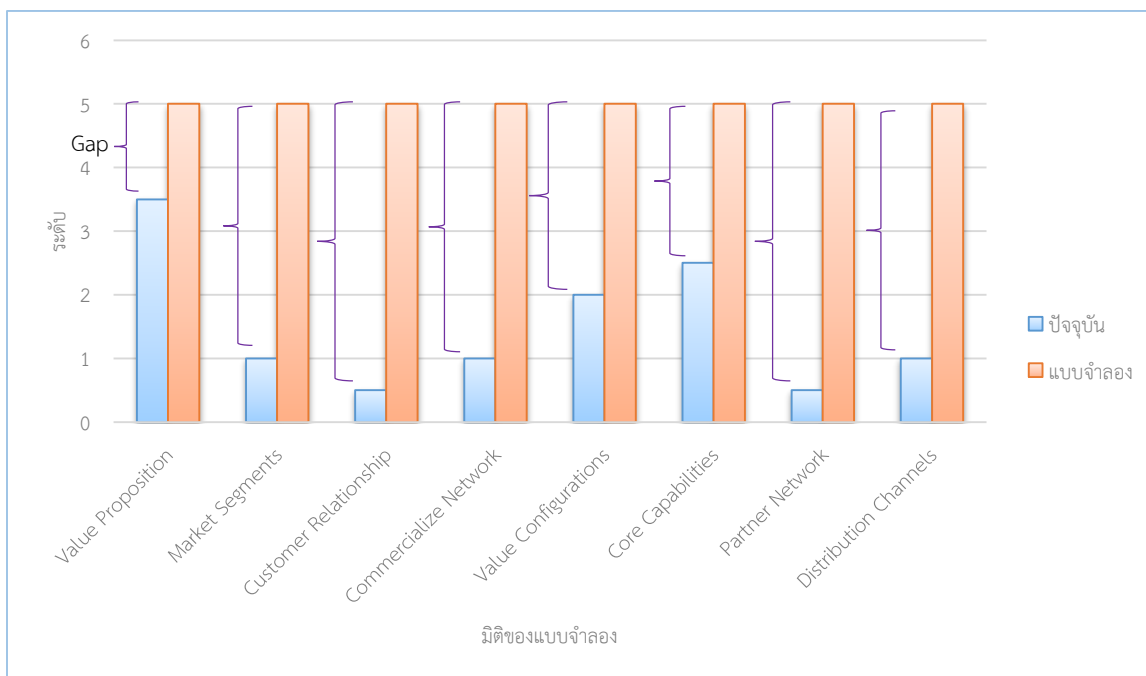
5) ศูนย์ให้บริการทางการเงินการธนาคาร (Finance)

เป็นศูนย์กลางแหล่งเงินทุนสำหรับการดำเนินการทางด้านธุรกิจ การลงทุน โดยทั้งเป็นแหล่งให้ผู้ประกอบการเข้าถึงแหล่งเงินทุนทั้งแหล่งเงินทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมจากช่องทางการเงินต่างๆ (Direct financing of private equity investment channels and indirect financing of banking system) รวมถึงเป็นศูนย์ที่ให้บริการคำปรึกษาทางด้านการเงินการลงทุนให้กับผู้ประกอบการ

แบบจำลองทั้ง 8 มิติที่ได้นำเสนอไปนั้นเป็นแบบจำลองการดำเนินธุรกิจที่ทางคณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์และพบว่ามีเอกชนผู้ประกอบการในพื้นที่ควรมีการดำเนินการดังที่กล่าวไปแล้ว หากแต่ในส่วนที่นำเสนอไปนั้นจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้เลยถ้าหากไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องและจริงจังจากภาครัฐ ในส่วนต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์ความพร้อมและสิ่งที่ยังต้องพัฒนาในการส่งเสริมผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางพาราในพื้นที่จังหวัดสงขลา

การวิเคราะห์ความพร้อม โอกาส อุปสรรค จุดแข็งจุดอ่อน ของผู้ประกอบการในพื้นที่ (Gap Analysis)

จากการวิเคราะห์ศักยภาพและความเข้มแข็งของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่จังหวัดสงขลาแล้ว ถ้าหากต้องการที่จะมีความสามารถที่จะดำเนินธุรกิจในต่างประเทศได้ด้วยนั้น ยังมีช่องว่างดังแสดงในแผนภาพที่ 7 จะเห็นว่าในส่วนของ Value Proposition และ Core capabilities นั้นเป็น 2 มิติที่มีช่องว่างที่ต้องพัฒนาน้อยที่สุด ส่วนมิติที่เหลือนั้นควรต้องได้รับการพัฒนา และมีการจัดตั้งหน่วยงานพร้อมกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจนในพื้นที่จังหวัดสงขลาเพื่อให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ โดยเฉพาะเกษตรกรและผู้ประกอบการรายย่อยจะได้มีโอกาสในการพัฒนาตนเองและก้าวสู่ความเป็นสากลได้



แผนภาพที่ 7 เปรียบเทียบสภาพปัจจุบันของมิติของแบบจำลองธุรกิจและแบบจำลองทางธุรกิจที่น่าเสนอ

แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา

ในการพัฒนาและปรับปรุงเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการในพื้นที่มีศักยภาพเพิ่มขึ้นนั้นต้องดำเนินการพัฒนาในหลายมิติด้วยกัน เช่น

- พัฒนาสินค้าและกระบวนการผลิต โดยการจัดตั้งศูนย์วิจัยและนวัตกรรม และ ศูนย์การฝึกอบรม
- พัฒนาผู้ประกอบการกลางน้ำให้มีความเป็นมืออาชีพ พร้อมส่งออก โดยการจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ ศูนย์การฝึกอบรม หน่วยงานให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจ ศูนย์การประชาสัมพันธ์ และศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญ Intermediary ศูนย์ให้บริการทางด้านการเงินการธนาคาร และ ศูนย์ผู้ให้บริการโซ่อุปทานครบวงจร
- โครงสร้างพื้นฐาน ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของการนำเข้าและส่งออกบริเวณชายแดนให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ลดการจราจรหน้าด่าน เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสินค้า การจัดตั้งศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า ศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญ รวมถึง การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

- ปรับกฎระเบียบ บังคับ เรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีของผู้ที่มาลงทุนการผลิตในประเทศให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับผู้ประกอบการในประเทศด้วย เนื่องจากพบว่าโรงงานอุตสาหกรรมเกี่ยวกับยางพาราในพื้นที่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีน้อยมาก
 - ส่งเสริมอุตสาหกรรมปลายน้ำ ตรงส่วนนี้ต้องใช้ส่วนของแบบจำลองธุรกิจที่น่าเสนออย่างครบวงจร
 - ส่งเสริมให้เกษตรกรไปปลูกอย่างอื่นเพื่อลดปัญหาสินค้ายางพาราล้นตลาด และ ขายสินค้าไม่ได้ราคา (ลดพื้นที่เพาะปลูก เช่น ยกเลิกเงินช่วยเหลือการปลูกใหม่) และ อบรมให้ความรู้เรื่องการปลูกพืชเศรษฐกิจชนิดอื่น หรือ พัฒนาเกษตรกรให้ไปทำธุรกิจบริการ ในส่วนนี้สามารถใช้บริการของศูนย์บ่มเพาะธุรกิจได้
- โดยหน้าที่และลักษณะของศูนย์หรือหน่วยงานต่างๆ จะถูกกล่าวเอาไว้แล้วในเนื้อหาส่วนของแบบจำลองธุรกิจ

ตารางที่ 6 สรุปมาตรการและนโยบายในระยะสั้น กลาง และยาว สำหรับการแก้ไขปัญหาให้ผู้ประกอบการยางพาราไทย

1. นโยบาย/มาตรการระยะสั้น
■ นโยบายพุงราคายางพารา ■ การยืดเวลาการชำระหนี้แก่เกษตรกรชาวสวนยางที่ประสบปัญหา ■ การให้ความรู้ความเข้าใจกับเกษตรกร เกี่ยวกับความรู้ด้านการผลิตยางที่ดี ■ การพัฒนาตลาดกลางยางพารา และตลาดประมูลยางพารา ให้เป็นสื่อกลางในการเชื่อมโยงเกษตรกร และอุตสาหกรรมที่ต้องการใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบ ■ การจัดตั้งกลุ่มตัวแทนของเกษตรกรในรูปของสหกรณ์ เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองในเรื่องของราคาอย่างทั่วถึง ■ การลดขั้นตอนการส่งออก และการอำนวยความสะดวกในการส่งออกด้วยบริการแบบจุดเดียว (One Stop Service) ■ การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ เช่น หน่วยงานกงสุล ทูตพาณิชย์ ฯลฯ ในการเพิ่มปริมาณการส่งออก ■ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ของสหกรณ์ ทั้งในเรื่องของภาษา กฎหมายการค้า ช่องทางการตลาด และโอกาสทางการค้า ■ ส่งเสริมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานวัตกรรมใหม่ที่เกี่ยวข้องกับยางพารา ■ การสนับสนุนทางด้านนโยบาย การให้สิทธิประโยชน์ และแหล่งเงินทุนสนับสนุนสำหรับนักลงทุนไทย และต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราภายในประเทศ ■ การจัดตั้งห้องปฏิบัติการทดสอบผลิตภัณฑ์ยางที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ และสอดคล้องกับการตรวจคุณภาพยางพาราของประเทศคู่ค้า ■ การจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ และ ศูนย์การฝึกอบรม ■ จัดตั้งหน่วยงานให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจ ศูนย์ให้บริการทางการเงินการธนาคาร และ ศูนย์การประชาสัมพันธ์ เพื่อให้คำแนะนำกับเกษตรกร สหกรณ์ หรือ ผู้ประกอบการที่ต้องการปรับปรุงสินค้าและขยายตลาดเข้าสู่ตลาดในระดับสากล ■ พัฒนาศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญเพื่อเป็นแหล่งข้อมูลที่ครบวงจรตั้งแต่การพัฒนา ผลิต ขาย และ ส่งสินค้า ■ พัฒนาการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ผู้ประกอบการได้ใช้เป็นช่องทางการค้า

2. นโยบาย/มาตรการระยะกลาง
■ การปรับปรุงการดำเนินงานของสหกรณ์ชาวสวนสวนยางพารา ให้ทำหน้าที่เพิ่มเติมในการรวบรวมน้ำยาง และการแปรรูปน้ำยางในรูปแบบต่างๆเท่าที่งบประมาณ หรือตลาดจะเอื้ออำนวย ■ การจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ยางพาราไทย ■ การเพิ่มประสิทธิภาพในการพยากรณ์การเคลื่อนไหวของราคายางพารา ■ การชี้แจงระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทย และหน่วยงานที่รับผิดชอบในอุตสาหกรรมยางของประเทศคู่ค้าถึงผลกระทบของการดำเนินนโยบายที่มีต่อระดับราคายางพารา ■ การจัดให้มีเทคโนโลยีที่เพิ่มช่องทางให้สหกรณ์สามารถติดต่อกับธุรกิจภายในประเทศ และต่างประเทศ เช่น การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ■ การเพิ่มปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ โดยการส่งเสริมให้มีการเพิ่มการลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางขึ้นต้นให้เป็นผลิตภัณฑ์ยางที่มีมูลค่าเพิ่ม ■ การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชนภายในประเทศทั้งหมดที่เกี่ยวข้องในการจัดทำมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยางอย่างเป็นรูปธรรม ■ การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มคุณภาพของผลผลิตยางพาราในอุตสาหกรรมต้นน้ำ ทั้งในส่วนของการน้ำยาง ยางแผ่นดิบ ยางแผ่นรมควัน ■ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในพื้นที่ให้เป็น 3PL และ 4PL เพื่อให้สามารถให้บริการโซ่อุปทานครบวงจรได้ในอนาคต ■ การจัดตั้งศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้าเพื่อเป็นช่องทางในการจัดการแสดงสินค้า รวมถึงการสร้างธุรกิจบริการใหม่ๆในพื้นที่อีกด้วย ■ จัดตั้งแหล่งให้บริการเบ็ดเสร็จตามแบบจำลองธุรกิจที่น่าเสนอ
3. นโยบาย/มาตรการระยะยาว
■ กำหนดพื้นที่เพาะปลูกยางพารา (Zoning) ■ การลดพื้นที่ปลูกยางลงเนื่องจากในตลาดมีปริมาณผลิตภัณฑ์ยางสูงกว่าความต้องการอยู่ในปริมาณที่มากทำให้ราคายางตกต่ำ ■ การจัดตั้งตลาดค้ายางในระดับประเทศ หรือระดับภูมิภาคในประเทศไทย ■ การสร้างผลิตภัณฑ์ยางในระดับท้องถิ่น เพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้กับผลิตภัณฑ์ยางของประเทศไทย ■ การพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ควบคู่ไปกับอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์แบบครบวงจร ■ ปรับกฎระเบียบ บังคับ เรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีของผู้ที่มาลงทุน

รูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่บริเวณจุดผ่านแดน ด้านชายแดนสะเตา

จากการสำรวจแนวทางปฏิบัติที่ดีของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ชายแดน สามารถสรุปในเบื้องต้นได้ว่า แนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ชายแดน ไม่ว่าจะเป็นของพรมแดนประเทศใด ล้วนมีวัตถุประสงค์เดียวกัน คือการลดเวลา ลดความซับซ้อน และลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับทางพิธีการศุลกากรและกิจกรรมทางด้าน โลจิสติกส์ ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ซึ่งสามารถสรุปถึงแนวทางปฏิบัติที่ดีได้ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 สรุปแนวปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน

แนวปฏิบัติ	ทวีป สหรัฐอเมริกา	ทวีปยุโรป	ทวีปเอเชีย (สิงคโปร์ - มาเลเซีย)
การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ	/	/	/
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ต่อไปนี้			
- ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ		/	/
- ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ	/	/	/
- ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ การขนส่งสินค้า เช่น ผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า เป็นต้น	/	/	/
- ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้าน ความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน	/		
การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการ ดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซ้ำซ้อน		/	/
การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท	/		
การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากร้านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน	/		/

อย่างไรก็ตาม แนวทางปฏิบัติที่ดีที่ได้นำเสนอในตารางที่ 7 นั้น อาจถือเป็นแนวทางปฏิบัติที่ดีใน ประเทศใดประเทศหนึ่ง และอาจไม่เหมาะสมกับประเทศหนึ่ง เนื่องจากมีปัจจัยอีกหลายประการที่ ต้องคำนึงถึง ได้แก่

- 1) ปัญหาด้านความมั่นคงของประเทศ
- 2) ลักษณะความสัมพันธ์ของประเทศตามแนวชายแดน
- 3) ความสามารถในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ

การเปรียบเทียบรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญต่อระบบโลจิสติกส์ชายแดนไทย – มาเลเซีย บริเวณด่านศุลกากรสะเดานั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายถนนที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดนของสินค้าส่งออกที่สำคัญของด่านศุลกากรสะเดา และโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรสะเดา

การบริหารจัดการโครงข่ายถนนที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดนของสินค้าส่งออกที่สำคัญของด่านศุลกากรสะเดา ขึ้นกับกระทรวงคมนาคม อำนาจสูงสุดในการตัดสินใจจะอยู่ที่นายด่านเพียงคนเดียว แต่ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์เหนืออำนาจการตัดสินใจของนายด่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อต้องมีการตัดสินใจลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของด่านเพิ่มเติม จะต้องได้รับการอนุมัติ

ให้ดำเนินงานจากส่วนกลาง หรือจากกรมศุลกากรเสียก่อน ซึ่งเป็นอุปสรรคในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อความจำเป็นเป็นอย่างยิ่ง นอกจากนั้นแล้ว พบว่าภาคเอกชนไม่สามารถเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการทำงานของภาครัฐ กล่าวคือ ภาครัฐเป็นฝ่ายดำเนินงานอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนเพียงฝ่ายเดียว ตามกฎระเบียบที่ได้กำหนดโดยภาครัฐ จึงเป็นอุปสรรคในการพัฒนาการดำเนินงานให้ทันสมัยสอดคล้องกับระบบการดำเนินงานของเอกชนที่สามารถปรับเปลี่ยนได้รวดเร็ว

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานในประเทศมาเลเซียนั้น จากการสำรวจพบว่า มีศูนย์โลจิสติกส์ขนาดใหญ่ทั้งของรัฐและเอกชน บริเวณชายแดน มีระบบศุลกากรออนไลน์ ลักษณะโครงข่ายถนนมีสภาพที่ดีและเป็นถนนไฮเวย์รถบรรทุกสามารถขนส่งได้อย่างสะดวก นอกจากนั้นแล้วยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ ที่พร้อมต่อการทำธุรกิจ อาทิเช่น มีท่าเรือที่ทันสมัยและ ท่าเลที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดี

การเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากรสะเดาและ ประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี

เมื่อเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรสะเดาและแนวปฏิบัติที่ดี สามารถสรุปได้ในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 การเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรสะเดากับแนวทางปฏิบัติที่ดี

แนวปฏิบัติที่ดี	ด่านศุลกากรสะเดา
การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ	ไม่เพียงพอต่อการเติบโตในอนาคต
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ต่อไปนี้ - ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ - ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ - ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น ผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า เป็นต้น - ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน	ไม่มี
	มี
	มี แต่ไม่สมบูรณ์
	มี แต่ไม่สมบูรณ์
การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซ้ำซ้อน	ไม่ได้ดำเนินการ
การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท	ไม่ได้กำหนด
การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน	อยู่ระหว่างดำเนินการ

Gap Analysis

ผลจากการเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรสะเดากับแนวปฏิบัติที่ดี สามารถนำมาวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ตามแนวทางการปรับปรุงให้ด่านสะเดาสามารถมีแนวทางการบริหารจัดการที่ดีขึ้น ดังต่อไปนี้

แนวปฏิบัติที่ 1 : การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ

จากเส้นทางการขนส่งหลักดังกล่าวข้างต้น ทีมผู้วิจัยได้วิเคราะห์หาคอขวดของโครงข่ายถนนบนเส้นทางการขนส่งสินค้าไปยังผ่านด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา เน้นเฉพาะเส้นทางการขนส่งสินค้าหลัก ได้แก่ ยางพารา เริ่มจากจังหวัดชุมพร ไปสิ้นสุดที่ด่านศุลกากรสะเดา รวมเป็นเส้นทางถนนในโครงข่ายที่ต้องทำการศึกษาทั้งสิ้น 28 เส้นทาง ของถนนหมายเลข 41 และ

หมายเลข 4 รวมระยะทางที่ต้องศึกษา 565.143 กิโลเมตร โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้ ได้มาจากการลงสำรวจเก็บข้อมูลจริง และจากหน่วยงานกรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงชนบท และสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งเมื่อวิเคราะห์โครงข่ายการขนส่งของปริมาณรถขนส่งทั้งสิ้นในปัจจุบันด้วยทฤษฎีการออกแบบการจราจร พบว่า ไม่เกิดคอขวดในการขนส่งสินค้า ระดับการให้บริการของเส้นทางในโครงข่ายของการขนส่งในปัจจุบัน มีระดับการให้บริการในระดับ A และ B ซึ่งระดับการให้บริการระดับ A คือสภาพที่จราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่นและผู้ขับขี่มีอิสระ ในการควบคุมรถสูง ในขณะที่ระดับการให้บริการระดับ B คือ สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้างและผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง

แนวปฏิบัติที่ดี :

เพิ่มระดับการให้บริการของเส้นทางในโครงข่ายของการขนส่งมีระดับการให้บริการในระดับ A และ B ทั้งทั้งโครงข่ายเพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณรถขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งระดับการให้บริการระดับ A คือสภาพที่จราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่นและผู้ขับขี่มีอิสระ ในการควบคุมรถสูง ในขณะที่ระดับการให้บริการระดับ B คือ สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้างและผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง หรือกล่าวคือ ให้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมไม่ให้เกิดคอขวด เพื่อการสนับสนุนกิจกรรมขนส่งของสินค้าหลักที่สำคัญผ่านด่านชายแดนสะเดา และเพื่อการเชื่อมโยงประตูการค้าหลักของประเทศที่สามารถเชื่อมโครงข่ายหลักของประเทศเข้าด้วยกันได้

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

ทำการปรับปรุงหรือขยายโครงข่ายถนนจำนวนทั้งสิ้น 9 ช่วงใน 2 ถนนที่ทำการศึกษา

แนวปฏิบัติที่ 2 : การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ได้แก่ ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ผลการสำรวจระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอื่น ๆ ที่สนับสนุนผ่านแดน อันได้แก่ การระบบผ่านแดนอัตโนมัติ ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน แสดงในตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ผลการสำรวจระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนการผ่านแดนของสินค้า

แนวปฏิบัติ	ผลการสำรวจ
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ต่อไปนี้ - ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ - ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ	ไม่มี
	มี โดยผ่านระบบ e-custom ของกรมศุลกากร แต่ยังต้องพึ่งพา ระบบเอกสารแบบกระดาษในการดำเนินงาน ณ บริเวณด่านพรมแดน

แนวปฏิบัติ	ผลการสำรวจ
- ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น ผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า เป็นต้น	มี โดยผ่านระบบ e-custom ของ กรมศุลกากร ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งสินค้าผ่านแดนในแต่ละครั้ง เท่านั้น ไม่ได้มีไว้เพื่อการประเมิน หรือการอำนวยความสะดวกในการส่งสินค้าข้ามแดนอัตโนมัติ
- ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน	มีเฉพาะเครื่อง X-Ray ที่มีลักษณะเป็นห้องดังแผนภาพที่ 7.11 และ จะดำเนินการในลักษณะสุ่มตรวจ ไม่ผ่านกระบวนการคัดกรองความปลอดภัยด้วยวิธีการอื่น ๆ

แนวปฏิบัติที่ดี :

แนวปฏิบัติที่ดีสำหรับการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรตามแนวพรมแดน คือ

- 1) ควรมีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการที่เพียงพอ ไม่ก่อให้เกิดคอขวดในการรับบริการสำหรับผู้ที่ต้องการผ่านแดน ซึ่งในกรณีนี้คือ ช่องการตรวจสอบหนังสือเดินทาง และ Portable X-Ray ให้เพียงพอ
- 2) มีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ร่วมในการผ่านแดน และให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน เช่น การตรวจสอบสินค้าโดยเอกชน และออกหนังสือรับรองการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อติดตั้งระบบในรถที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยเมื่อถึงจุดผ่านแดนก็สามารถผ่านเครื่องอ่าน RFID และขับผ่านไปโดยสะดวก แต่ด่านศุลกากรก็จำเป็นต้องมีการสุ่มตรวจสอบ ด้วยการใช้เครื่อง X-Ray เคลื่อนที่

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

- 1) เพิ่มช่องทางการตรวจสอบหนังสือเดินทางเป็น 20 ช่องในด้านขาออก ส่วนขาเข้าเพิ่มช่องทางรถขาเข้าเป็น 20 ช่อง
- 2) จัดหาเครื่อง Portable X-Ray
- 3) ติดตั้งระบบอ่านข้อมูลเอกสารด้วย RFID สำหรับผู้ที่เดินทางออกนอกประเทศทั้งการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการทำพิธีการทางศุลกากร ณ ด่านศุลกากรสะเดา จึงควรปรับปรุงโดยให้มีการเพิ่มจุดตรวจเอกสารและออก RFID Tag pass เพื่อติดตั้งที่รถเพื่อใช้ในการขับรถผ่านแดน ส่วนกรณีการขนส่งสินค้าจะสามารถเข้ารับบริการตามจุดที่ด่านศุลกากรกำหนดให้ตรวจสอบสินค้า และทำการปิดตู้ในการข้ามแดน และให้ RFID Tag pass เช่นเดียวกับรถนั่งส่วนบุคคล เมื่อมีการผ่านด่าน คนขับรถเพียงแต่ชะลอความเร็วในการตรวจด้วยเครื่อง RFID Reader เมื่อระบบตรวจสอบเสร็จจะมีเสียงแจ้งเตือนให้ขับผ่านไปได้ ซึ่งจะใช้เวลาในการตรวจสอบประมาณ 1-3 วินาทีเท่านั้น ซึ่งเมื่อกลับเข้าสู่ประเทศไทยก็เพียงคืน RFID Tag pass ให้กลับด่านศุลกากร ก็จะถือเป็นการเดินทางกลับไทยโดยสมบูรณ์ แต่กรณีมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารจะต้องทำการแจ้งในระบบ E-Custom ล่วงหน้า หรือถ้าไม่สามารถเข้าระบบออนไลน์ได้ สามารถเข้าช่อง Drive Thru ในช่องขาเข้าประเทศได้ โดยทั้งหมดนี้ควรจะต้องปรับปรุงการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินพิธีการทางศุลกากรใหม่ของด่านศุลกากร

สะเดา

แนวปฏิบัติที่ 3 : การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน

สถานการณ์ปัจจุบัน :

การดำเนินพิธีการศุลกากรในปัจจุบัน ตามนโยบายนั้นจะใช้ระบบ E-Custom ที่ผู้ที่ต้องการส่งออกหรือนำเข้าสินค้า จะต้องกรอกแบบฟอร์มออนไลน์ ก่อนการนำสินค้าออก แต่อย่างไรก็ตามเมื่อสินค้าเดินทางมาถึงหน้าด่านศุลกากรยังคงต้องนำเอกสารมาแสดงให้แก่เจ้าหน้าที่เพื่อการตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง แสดงถึงความซับซ้อนของขั้นตอนและเอกสารที่ใช้ประกอบในพิธีการ

แนวปฏิบัติที่ดี :

ควรใช้ระบบพิธีการผ่านแดนที่มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้อย่างสมบูรณ์ รวมถึงให้เอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานในบางส่วนเพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานบริเวณด่านศุลกากรลงได้

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

การพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามแนวปฏิบัติที่ 2 และ 3 อย่างสมบูรณ์ จะสามารถลดเวลาและลดความซับซ้อนในการดำเนินงานลงได้ และควรเชื่อมโยงข้อมูลต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้านศุลกากรของประเทศไทยผ่านระบบออนไลน์ เชื่อมต่อกับระบบ KOTA PERDANA : Project Kota Perdana ของประเทศมาเลเซีย เพื่อลดขั้นตอนลงได้

แนวปฏิบัติที่ 4 : การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท

สถานการณ์ปัจจุบัน :

การดำเนินพิธีการศุลกากรในปัจจุบัน ไม่มีการกำหนดเวลามาตรฐานในการดำเนินงานผ่านแดนที่ชัดเจนได้

แนวปฏิบัติที่ดี :

มีการกำหนดเวลาในการดำเนินงานผ่านแดนที่ชัดเจน สอดคล้องกับจำนวนผู้ให้บริการ จำนวนช่องให้บริการ และขั้นตอนต่าง ๆ ที่ต้องดำเนินงาน

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

ทำโครงการศึกษาถึงเวลามาตรฐานสำหรับการให้บริการผ่านแดนแต่ละประเภท

แนวปฏิบัติที่ 5 : การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

สถานการณ์ปัจจุบัน :

ในปัจจุบันการผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า รถยนต์ทั่วไป และผู้โดยสาร ยังใช้ช่องทางเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตามพบว่ารัฐบาลมีโครงการสร้างด่านสะเดาแห่งใหม่ขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของการขนส่งสินค้า พื้นที่แห่งใหม่นี้อยู่ห่างจากด่านสะเดาเดิมไปทางทิศตะวันออก 1.5 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 661 ไร่ และจะได้ดำเนินการแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทและผู้โดยสารอย่างชัดเจน ตามแผนภาพที่ 7.15 และ 7.16

แนวปฏิบัติที่ดี :

มีการกำหนดช่องทางการผ่านแดนของรถแต่ละประเภท และผู้โดยสารอย่างชัดเจน

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

รีบดำเนินการตามแผนเดิมให้เสร็จตามที่ได้กำหนดไว้

จากการวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติที่ดีเทียบกับสถานการณ์ปัจจุบันทั้ง 5 แนวทางข้างต้น เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับนโยบายภาครัฐที่สนับสนุนการพัฒนาชายแดนในจังหวัดสงขลา สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 การวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติที่ดีเทียบกับนโยบายการลงทุนภาครัฐ

แนวปฏิบัติที่ดี	นโยบายภาครัฐในปัจจุบัน
การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ	ถนนมอเตอร์เวย์ สายหาดใหญ่ - ชายแดน
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย	-
การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน	-
การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท	-
การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากร้านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน	การขยายพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดา

แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน

จากการวิเคราะห์แนวปฏิบัติที่ดี พบว่าด้านศุลกากรสะเดาควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดน ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง
2. โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
3. โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน

ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานทั้งสามด้านนั้นจะสนับสนุนแนวปฏิบัติที่ดีทั้ง 5 แนวปฏิบัติที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 11 สำหรับตารางที่ 12 นำเสนอโครงการดำเนินงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนแนวทางปฏิบัติที่ดีและเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย – มาเลเซีย บริเวณ ส่วนตารางที่ 13 และ 14 นั้น แสดงถึงประโยชน์ของพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่ออุตสาหกรรมยางพาราไทย และประโยชน์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ตามแนวทางของ World Bank

ตารางที่ 11 โครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดน

โครงสร้างพื้นฐาน	แนวปฏิบัติที่ดี
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย
	การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน

โครงสร้างพื้นฐาน	แนวปฏิบัติที่ดี
	การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรพรมแดน	การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

ตารางที่ 12 โครงการดำเนินงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนแนวทางปฏิบัติที่ดีและเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย – มาเลเซีย บริเวณด่านสะเดา

โครงสร้างพื้นฐาน	โครงการที่ต้องดำเนินการ	แนวทางการบริหารจัดการ
โครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	โครงการสร้างหรือขยายโครงข่ายถนนที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดน	ออกแบบจำนวนช่องทางของโครงข่ายถนนให้เหมาะสมกับระดับการให้บริการที่เหมาะสม และบำรุงรักษาให้มีสภาพที่เหมาะสมอยู่เสมอ
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการส่งออกที่ทันสมัย ซึ่งประกอบด้วยโครงการย่อยดังต่อไปนี้ - การปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการผ่านแดนทั้งระบบ - การสร้างระบบผ่านแดนอัตโนมัติ - การสร้างฐานข้อมูลเพื่อการผ่านแดน ซึ่งรวมถึงข้อมูลของผู้ส่งออกสินค้า ผู้นำเข้าสินค้า และผู้ขนส่งสินค้า - ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน เช่น การเพิ่มเครื่อง Portable X - Ray	รวมระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการผ่านแดนให้เป็นระบบเดียวกันทั้งประเทศ และสร้างแนวทางการดำเนินงาน การจัดการรูปแบบการผ่านแดนที่เหมาะสม เอื้อต่อการผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรพรมแดน	โครงการขยายพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา	แยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

ตารางที่ 13 ผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่ออุตสาหกรรมยางพารา

โครงสร้างพื้นฐาน	ผลที่จะเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมยางพารา
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	ลดต้นทุนที่เกิดเนื่องจากค่าปรับที่เกิดขึ้นจากการส่งสินค้าไม่ทันเวลาไปยังลูกค้า (ไม่ทันเวลาของขบวนรถไฟ บริเวณด่านปาดังเบซาร์และท่าเรือปีนัง)
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน ทำให้สามารถกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท และลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและลดเวลาในการขนส่งสินค้า
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรพรมแดน	ลดเวลารอคอย ส่งผลต่อการลดเวลาในการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 14 ผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่ออุตสาหกรรมยางพารา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ผลกระทบเชิงบวกที่ส่งผลต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์					
	ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางด้านการศุลกากร (Customs)	คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)	การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)	ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)	การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)	ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง		/	/	/		/
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	/			/	/	/
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรพรมแดน	/			/		/

นอกเหนือจากการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่ชายแดนสะเดาซึ่งได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ผลจากการระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการในพื้นที่จังหวัดสงขลา ยังเห็นควรให้เกิดสถานีขนถ่ายสินค้า บริเวณใกล้กับด่านพรมแดนไทย – มาเลเซีย เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์จากการขนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนไทย – มาเลเซีย แต่เมื่อเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติที่ดีแล้วนั้น

พบว่าหากสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้ครบถ้วนตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น สถานีขนถ่ายสินค้าอาจไม่มีความจำเป็น เนื่องจากไม่มีความจำเป็นที่ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดน ไม่เกิดการรอคอยอีกต่อไป

ส่วนการสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่ปากบารา จะส่งผลการโซ่อุปทานของผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ จากประเทศไทย เพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยพัฒนาเส้นทางการค้าใหม่สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นศูนย์กลางของเส้นทางการค้าทั่วโลกเส้นใหม่ ที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและภูมิภาคผ่านเส้นทางนี้ ซึ่งการเกิดขึ้นของท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา 2 นั้น จะสามารถลดระยะเวลาในการส่งสินค้าเป้าหมายลงได้มากถึง 26% หรือลดต้นทุนลงได้มากถึง 75%

โดยแผนภาพที่ 8 แสดงถึงภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องต่อความต้องการของท้องถิ่น อุตสาหกรรม และแนวทางปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าผ่านแดนทั่วไป



แผนภาพที่ 8 ภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องต่อความต้องการและแนวทางปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

การศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

บทคัดย่อ

ด่านชายแดนสะเดาในจังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นหนึ่งในด่านชายแดนไทย-มาเลเซียซึ่งเป็นด่านชายแดนไทยที่มีศักยภาพสูงสุด เนื่องจากด่านชายแดนไทย-มาเลเซียมีมูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทย ซึ่งการศึกษาและทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาพบว่า บริเวณจุดผ่านแดนด่านชายแดนสะเดานั้นยังไม่มียุทธศาสตร์การพัฒนาที่ชัดเจนในด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร รวมถึงการใช้ระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพบริเวณด้านการชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดนไม่ได้รับการออกแบบให้มีการใช้งานที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการให้บริการในปัจจุบันก่อให้เกิดความแออัด คับคั่ง และการจราจรติดขัดเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะบริเวณด่าน คณะผู้วิจัยจึงนำเสนอการทำให้โครงการ “การศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา” แสวงหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของโซ่อุปทานการค้าชายแดนของผลิตภัณฑ์ยางพาราและแบบจำลองทางธุรกิจที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของเอกชนที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ยางพาราที่มีการดำเนินธุรกิจนำเข้าส่งออกบริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาสองส่วนด้วยกันคือแบบจำลองธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการในพื้นที่ ส่วนที่สองคือ รูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่บริเวณจุดผ่านแดน ด่านชายแดนสะเดา โดยแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ที่นำเสนอครอบคลุม 8 มิติหลักของอุตสาหกรรมยางพาราไทย นอกจากนี้ยังนำเสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา โดยจะนำเสนอแนวทางแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ระยะกลาง และ ระยะยาว ส่วนรูปแบบการบริหารโครงสร้างพื้นฐานได้มีการเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติที่ดีแล้วนำเสนอ 5 แนวทางการปฏิบัติ แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน รวมถึงผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่ออุตสาหกรรมยางพาราในพื้นที่

Study of Border Trade Logistics and Supply Chain Improvement for ASEAN Economics Community: A Case Study of Sadao Cross Border in Songkhla Province

Abstract

Sadao port of entry in Songkhla province is one of the most important Thailand Malaysia border crossing points because it has highest border trade value in Thailand. From literature review, it was found that there was no clear strategic infrastructure development plan for Sadao port of entry. There was no unequivocal plan to build infrastructure to serve goods and passengers transportation including implementing information technology to increase efficiency of border management. As a result, traffic at the point of entry have been congested. This is bad for business especially border trades, therefore “Study of Border Trade Logistics and Supply Chain Improvement for ASEAN Economics Community: A Case Study of Sadao Cross Border in Songkhla Province” was proposed to find ways to improve logistics system management at Sadao port of entry for the benefit of rubber supply chain. Additional, appropriate business model to promote private sectors who are part of rubber supply chain that trade through Sadao borders in Songkhla province. From our study, there are two parts of the proposed models, one is business model consist of eight dimensions for Thai rubber industrial in Sonkhla. Short, Mid, Long term implementing guidelines are also suggested. Second part is a cross border logistics infrastructure management model. It is constructed from comparing present with best practices, then five directions are recommended to improve the current practice. Impact of infrastructure development on rubber industry in the area is also discussed.

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	ก
บทคัดย่อ	ล
บทที่ 1	บทนำ
1.1	ที่มาและความสำคัญและที่มาของงานวิจัย
1.2	วัตถุประสงค์ของการวิจัย
1.3	ขอบเขตของการวิจัย
1.4	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
บทที่ 2	ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง
2.1	กรอบแนวคิดการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร (PEST Analysis)
2.2	วิธีการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Methods of Collecting Primary Data)
2.2.1	การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิเชิงคุณภาพ (Qualitative Primary Data)
2.2.2	แนวทางการเก็บข้อมูลปฐมภูมิเชิงปริมาณ
2.3	ประเทศที่เป็น Best Practice ด้านการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่บริเวณชายแดน
2.3.1	ทวีปอเมริกาเหนือ
2.3.2	ทวีปยุโรป
2.3.3	ทวีปเอเชีย
บทที่ 3	ระเบียบวิธีวิจัย
3.1	วิธีดำเนินการวิจัย
3.2	ขั้นตอนที่ 1 การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ
3.3	ขั้นตอนที่ 2 เก็บข้อมูลภาคสนามและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ด่านชายแดนสะเดา และ ประเทศมาเลเซีย
3.4	ขั้นตอนที่ 3 จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) – จากขั้นตอนนี้เป็นงานในส่วนของเดือนที่ 7-12
3.5	ขั้นตอนที่ 4 สํารวจ และวิเคราะห์การบริหารโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ประเทศที่เป็น Best practice
3.6	ขั้นตอนที่ 5 นำเสนอ Business model การค้า และ แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดนสะเดา
3.7	ผลที่คาดว่าจะได้รับในแต่ละช่วงระยะเวลา (แบ่งเป็นราย 6 เดือน)
บทที่ 4	สภาพปัจจุบันของการค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย
4.1	ภาพรวมจังหวัดสงขลา
4.2	สถิติการค้าชายแดนและการค้าชายแดน

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.3 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซีย	4-5
4.3.1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง (Road and Highway)	4-6
4.3.2 การคมนาคมทางน้ำ (Sea Transport)	4-9
4.3.3 การคมนาคมทางราง (Railway Transport)	4-12
4.4 SWOT พื้นที่ด้านชายแดนสะเดา	4-16
4.5 แผนพัฒนาสงขลา และ สะเดา	4-17
4.5.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสงขลา	4-17
4.5.2 การพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา	4-19
4.5.2.1 โครงการปรับปรุงด้านสะเดา	4-22
4.5.2.2 โครงการปรับปรุงด้านสะเดาแห่งใหม่	4-22
4.5.2.3 โครงการพัฒนาอื่นๆ เพื่อรองรับการพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา	4-22
4.6 วิเคราะห์พื้นที่บริเวณด้านสะเดาและด้านปาดังเปซาร์	4-22
4.7 อุตสาหกรรมเป้าหมาย (ยางพารา)	4-25
4.7.1 อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์	4-25
4.7.2 การผลิต	4-28
4.7.3 การตลาด	4-29
4.8 อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทย	4-38
4.8.1 ข้อมูลทั่วไป	4-38
4.8.2 ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์	4-41
บทที่ 5 ประมวลผลข้อมูลภาคสนาม	
5.1 การเก็บข้อมูลในพื้นที่สะเดา และ พื้นที่ใกล้เคียง	5-1
5.1.1 สัมภาษณ์หน่วยงานภายในประเทศ	5-1
5.1.2 การประเมินศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน ด้านสะเดา จังหวัดสงขลา	5-23
5.2 การเดินทางต่างประเทศ	5-28
5.2.1 การเดินทางประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์	5-28
5.2.2 การเดินทางสาธารณรัฐประชาชนจีน	5-33
บทที่ 6 แบบจำลองทางธุรกิจ	
6.1 บทวิเคราะห์การจัดแบบจำลองทางธุรกิจ	6-1
6.1.1 แบบจำลองธุรกิจ	6-1
6.2 แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการดำเนินการเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา	6-22

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 7	รูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่บริเวณจุดผ่านแดน ด้านชายแดนสะเดา	
7.1.	การสำรวจและวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและ ระบบโลจิสติกส์ชายแดน (To Be)	7-1
7.1.1	แนวทางการปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ชายแดน	7-1
7.1.2	ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน	7-2
7.2.	การเปรียบเทียบรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี	7-4
7.2.1	การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันของด่านสะเดา	7-4
7.2.2	การเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากรสะเดาและ ประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี	7-12
7.3	แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน	7-23
7.4	ความเชื่อมโยงของด่านศุลกากรสะเดากับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ	7-27
ภาคผนวก ก บทความสำหรับเผยแพร่		
ภาคผนวก ข ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์และกิจกรรมที่ดำเนินการ		
ภาคผนวก ค สรุปการสัมภาษณ์และการเดินทางต่างประเทศ		
ภาคผนวก ง แบบสัมภาษณ์		
ภาคผนวก จ การนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์		

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.1	สถิติการส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเดา จังหวัดสงขลา 10 อันดับแรก ปี 2554 – 2557 (ม.ค. – ต.ค.)	1-2
ตารางที่ 2.1	ข้อดี และข้อเสียของการใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ในแต่ละวิธีการ	2-6
ตารางที่ 3.1	กิจกรรมและผลที่คาดว่าจะได้รับ	3-5
ตารางที่ 4.1	ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา	4-2
ตารางที่ 4.2	ภาวะเศรษฐกิจและผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสงขลาปี 2551-2555	4-3
ตารางที่ 4.3	มูลค่านำเข้าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย รายด้านปี 2554-2557 (ม.ค.- ก.ย.)	4-4
ตารางที่ 4.4	มูลค่าส่งออกการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย รายด้านปี 2554-2557 (ม.ค.- ก.ย.)	4-5
ตารางที่ 4.5	รายละเอียดระยะทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ปีนัง-Port Klang	4-7
ตารางที่ 4.6	บทบาทหน้าที่ในการบริหารท่าเรือสงขลาระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน	4-9
ตารางที่ 4.7	ปริมาณการผลิตยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ปี 2553 - 2555	4-27
ตารางที่ 4.8	ปริมาณการผลิตยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ปี 2553 – 2555	4-27
ตารางที่ 4.9	ยางพารา: เนื้อที่ ผลิตผล ผลิตต่อไร่ ราคา และมูลค่าของผลิตผลตามราคาที่ใช้ เกษตรกรขายได้ปี 2548 – 2557 ของประเทศไทย	4-28
ตารางที่ 4.10	ยางพารา: เนื้อที่กรีดยางได้ ผลิตผล และผลิตต่อไร่ ของประเทศผู้ผลิตที่สำคัญ 10 อันดับแรกปี 2554-2556	4-29
ตารางที่ 4.11	มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ที่สำคัญ ปี 2553-2557 ของ ประเทศไทย	4-30
ตารางที่ 4.12	ปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์ ปี 2556-2557 ของ ประเทศไทย	4-31
ตารางที่ 4.13	มูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติ รายเดือนของไทย ปี 2555-2557	4-31
ตารางที่ 4.14	มูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติของไทย รายประเทศ ปี 2555-2557	4-32
ตารางที่ 4.15	ปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางและผลิตภัณฑ์อย่างจำแนกตามรายเดือนของ ไทย ปี 2556-2557	4-32
ตารางที่ 4.16	ปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์ รายประเทศ ปี 2556 – 2557	4-33
ตารางที่ 4.17	ปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์เป็นรายประเทศที่สำคัญ ปี 2556 – 2557	4-35
ตารางที่ 4.18	มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ที่สำคัญ ระหว่างไทยกับภูมิภาค อาเซียนปี 2553 – 2557	4-36
ตารางที่ 4.19	ปริมาณและมูลค่าการส่งออกสินค้ายางพาราระหว่างไทยกับภูมิภาคอาเซียน ปี 2556 – 2557	4-36
ตารางที่ 4.20	ความต้องการใช้ยางพาราในประเทศแยกตามชนิดของยางปี 2553 – 2557	4-37
ตารางที่ 4.21	พื้นที่ปลูก ผลิตผล ผลิตต่อไร่ ยางพาราของไทย ปี 2553 - 2557	4-37
ตารางที่ 4.22	การใช้ยางพาราในประเทศแยกตามประเภทอุตสาหกรรม ปี 2553 – 2557	4-38
ตารางที่ 4.23	การส่งออกยางพาราของไทยแยกตามชนิดยาง ปี 2553 – 2557	4-38
ตารางที่ 4.24	การส่งออกยางพาราของไทยไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ปี 2553- 2557	4-38
ตารางที่ 4.25	พื้นที่เพาะปลูก เนื้อที่กรีดยางได้ และผลิตผลยางพาราของไทย ปี 2554 - 2556	4-39

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 4.26	พื้นที่เพาะปลูก เนื้อที่ที่กรีดได้ และผลผลิตยางพาราของ 14 จังหวัดในภาคใต้ ปี 2554 - 2556	4-40
ตารางที่ 5.1	สถิติการจัดเก็บรายได้ทุกประเภท	5-5
ตารางที่ 5.2	สินค้านำเข้า 10 อันดับแรก	5-6
ตารางที่ 5.3	สินค้าส่งออก 10 อันดับแรก	5-6
ตารางที่ 5.4	ปริมาณรถบรรทุกทุกสินค้าเข้า – ออก	5-7
ตารางที่ 5.5	ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารเข้า – ออก	5-7
ตารางที่ 5.6	ปริมาณผู้เดินทางเข้า – ออก	5-7
ตารางที่ 5.7	สถิติส่งออก ปีงบประมาณ 2557	5-8
ตารางที่ 5.8	การจัดลำดับความสำคัญของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณ ด่านชายแดน สะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา	5-25
ตารางที่ 5.9	การจัดลำดับความเร่งด่วนในการแก้ปัญหาของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณ ด่านชายแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา	5-25
ตารางที่ 5.10	สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วน	5-27
ตารางที่ 6.1	จำนวนผลผลิตยางพารา เปรียบเทียบกับปริมาณใช้ยางพาราในช่วงปี 2553 – 2557	6-2
ตารางที่ 6.2	ปริมาณการใช้ยางพาราภายในประเทศจำแนกตามอุตสาหกรรม	6-5
ตารางที่ 6.3	ปริมาณการใช้ยางพาราภายในประเทศจำแนกตามชนิดของยาง	6-5
ตารางที่ 6.4	ปริมาณการส่งออกยางพาราไทยจำแนกตามประเทศคู่ค้า	6-6
ตารางที่ 6.5	ปริมาณการส่งออกยางพาราไทยจำแนกตามชนิดของยางพารา	6-6
ตารางที่ 6.6	สรุปมาตรการ และนโยบายในระยะสั้น กลาง และยาว สำหรับการแก้ไขปัญหาให้ผู้ประกอบการยางพาราในประเทศไทย	6-23
ตารางที่ 7.1	สรุปแนวปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน	7-1
ตารางที่ 7.2	มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย – มาเลเซีย (รายด่าน) ปี 2554 – 2557	7-4
ตารางที่ 7.3	มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย – มาเลเซีย (รายด่าน) ปี 2554 – 2557	7-5
ตารางที่ 7.4	การเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากร สะเดากับแนวทางปฏิบัติที่ดี	7-12
ตารางที่ 7.5	มาตรฐานระดับการให้บริการของเส้นทางถนน	7-14
ตารางที่ 7.6	ระดับการให้บริการของถนนประเภทต่างๆ ตามสภาพพื้นที่และภูมิประเทศ	7-15
ตารางที่ 7.7	ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงข่ายถนนที่ทำการศึกษามาก่อน ปริมาณการจราจรปัจจุบัน	7-15
ตารางที่ 7.8	ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงข่ายถนนที่ทำการศึกษามาก่อน ปริมาณการจราจรในปี 2559	7-16
ตารางที่ 7.9	ผลการสำรวจระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนการผ่านแดนของสินค้า	7-18
ตารางที่ 7.10	การวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติที่ดีเทียบกับนโยบายการลงทุนภาครัฐ	7-23

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 7.11	โครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดน	7-23
ตารางที่ 7.12	โครงการดำเนินงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนแนวทางปฏิบัติที่ดีและเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย – มาเลเซีย บริเวณด่านสะเดา	7-24
ตารางที่ 7.13	ผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่ออุตสาหกรรมยางพารา	7-24
ตารางที่ 7.14	ผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่ออุตสาหกรรมยางพารา	7-25
ตารางที่ 7.15	ตัวอย่างการประหยัดเวลาและต้นทุนที่เกิดจากการสร้างท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา 2	7-26
ตารางที่ 7.16	ระดับของผลกระทบของโครงสร้างพื้นฐานที่น่าเสนอ	7-27

สารบัญแผนภาพ

		หน้า
แผนภาพที่ 1.1	มูลค่าการค้าชายแดนไทยรายประเทศ (4 ประเทศ) ปี 2555-2557 (ม.ค.-พ.ย.)	1-1
แผนภาพที่ 1.2	สัดส่วนมูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเดา จังหวัดสงขลา 10 ลำดับแรกต่อมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมดปี 2554 – 2557 (ม.ค. – ต.ค.)	1-2
แผนภาพที่ 2.1	ความแออัดของสะพานข้ามแดนระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศเม็กซิโก	2-8
แผนภาพที่ 2.2	ช่องทาง FAST Lane บริเวณชายแดนสหรัฐอเมริกาและประเทศเม็กซิโก	2-10
แผนภาพที่ 2.3	ช่องทาง FAST Lane บริเวณชายแดนสหรัฐอเมริกาและประเทศเม็กซิโก	2-10
แผนภาพที่ 2.4	ช่องทาง FAST Lane บริเวณชายแดนสหรัฐอเมริกาและประเทศเม็กซิโก	2-11
แผนภาพที่ 2.5	ด่าน San Ysidro ในเมืองซานดิเอโก รัฐแคลิฟอร์เนีย	2-12
แผนภาพที่ 2.6	สะพานซานตาเฟ ที่เชื่อมด่านพรมแดนเอลพาโซ รัฐเท็กซัส กับประเทศเม็กซิโก	2-12
แผนภาพที่ 2.7	ด่านพรมแดนซานหลุยส์ รัฐอริโซนา กับประเทศเม็กซิโก	2-13
แผนภาพที่ 2.8	ตัวอย่างของระบบติดตามรถขนส่งสินค้าที่ผ่านพรมแดนสหรัฐอเมริกา	2-14
แผนภาพที่ 2.9	การแยกช่องทางผ่านแดนของรถประเภทต่าง ๆ	2-15
แผนภาพที่ 2.10	การแยกช่องทางผ่านแดนของรถประเภทต่าง ๆ	2-16
แผนภาพที่ 2.11	การแยกช่องทางผ่านแดนของรถประเภทต่าง ๆ	2-16
แผนภาพที่ 2.12	บัตร FAST Pass ของพนักงานขับรถผ่านชายแดนสหรัฐอเมริกาและแคนาดา	2-17
แผนภาพที่ 2.13	การใช้เทคโนโลยีในการสแกนรถผ่านเข้าออกของหน่วยความมั่นคงของรัฐบาลสหรัฐและแคนาดาตามแนวพรมแดนสหรัฐอเมริกาและแคนาดา	2-17
แผนภาพที่ 2.14	การใช้เทคโนโลยีในการสแกนรถผ่านเข้าออกของหน่วยความมั่นคงของรัฐบาลสหรัฐและแคนาดาตามแนวพรมแดนสหรัฐอเมริกาและแคนาดา	2-18
แผนภาพที่ 2.15	แสดงการตรวจสินค้าผ่านแดน ณ ด่านศุลกากร	2-20
แผนภาพที่ 2.16	แสดงการตรวจสินค้า ณ เมืองมิวนิค, เยอรมัน โดยใช้ระบบ Mobile X-Ray	2-20
แผนภาพที่ 2.17	แสดงตัวอย่างภาพจากเครื่อง X-Ray	2-21
แผนภาพที่ 2.18	ภาพแสดงโครงสร้างการขนส่งทางภาคพื้นกลุ่มประเทศยุโรป	2-22
แผนภาพที่ 2.19	ภาพแสดงการขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกจีน (คันขวา) กำลังขนสินค้าสู่รถบรรทุกของเมียนมาร์ (คันซ้าย) ณ ลานขนถ่ายสินค้า Jiegao Special Zone	2-23
แผนภาพที่ 2.20	การตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่อง X-Ray ณ ด่านศุลกากร 105 ไมล์ พรมแดนจีนและเมียนมาร์	2-24
แผนภาพที่ 2.21	ภาพแสดงเส้นทางรถไฟภายในประเทศ และเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ	2-25
แผนภาพที่ 2.22	ท่าเรือ Qingdao	2-26
แผนภาพที่ 2.23	ภาพแสดงเส้นทางขนส่งทางรางด้วยรถไฟความเร็วสูงระหว่างเมือง	2-26
แผนภาพที่ 2.24	ตัวอย่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบรางที่สามารถใช้งานร่วมกันได้ ณ ด่านศุลกากรที่มีพรมแดนระหว่าง 2 ประเทศที่มีขนาดระยะรางรถไฟที่แตกต่างกัน แต่สามารถใช้รางรถไฟร่วมกันได้	2-27
แผนภาพที่ 2.25	ภาพแสดงแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระหว่างจีนและยุโรป	2-27
แผนภาพที่ 2.26	แนวทางการวางแผนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเชื่อมโยงการค้าระหว่างอาเซียนและจีน	2-28
แผนภาพที่ 3.1	วิธีการดำเนินงานวิจัย	3-1
แผนภาพที่ 3.2	กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนา	3-4

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

		หน้า
แผนภาพที่ 4.1	ที่ตั้งจังหวัดสงขลาและอาณาเขตที่สำคัญของจังหวัด	4-1
แผนภาพที่ 4.2	มูลค่าการส่งออกทรายสินค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย ปี 2554 – 2556	4-5
แผนภาพที่ 4.3	แนวเขตแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย 647 กิโลเมตร	4-6
แผนภาพที่ 4.4	เส้นทางถนนจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดา พรมแดนไทย-มาเลเซีย	4-7
แผนภาพที่ 4.5	ระยะทางจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังจังหวัดต่างๆ และเส้นทางจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์	4-8
แผนภาพที่ 4.6	เส้นทาง ระยะเวลา และระยะทางจากด่านสะเดาไปยังท่าเรือป็นังและท่าเรือ Port Klang	4-9
แผนภาพที่ 4.7	แผนผังท่าเทียบเรือในท่าเรือสงขลา	4-9
แผนภาพที่ 4.8	สภาพทั่วไปของท่าเรือสงขลา	4-11
แผนภาพที่ 4.9	ภาพมุมบนของท่าเรือน้ำลึกสงขลา	4-11
แผนภาพที่ 4.10	ที่ตั้งท่าเรือสงขลา ท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากบารา	4-12
แผนภาพที่ 4.11	เส้นทางการเดินรถไฟของประเทศไทย (เส้นสีแดงคือทางรถไฟสายใต้)	4-13
แผนภาพที่ 4.12	สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่และตารางการเดินรถ	4-14
แผนภาพที่ 4.13	แผนที่เส้นทางรถไฟจากหาดใหญ่-มาเลเซีย-สิงคโปร์	4-14
แผนภาพที่ 4.14	เปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ บริเวณสถานีรถไฟปาดังเบซาร์	4-15
แผนภาพที่ 4.15	แนวทางเส้นทางมอเตอร์เวย์ หาดใหญ่-ด่านสะเดา	4-21
แผนภาพที่ 4.16	การพัฒนารถไฟรางคู่	4-22
แผนภาพที่ 4.17	อันดับนักท่องเที่ยวต่างชาติรายประเทศ ม.ค. – ก.ค. 2558	4-23
แผนภาพที่ 4.18	โรงแรม 5 ดาว และสถานบันเทิงบริเวณด่านสะเดา	4-24
แผนภาพที่ 4.19	ที่พักระดับ 3 ดาว และสวนไพรูปลัต์ว แหล่งท่องเที่ยวยามค่ำคืน	4-25
แผนภาพที่ 4.20	พื้นที่ปลูกยางพารา (เนื้อที่ยืนต้น) ของโลก ปี 2550 – 2554	4-26
แผนภาพที่ 4.21	ประเทศผู้ปลูกยางพาราปี 2550 - 2554	4-26
แผนภาพที่ 4.22	พื้นที่ปลูกยางของประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกปี 2554	4-27
แผนภาพที่ 4.23	มูลค่าส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ที่สำคัญ 10 อันดับ ปี 2556 - 2557	4-30
แผนภาพที่ 4.24	พื้นที่ปลูกยางพาราในแต่ละภูมิภาคของไทย	4-39
แผนภาพที่ 4.25	ผลผลิตยางพาราในแต่ละภูมิภาคของไทย	4-40
แผนภาพที่ 4.26	น้ำยางพารา	4-41
แผนภาพที่ 4.27	ยางแผ่นดิบ	4-42
แผนภาพที่ 4.28	ยางก้อนถ้วย (Cup Lump)	4-43
แผนภาพที่ 4.29	เศษยางหรือขี้ยาง	4-44
แผนภาพที่ 4.30	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมต้นน้ำยางพาราและผลิตภัณฑ์	4-44
แผนภาพที่ 4.31	ห่วงโซ่อุปทานน้ำยางข้น	4-45
แผนภาพที่ 4.32	ยางแผ่นรมควัน	4-46
แผนภาพที่ 4.33	ห่วงโซ่อุปทานยางแผ่นรมควัน	4-47
แผนภาพที่ 4.34	ยางแท่ง	4-48
แผนภาพที่ 4.35	ห่วงโซ่อุปทานยางแท่ง	4-48
แผนภาพที่ 4.36	ห่วงโซ่อุปทานยางอื่นๆ	4-50

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

	หน้า
แผนภาพที่ 4.37	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปลายน้ำของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากน้ำยางข้น
แผนภาพที่ 4.38	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปลายน้ำของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และยางอื่นๆ
แผนภาพที่ 4.39	ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทย
แผนภาพที่ 4.40	ห่วงโซ่มูลค่าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทย
แผนภาพที่ 5.1	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลด้านศุลกากรปาดังเบซาร์
แผนภาพที่ 5.2	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลด้านศุลกากรสะเดา
แผนภาพที่ 5.3	แสดงด่านชายแดนที่เชื่อมต่อระหว่างไทยกับมาเลเซีย
แผนภาพที่ 5.4	ด่านชายแดนศุลกากรไทย – มาเลเซียทางบกและทางน้ำ
แผนภาพที่ 5.5	ภาพด่านศุลกากรสะเดาที่มีลักษณะเป็นด่านคู
แผนภาพที่ 5.6	แผนการปรับปรุงและขยายด่านศุลกากรสะเดา
แผนภาพที่ 5.7	การนำร่องของด่านศุลกากรทั้ง 4 ภาค
แผนภาพที่ 5.8	การ X-Ray สินค้า
แผนภาพที่ 5.9	แสดงการใช้บาร์โค้ด
แผนภาพที่ 5.10	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลหอการค้าจังหวัดสงขลา
แผนภาพที่ 5.11	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา
แผนภาพที่ 5.12	การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลบริษัท ถาวรอุตสาหกรรมยางพารา จำกัด น้ำยางข้นที่ทำการส่งออกจะมี 3 แบบ ได้แก่
แผนภาพที่ 5.13	การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลท่าเรือน้ำลึกสงขลา
แผนภาพที่ 5.14	แสดงที่ตั้งท่าเรือน้ำลึกสงขลา
แผนภาพที่ 5.15	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลด่านศุลกากรสงขลา (ศุลกากรทางเรือ)
แผนภาพที่ 5.16	การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลผู้ประกอบการกิจการนำเข้า ส่งออก บริเวณด่านสะเดา
แผนภาพที่ 5.17	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลด่านบ้านประกอบ
แผนภาพที่ 5.18	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการนำเข้า ส่งออก หาดใหญ่
แผนภาพที่ 5.19	การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลชุมทางรถไฟบางกล้า จังหวัดสงขลา
แผนภาพที่ 5.20	บรรยากาศการประชุมระดมความคิดเห็น จังหวัดสงขลา
แผนภาพที่ 5.21	แผนภูมิเปรียบเทียบความสำคัญของปัญหา ความเร่งด่วนของปัญหา จากการระดมความคิดเห็น
แผนภาพที่ 5.22	เปรียบเทียบความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ
แผนภาพที่ 5.23	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลท่าเรือ Port Klang
แผนภาพที่ 5.24	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศมาเลเซีย
แผนภาพที่ 5.25	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูล Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC)
แผนภาพที่ 5.26	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูล ท่าเรือ Pelabuhan Tanjung Pelepas Sdn Bhd. (PTP Port)
แผนภาพที่ 5.27	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำประเทศสิงคโปร์
แผนภาพที่ 5.28	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูล Rubber Valley Group

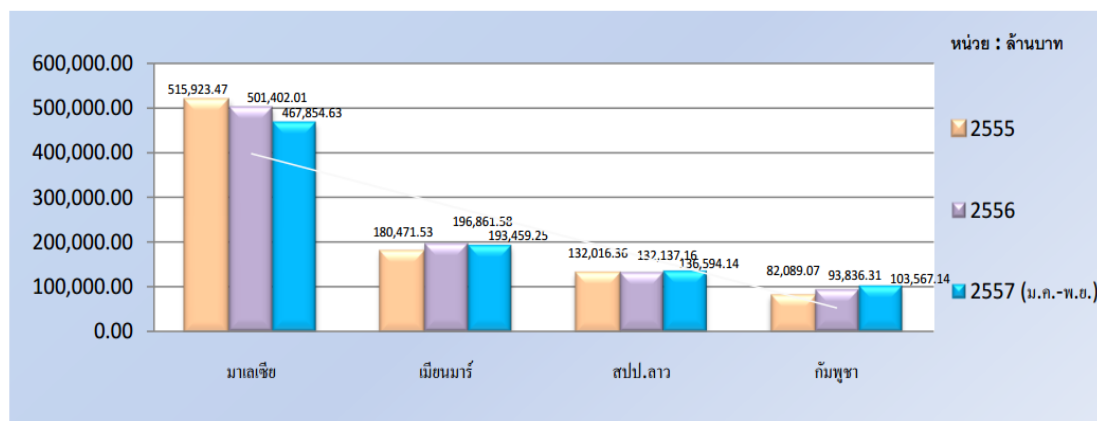
สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

		หน้า
แผนภาพที่ 5.29	สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองชิงต่าว	5-35
แผนภาพที่ 6.1	แบบจำลองทางธุรกิจสำหรับอุตสาหกรรมยางพาราไทย	6-2
แผนภาพที่ 6.2	แบบจำลองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและบทบาทในอุตสาหกรรมยางพาราไทย	6-12
แผนภาพที่ 6.3	เครือข่ายพันธมิตรอุตสาหกรรมยางพาราไทย	6-13
แผนภาพที่ 6.4	เครือข่ายเชิงพาณิชย์อุตสาหกรรมยางพาราไทย	6-15
แผนภาพที่ 6.5	เปรียบเทียบสภาพปัจจุบันของมิติของแบบจำลองธุรกิจและแบบจำลองทางธุรกิจ ที่น่าสนใจ	6-22
แผนภาพที่ 7.1	ขั้นตอนในการสร้างหรือส่งเสริมให้เกิดปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการบริหาร จัดการโครงสร้างพื้นฐาน	7-3
แผนภาพที่ 7.2	มูลค่าการค้าชายแดนไทยและเพื่อนบ้าน ปี 2555-2557 (มกราคม - กันยายน)	7-4
แผนภาพที่ 7.3	ด่านศุลกากรสะเดา	7-6
แผนภาพที่ 7.4	การตรวจการผ่านแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย	7-6
แผนภาพที่ 7.5	ช่องทางเข้าด่านศุลกากรบูกิต คายู อิตัม ประเทศมาเลเซีย	7-7
แผนภาพที่ 7.6	ช่องทางการตรวจสินค้า ศุลกากรบูกิต คายู อิตัม ประเทศมาเลเซีย	7-7
แผนภาพที่ 7.7	ช่องทางการตรวจสินค้า ศุลกากรบูกิต คายู อิตัม ประเทศมาเลเซีย	7-8
แผนภาพที่ 7.8	ระยะทางระหว่างด่านศุลกากรสะเดา ประเทศไทย และด่านศุลกากรบูกิต คายู อิตัม ประเทศมาเลเซีย	7-8
แผนภาพที่ 7.9	ความแออัดของเส้นทางบริเวณเขตด่านนอก	7-9
แผนภาพที่ 7.10	ขั้นตอนการส่งออกสินค้า	7-10
แผนภาพที่ 7.11	การ X-ray สินค้า	7-10
แผนภาพที่ 7.12	เส้นทางถนนจากกรุงเทพฯ ไปยังอำเภอเมืองจังหวัดสงขลา	7-13
แผนภาพที่ 7.13	แผนที่และเส้นทางทางถนนจากอำเภอเมืองสงขลา ไปยังอำเภอหาดใหญ่	7-13
แผนภาพที่ 7.14	เส้นทางถนนจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังด่านสะเดา	7-14
แผนภาพที่ 7.15	ระบบโครงสร้างพื้นฐานของด่านสะเดาในปัจจุบัน (2558)	7-18
แผนภาพที่ 7.16	แสดงรูปแบบการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินพิธีการทางศุลกากร ใหม่	7-20
แผนภาพที่ 7.17	พื้นที่ด่านศุลกากรสะเดาตามโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่	7-22
แผนภาพที่ 7.18	พื้นที่ด่านศุลกากรสะเดาตามโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่	7-22
แผนภาพที่ 7.19	เส้นทางการค้าใหม่ของโลก เมื่อพัฒนาโครงการโลจิสติกส์ภาคใต้	7-26
แผนภาพที่ 7.20	ภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องต่อความต้องการและแนวทางปฏิบัติที่ดี ในการขนส่งสินค้าผ่านแดน	7-27
แผนภาพที่ 7.21	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างโซ่อุปทานยางพารากับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขต นวัตกรรมพิเศษ	7-29

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของงานวิจัย

เนื่องจากภาครัฐมีแผนการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศ กับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นจากการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยเสริมโอกาสในการขยายตลาดของธุรกิจไทย รวมทั้งกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน ส่งผลให้ไทยมีบทบาทสูงในด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย รวมทั้งสามารถส่งสินค้าต่อไปยังประเทศข้างเคียง เช่น เวียดนามและมณฑลตอนใต้ของประเทศจีน ผ่านด่านชายแดนสำคัญที่กระจายตัวอยู่ตามขอบชายแดน ในภาคต่างๆ ของไทย การค้าชายแดนยังมีโอกาสขยายตัวอีกมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างสะดวกรวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะอย่าง “ด่านชายแดนสะเดา” ซึ่งเป็นหนึ่งในด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งเป็นด่านชายแดนไทยที่มีศักยภาพสูงสุด เนื่องจากด่านชายแดนไทย-มาเลเซียมีมูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทยดังแสดงในแผนภาพที่ 1.1



แผนภาพที่ 1.1 มูลค่าการค้าชายแดนไทยรายประเทศ (4 ประเทศ) ปี 2555-2557 (ม.ค.-พ.ย.)

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ยังเป็นด่านที่มีมูลค่าการค้าสูงเป็นอันดับหนึ่งของประเทศอีกด้วย เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการค้าการคมนาคมระหว่างไทยและมาเลเซียและสนับสนุนการขนส่งสินค้าตลอดจนการปรับปรุงพัฒนาโซ่อุปทานการค้าชายแดนซึ่งการศึกษาและทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาพบว่า บริเวณจุดผ่านแดนด่านชายแดนสะเดานั้นยังไม่มียุทธศาสตร์การพัฒนาที่ชัดเจนในด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร รวมถึงการใช้ระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพบริเวณด่านชายแดน นอกจากนั้นการศึกษาของสำนักนโยบายแผนการขนส่งและจราจร พบว่าการค้าชายแดนมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดนไม่ได้รับการออกแบบให้มีการใช้งานที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการให้บริการในปัจจุบันก่อให้เกิดความแออัด คับคั่ง และการจราจรติดขัดเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะบริเวณด่านที่มีศักยภาพเช่นด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งมีนโยบายจากภาครัฐที่จะพัฒนาเป็นประตูการค้าเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน อีกทั้งยังเป็นหนึ่งในพื้นที่เป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดให้พัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอีกด้วย

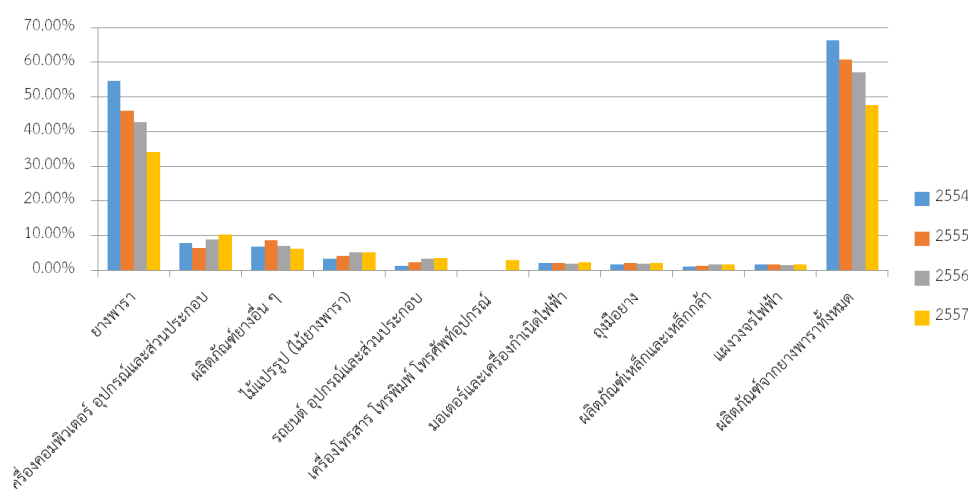
ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงเห็นว่าหากมีการศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับพฤติกรรมการณ์การขนส่งของสินค้าที่สำคัญต่อการค้าในพื้นที่ชายแดน การขนส่งสินค้าผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดน การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพก็จะเป็นการช่วยส่งเสริมการค้าชายแดน จึงมีแนวคิดในการจัดทำโครงการ “การศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา” ทั้งนี้จากการเก็บข้อมูลทั้งปฐมภูมิจากการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลและทุติยภูมิ พบว่าสินค้าหลักที่สำคัญที่มีการดำเนินธุรกิจที่ผลต่อการเติบโตการค้าชายแดนสะเดาส่วนใหญ่เกิดจากการดำเนินธุรกิจที่มาจากผลิตภัณฑ์

ยางพาราดังแสดงในตารางที่ 1.1 และแผนภาพที่ 1.2 ส่วนสินค้านำเข้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าผ่านแดนเพื่อนำไปผลิตในพื้นที่ภูมิภาคอื่นของประเทศ

ตารางที่ 1.1 สถิติการส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเดา จังหวัดสงขลา 10 อันดับแรก ปี 2554 – 2557 (ม.ค. – ต.ค.)

ลำดับที่	รายการสินค้า	2554	2555	2556	2557
					(ม.ค.-ต.ค.)
1	ยางพารา	207,324.41	139,382.45	123,044.69	77,904.39
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	29,780.03	19,373.19	25,669.91	23,478.21
3	ผลิตภัณฑ์ยางอื่น ๆ	25,908.19	26,175.59	20,472.17	14,034.30
4	ไม้แปรรูป (ไม้ยางพารา)	12,387.11	12,743.65	15,107.31	11,854.54
5	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	4,948.19	6,807.25	9,469.69	8,038.50
6	เครื่องโทรสาร โทรพิมพ์ โทรศัพท์อุปกรณ์	-	-	-	6,759.82
7	มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	8,104.06	6,196.79	5,489.93	5,352.50
8	ถุงมือยาง	6,117.98	6,283.97	5,693.39	4,911.47
9	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	3,710.00	3,792.78	4,568.45	4,061.12
10	แผงวงจรไฟฟ้า	6,069.47	4,845.79	4,464.56	3,970.28
รวม 10 อันดับ		304,349.44	225,601.46	213,980.10	160,365.13
อื่น ๆ		75,014.73	77,418.07	74,071.12	67,996.63
มูลค่ารวม		379,364.17	303,019.53	288,051.23	228,361.75

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



แผนภาพที่ 1.2 สัดส่วนมูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเดา จังหวัดสงขลา 10 ลำดับแรกต่อมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด ปี 2554 – 2557 (ม.ค. – ต.ค.)

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงเลือกที่จะนำเสนอแนวทางการปรับปรุงพัฒนาและการปรับรูปแบบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ยางพารา ซึ่งคาดว่าจะช่วยกระตุ้นการค้าชายแดน สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับไทยในฐานะที่เป็นผู้ผลิตผู้ส่งออกที่สำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้านและประเทศคู่ค้าได้เป็นอย่างดีมีประสิทธิภาพ โดยมีงานวิจัยที่แสวงหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของโซ่อุปทานการค้าชายแดนของผลิตภัณฑ์ยางพาราและนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ยางพาราที่มีการดำเนินธุรกิจนำเข้าส่งออกบริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา รวมทั้งนำเสนอข้อเสนอแนะรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่บริเวณชายแดนเทียบกับ Best Practice

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เก็บข้อมูล และสำรวจ สินค้าผ่านแดนที่สำคัญ โซ่อุปทานการค้าชายแดนรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเภทอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน ตลอดจนกฎระเบียบท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่บริเวณชายแดน
2. สำรวจความพร้อม และความคิดเห็นของภาคเอกชน ผู้ประกอบการ ผู้ผลิตประชาชนภายในพื้นที่ต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน
3. เปรียบเทียบรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่บริเวณชายแดนกับประเทศที่เป็น Best Practice
4. สรุปข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของบริเวณจุดผ่านแดน “ด่านชายแดนสะเดา” และแบบจำลองทางธุรกิจโซ่อุปทานยางพารา เพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนให้ได้แนวทางที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ได้

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยนี้จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลปัจจุบันของระบบโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงระบบโซ่อุปทาน การขนส่ง และรูปแบบการค้าของสินค้าที่สำคัญ (ผลิตภัณฑ์ยางพารา) ที่บริเวณด่านชายแดน ประเภทอุตสาหกรรม และกฎระเบียบท้องถิ่นเฉพาะที่บริเวณด่านชายแดนสะเดาและลงพื้นที่สำรวจหาข้อมูลปฐมภูมิถึงความเห็นความต้องการ ความสนใจของภาครัฐ เอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ต่อการใช้ การบริหารพื้นที่บริเวณชายแดนด่านสะเดาพร้อมทั้งทำการสัมภาษณ์เชิงลึกและประชุมกลุ่มย่อยกับบุคคลสำคัญ (Key Informant) ที่เกี่ยวข้องทั้งระดับเชิงนโยบายและปฏิบัติ เพื่อให้ได้เป็นรูปแบบและแนวทางการดำเนินธุรกิจบริเวณพื้นที่ชายแดน ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบทางธุรกิจการค้าชายแดน เพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของภาคเอกชนและผู้ที่มีส่วนได้เสียอย่างมีประสิทธิภาพ

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. แนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ โซ่อุปทานการค้าชายแดนของผลิตภัณฑ์ยางพาราและแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา
2. ข้อเสนอแนะรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่บริเวณชายแดนกับประเทศที่เป็น Best Practice บริเวณจุดผ่านแดน ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม

การค้าชายแดนมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยมีไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ช่วยสนับสนุนให้ไทยมีบทบาทในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคหรือที่รู้จักในนามของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Corridors: : GMS Economic Corridors) เป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการค้าขาย การลงทุนทั้งในภาคอุตสาหกรรมบริการ และเกษตรกรรมระหว่างประเทศ ส่วนอีกปัจจัยที่สำคัญที่ส่งผลให้การค้าชายแดนที่แม้ไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องคือการดำเนินการของแต่ละประเทศตามกรอบความตกลงเพื่อมุ่งสู่การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อีกทั้งภาครัฐยังมีแผนการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งขยายตัวเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยเสริมโอกาสในการขยายตลาดของธุรกิจไทย รวมทั้งกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน ส่งผลให้ไทยมีบทบาทสูงในด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านด่านชายแดนสำคัญที่กระจายตัวอยู่ตามขอบชายแดนในภาคต่างๆของไทย

2.1 กรอบแนวความคิดของการวิจัย

การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเจริญเติบโตด้านการขนส่งคมนาคมนี้จะต้องมีการดำเนินงานแบบเป็นองค์รวม โดยพิจารณาถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้า รูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเภทอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน และ ที่เกี่ยวข้องตลอดจนความต้องการของ ภาคเอกชน จึงจะทำให้ได้มาซึ่งระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับปริมาณการค้าขนส่งสินค้าในพื้นที่ชายแดนที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เมืองชายแดนนั้นสามารถเป็นประตูการผลิตกระจายสินค้า ประตูการคมนาคมขนส่ง และประตูเชื่อมโยงการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ ส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจของท้องถิ่นให้เกิดความยั่งยืนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผู้ประกอบการ แต่ในปัจจุบัน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการยังขาดการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบส่งผลให้ไม่สามารถส่งเสริมการค้าชายแดนได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการยังไม่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างเต็มที่

ด้วยปัญหาดังกล่าวคณะผู้วิจัยเห็นว่าควรให้มีการศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการส่งเสริมการค้าชายแดนของสินค้าในระบบโซ่อุปทานของสินค้าที่สำคัญบริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดาจังหวัดสงขลาซึ่งคือสินค้าเกี่ยวข้องกับยางพารา โดยจะทำการวิเคราะห์โซ่อุปทานการค้าชายแดนและศักยภาพของพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ปัจจุบัน (As is) และที่ต้องพัฒนาเพิ่มขึ้นในอนาคต (To be) และนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการค้าดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนโดยประยุกต์ใช้แนวคิดและทฤษฎีต่างๆ ในหัวข้อต่อไป เช่น กรอบแนวคิดของการทำการวิเคราะห์ PEST, SWOT, Five Forces, การเก็บข้อมูล, สัมภาษณ์ และ แบบจำลองทางธุรกิจ เป็นต้น

2.2 วิธีการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Methods of Collecting Primary Data)

ในที่นี้คำว่า “ข้อมูลปฐมภูมิ” หมายถึงข้อมูลประเภทหนึ่งที่ใช้ในงานวิจัยซึ่งถูกจัดเก็บจากต้นกำเนิดของข้อมูลโดยตรงจึงเป็นข้อมูลที่ให้รายละเอียดที่ลึกซึ้ง ทันสมัย มีความผิดพลาดน้อย แต่ยังเป็นข้อมูลที่ยังต้องนำมาจัดระเบียบ รวบรวมตีความ และประมวลผล เพื่อให้สามารถนำไปใช้ได้ง่ายขึ้น

ข้อมูลปฐมภูมิส่วนใหญ่ รวบรวมได้จากแหล่งข้อมูลที่เป็นตัวบุคคล ดังนั้นผู้วิจัยสามารถเก็บข้อมูลแบบนี้ได้จาก

- การสัมภาษณ์ส่วนบุคคล (Personal Interview) ซึ่งจะต้องมีการพบปะกันระหว่างผู้หาข้อมูลและผู้ให้ข้อมูล และสามารถทำได้ทั้งในรูปแบบของการสัมภาษณ์รายบุคคล หรือเป็นการสัมภาษณ์กลุ่ม หรือการอภิปรายเฉพาะกลุ่ม (Focus Group Discussion)
- การเก็บข้อมูลแบบไม่พบตัวบุคคลผู้ให้ข้อมูล เช่น การสอบถามทางโทรศัพท์ การสังเกต การส่งแบบสอบถาม ฯลฯ

โดยทั่วไป ปริมาณของข้อมูล และลักษณะของข้อมูลที่นักวิจัยต้องการ ขึ้นอยู่กับ รูปแบบของงานวิจัย และวัตถุประสงค์ของงานวิจัย ยกตัวอย่างเช่น งานวิจัยเชิงสำรวจ (Exploratory Research) ซึ่งต้องการข้อมูลในเชิงคุณภาพ (Qualitative Data) ในปริมาณมาก ซึ่งข้อมูลส่วนใหญ่อาจจะได้จากการอภิปรายเฉพาะกลุ่ม (Focus Group) การสัมภาษณ์ส่วนบุคคล (Personal Interviews) รวมทั้ง การสังเกตพฤติกรรม หรือเหตุการณ์ต่างๆ

ส่วนในกรณีของงานวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) หรือ งานวิจัยเชิงเหตุ – ผล (Causal Research) ซึ่งต้องการข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Data) ในปริมาณมาก ผู้วิจัยอาจจะเก็บรวบรวมข้อมูลจากการทำสำรวจกลุ่มตัวอย่างขนาดใหญ่ (Large – Scale Survey) หรือ การสืบค้นข้อมูลจากฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Database)

2.2.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิเชิงคุณภาพ (Qualitative Primary Data)

สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิเชิงคุณภาพ มีวิธีการเก็บรวบรวมอยู่ 2 แนวทางหลัก ได้แก่ การสังเกตการณ์ (Observation) และ การสัมภาษณ์ (Interview) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.2.1.1 การสังเกตการณ์ (Observation)

การสังเกตการณ์ (Observation) คือการเฝ้าดูสิ่งที่เกิดขึ้นอย่างใส่ใจและมีระเบียบวิธี เพื่อวิเคราะห์หรือหาความสัมพันธ์ของสิ่งที่เกิดขึ้นนั้นกับสิ่งอื่น โดยการสังเกตที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพมี 2 แบบ ได้แก่ การสังเกตแบบมีส่วนร่วม และ การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.2.1.1.1 การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

คือการสังเกตที่ผู้สังเกตเข้าไปใช้ชีวิตร่วมกับกลุ่มคนที่ถูกศึกษา มีการทำกิจกรรมร่วมกัน จนผู้ถูกศึกษายอมรับว่าผู้สังเกตมีสถานภาพบทบาทเช่นเดียวกับตน ผู้สังเกตจะต้องปรับตัวให้เข้ากับกลุ่มคนที่ศึกษา โดยอาจเข้าไปฝังตัวอยู่ในเหตุการณ์ เข้าไปอาศัยอยู่ในชุมชนเป็นเวลานาน จนคนในชุมชนรู้สึกว่าเป็นเรื่องธรรมดาที่มันักวิจัยมาอาศัยอยู่

- ข้อดี
 - ทำให้ผู้วิจัยได้รับการยอมรับและสนิทสนมกับกลุ่มที่จะศึกษา โดยที่ผู้ถูกสังเกตไม่รู้ตัวว่าถูกสังเกต หรือเฝ้าดู จึงมีพฤติกรรมที่เป็นไปตามธรรมชาติ ซึ่งทำให้ผู้วิจัยได้รับข้อมูลที่แท้จริง
 - ทำให้เห็นภาพรวมของเหตุการณ์ต่างๆ อย่างเป็นธรรมชาติมากที่สุด และผู้วิจัยเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย
 - สามารถตรวจสอบข้อมูลได้ซ้ำๆ
- ข้อจำกัด
 - มักใช้ได้กับการศึกษากลุ่มประชากรขนาดเล็ก
 - นักวิจัยต้องระวังมิให้ตนเองเข้าไปมีความรู้สึกร่วมและผูกพันทางอารมณ์จนขาดความเที่ยงตรง อาจเป็นเหตุให้มีอคติ หรือเข้าข้างกลุ่มที่กำลังศึกษาได้ ซึ่งอาจส่งผลให้ข้อมูลขาดความเที่ยงตรง
 - การจดบันทึกเหตุการณ์ต่างๆ ทำได้ลำบากขณะอยู่ร่วมกิจกรรมกับกลุ่ม

2.2.1.1.2 การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-Participant Observation)

การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-Participant Observation) คือการสังเกตที่ผู้วิจัยเฝ้าสังเกตอยู่ภายนอก โดยไม่เข้าไปร่วมในกิจกรรมที่ทำอยู่

- ข้อดี
 - การเก็บข้อมูลทำได้ง่าย จึงมักจะเป็นวิธีการที่ใช้ในช่วงของการเริ่มต้นเก็บข้อมูล
 - ไม่ต้องเสียเวลาให้ได้รับการยอมรับจากกลุ่มศึกษา เพราะผู้วิจัยมีบทบาทเป็นคนนอก ทำให้มีโอกาสเกิดอารมณ์ร่วมน้อย
 - สามารถเก็บข้อมูลได้ในระยะเวลานาน และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยกว่าวิธีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม

■ ข้อจำกัด

- ถ้าผู้สังเกตรู้ว่าถูกสังเกต อาจทำให้ไม่แสดงพฤติกรรมที่เป็นธรรมชาติออกมา
- ข้อมูลที่ได้ไม่ละเอียดหรือสมบูรณ์เท่าวิธีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม

สิ่งที่เป็นข้อควรระวังของการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสังเกตการณ์ คือ การสังเกตการณ์จะต้องไม่ละเมิด สิทธิ และความเป็นส่วนตัวของผู้ถูกตรวจสอบ (Non – Violation of Rights and Privacy of Respondents) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรณีของการศึกษาพฤติกรรมมนุษย์

2.2.1.2 การสัมภาษณ์ (Interview)

การสัมภาษณ์ (Interview) คือ การสนทนาซักถามอย่างมีจุดมุ่งหมาย เพื่อให้ได้ข้อมูลเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่ต้องการ ในบางกรณี ข้อมูลจากการสัมภาษณ์จะช่วยอธิบายถึงสิ่งที่นักวิจัยพบเห็น หรือสังเกตได้แต่ยังไม่เข้าใจ ซึ่ง การสัมภาษณ์จะทำให้ นักวิจัยเข้าใจในประเด็นดังกล่าวมากยิ่งขึ้น การสัมภาษณ์จำเป็นต้องมีโครงสร้างของคำถาม โดยผู้วิจัย/ผู้สัมภาษณ์ จะต้องสามารถควบคุมทิศทางโครงสร้างของคำถามให้สอดคล้องกับ ประเด็นที่นักวิจัยต้องการทราบ หรือปัญหาในการวิจัย

ประโยชน์ของการสัมภาษณ์ คือ การได้รับข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถ้าประเด็นปัญหา ของงานวิจัย เป็นประเด็นที่มีความซับซ้อน หรือ ในกรณีที่ผู้วิจัยต้องการวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity) ของประเด็น ปัญหาดังกล่าว

ในการสัมภาษณ์อาจจะมีการใช้คำถามปลายเปิด (Open – Ended Question)¹ เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ได้แสดง ความคิดเห็นอย่างเต็มที่ และ ถ้าหากการสัมภาษณ์เป็นแบบเผชิญหน้า (Face – to – Face) ผู้สัมภาษณ์/นักวิจัย สามารถเห็น ถึง สีหน้า ท่าทาง การแสดงออก ซึ่งถือเป็นข้อมูล (ภาษาร่างกาย) ที่แสดงให้เห็นถึงทัศนคติ แนวคิด ความรู้สึก ของผู้ถูก สัมภาษณ์ที่มีต่อประเด็นดังกล่าว (Feedback and Visual Aids) นอกจากนี้ การสัมภาษณ์ ยังเป็นวิธีการได้มาซึ่งข้อมูลที่มีความ ยืดหยุ่น และคล่องตัว เนื่องจาก การสัมภาษณ์สามารถทำได้ทุกที่ อีกทั้งยังสามารถเพิ่มจำนวนผู้ถูกสัมภาษณ์ได้ เพียงแค่ เลือกผู้มีส่วนร่วมที่สอดคล้องกับเป้าหมายของงานวิจัย และอธิบายถึงผลประโยชน์จากงานวิจัยให้ผู้ถูกสัมภาษณ์รับทราบ

สำหรับคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ ควรจะเป็นคำถามที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์กับงานวิจัย หรือช่วยในการ ปรับปรุงผลการวิจัยให้ดีขึ้น ดังนั้น คำถามที่ไม่เกี่ยวข้องกับการวิจัยจึงไม่ควรรวมอยู่ในการสัมภาษณ์ ทั้งนี้เพื่อเป็นการ ประหยัดเวลาของทั้งผู้ให้สัมภาษณ์ และตัวผู้สัมภาษณ์เอง

การสัมภาษณ์ สามารถแบ่งออกได้ 6 ประเภท ตามลักษณะโครงสร้าง และวิธีการปฏิบัติ ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

2.2.1.2.1 การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interviews)

การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interviews) มีลักษณะดังนี้

- ผู้สัมภาษณ์จะมีการกำหนดลำดับของคำถามปลายเปิดในการสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้า
- ลำดับของคำถาม และวิธีการในการสัมภาษณ์จะเหมือนกัน สำหรับผู้ถูกสัมภาษณ์แต่ละราย ทั้งนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาอคติในการสัมภาษณ์ (Biased Data) และความไม่คงเส้นคงวาของคำตอบ (Inconsistent Data)
- การสัมภาษณ์มีแนวทางปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน ทั้งนี้เพื่อให้แน่ใจว่า ข้อมูล หรือคำตอบ (Responses) ที่ได้จากผู้ถูกสัมภาษณ์แต่ละรายสามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้
- ในระหว่างการสัมภาษณ์ อาจจะมีการจดบันทึก หรือทำการบันทึกเสียงจากผู้ถูกสัมภาษณ์ได้ (แต่ต้อง ได้รับความยินยอมจากผู้ถูกสัมภาษณ์ และในกรณีของการทำบันทึก ควรจะมีการจัดทำสำเนาให้กับ ผู้ถูกสัมภาษณ์ด้วย)

2.2.1.2.2 การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi – Structured Interviews)

สำหรับการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi – Structured Interviews) มีลักษณะสำคัญ ดังนี้

¹ คำถามปลายเปิด (Open – Ended Questions) หมายถึง คำถามที่ผู้ตอบ ตอบได้อย่างอิสระ ไม่กำหนดคำตอบตายตัว คือเปิดโอกาสให้ผู้ถูกถามได้อธิบาย หรือพูดถึง แนวความคิดของตัวเองได้อย่างอิสระ ขณะที่ คำถามปลายปิด (Close – Ended Questions) หมายถึง คำถามที่มีคำตอบแน่นอน มีคำตอบให้เลือก คำถามต้องการคำตอบเป็น จำนวนหรือต้องการคำตอบเพียงใช่หรือไม่ หรือเป็นคำตอบสั้น ๆ ที่ไม่มีการอธิบายรายละเอียด

- ลำดับของคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ไม่มีการกำหนดไว้ล่วงหน้า โดยผู้สัมภาษณ์อาจจะเริ่มต้นการสัมภาษณ์ด้วยการอธิบายถึงข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับงานวิจัย เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์เข้าใจถึงวัตถุประสงค์ นอกจากนี้ ผู้สัมภาษณ์สามารถถามคำถามอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหาได้ โดยที่คำถามดังกล่าวไม่ได้ถูกรวมเอาไว้ในรายการคำถามที่ถูกกำหนดเอาไว้ล่วงหน้า
- อย่างไรก็ตาม การสัมภาษณ์ยังคงมีแนวทางปฏิบัติ และทิศทางในการถามคำถามที่เป็นมาตรฐาน แต่อนุญาตให้ผู้สัมภาษณ์ถามคำถามอื่นๆ ได้ ซึ่งจะมีความคล่องตัวมากกว่าการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง
- ตัวอย่างของ Semi – Structured Interviews รูปแบบหนึ่ง ได้แก่ การสัมภาษณ์กลุ่มย่อย (Focus Group) ซึ่งเป็นวิธีการที่ใช้บ่อยครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) อาทิ การวิจัยเชิงสำรวจ (Exploratory Research)

โดยทั่วไป การสัมภาษณ์กลุ่มย่อย (Focus Group) มีลักษณะเป็นทั้งการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi – Structured Interviews) และ การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) เนื่องจากในการทำ Focus Group วิทยาการ/ผู้สัมภาษณ์ จะอนุญาตให้ผู้เข้าร่วมสามารถตอบคำถามได้อย่างเป็นอิสระ นอกจากนี้ ผู้สัมภาษณ์จะคอยกระตุ้นให้ผู้เข้าร่วม อธิบายถึงเหตุผลของพฤติกรรม หรือทางเลือกของตนเอง (ซึ่งอาจจะใช้คำถามที่อยู่นอกเหนือจากรายการคำถามที่กำหนดไว้) อย่างไรก็ตาม โดยส่วนใหญ่แล้วผู้สัมภาษณ์จะมีการลำดับคำถาม หรือหัวข้อในการสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้าแล้ว

ข้อสังเกตประการหนึ่งที่สำคัญของการทำ Focus Group คือ Focus Group เป็นการรวมเอากลุ่มตัวอย่าง (ผู้ถูกสัมภาษณ์) ที่มีลักษณะเดียวกัน (Common Ground) ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างในกรณีนี้จึงไม่มีลักษณะของตัวแปรสุ่ม (Nonrandom Sample) กล่าวคือ ผู้วิจัยไม่สามารถกำหนดค่าความน่าจะเป็นของการสุ่มตัวอย่างได้

การทำ Focus Group มีทั้งข้อได้เปรียบ และเสียเปรียบ ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

- ข้อได้เปรียบของการทำ Focus Group อยู่ที่ Focus Group เป็นเครื่องมือที่สามารถประยุกต์ใช้ได้กับทุกแง่มุมของงานวิจัยเชิงธุรกิจ แม้ว่าจะเป็นประเด็นการสัมภาษณ์ที่มีความซับซ้อน หรือมีแนวโน้มที่จะสร้างความขัดแย้งก็ตาม เช่น ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อเรียกร้องทางการเมือง ภาษี การเลือกตั้ง การทำประชานิยม ฯลฯ
- ข้อเสียเปรียบของการทำ Focus Group อาจเกิดขึ้นในกรณีที่ (1) ผู้วิจัยต้องการใช้ข้อมูลที่ได้จากการทำ Focus Group สำหรับการตัดสินใจเชิงนโยบาย ซึ่งอาจจะนำไปสู่การตัดสินใจที่มีความลำเอียง และผิดพลาด เนื่องจาก การทำ Focus Group เป็นเพียงการรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างขนาดเล็ก จึงเป็นตัวแทนที่ไม่ดีสำหรับกลุ่มประชากร ดังนั้น นักวิจัยควรตระหนักอยู่เสมอว่า Focus Group เป็นเพียงเครื่องมือที่ใช้ในการแสวงหาแนวคิดใหม่ๆ แต่ไม่ควรถูกนำมาใช้เพื่อประกอบการตัดสินใจ นอกจากนี้ ข้อสรุปที่ได้จากการทำ Focus Group ควรจะถูกนำไปทดสอบก่อนที่จะนำมาใช้จริงในงานวิจัย และ (2) การทำ Focus Group มีต้นทุนสูง อาทิ ต้นทุนในการแสวงหาผู้เข้าร่วม ต้นทุนค่าสถานที่ ต้นทุนการบันทึกเสียง/ภาพ รวมทั้งต้นทุนในการวิเคราะห์ข้อมูล และการจัดเตรียมรายงาน

2.2.1.2.3 การสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Interviews)

ในกรณีของการสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Interviews) แนวทางการสัมภาษณ์มีลักษณะ ดังนี้

- ไม่มีการจัดลำดับของคำถามใดๆทั้งสิ้นในการสัมภาษณ์ กล่าวคือ การสัมภาษณ์มีลักษณะอิสระ และ เป็นการอภิปรายที่เปิดโอกาสให้กับผู้เข้าร่วมทุกคนในการแสดงความคิดเห็น (Free and Open Discussion) เกี่ยวกับประเด็นปัญหา หรือ หัวข้อที่อยู่ในความสนใจของผู้วิจัย
- ประโยชน์ของการสัมภาษณ์ในลักษณะนี้อยู่ที่ การถามปัญหาแบบเจาะลึกซึ่งทำให้ผู้วิจัยเข้าใจถึงแง่มุมต่างๆ เกี่ยวกับปัญหาที่ทำการศึกษามากยิ่งขึ้น

การสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง ส่วนใหญ่จะเป็นเครื่องมือที่ถูกใช้ในงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) อาทิ งานวิจัยเชิงสำรวจ (Exploratory Research) โดยการสัมภาษณ์ในลักษณะนี้มีประโยชน์ในแง่ของการกำหนดกรอบแนวคิด (Conceptual Framework) เพื่อใช้สำหรับการทดสอบต่อไป

2.2.1.2.4 การสัมภาษณ์เชิงลึก (Depth Interviews)

การสัมภาษณ์เชิงลึก (Depth Interviews) ถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interviews) แบบเผชิญหน้า (Face-to-Face) ในกรณีนี้ผู้ถูกสัมภาษณ์จะถูกเลือกจากนักวิจัย ด้วยเหตุผลที่ว่า ผู้ถูกสัมภาษณ์เป็นผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจเป็นพิเศษในเรื่องที่ผู้วิจัยกำลังศึกษา

ในการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้สัมภาษณ์จะต้องมีการวางแผนแนวทางในการสัมภาษณ์ รวมทั้งมีการกำหนดคำถามในการสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้าเช่นเดียวกับกรณีของการทำ Focus Group แต่การสัมภาษณ์เชิงลึกจะเปิดโอกาสให้ผู้สัมภาษณ์ได้ทราบถึง เหตุผลเบื้องหลังในเชิงลึกในระดับที่มากกว่าการทำ Focus Group ทั้งนี้เทคนิคที่ใช้ในการสัมภาษณ์ คือ “Why Why Why?” ซึ่งเป็นการถามคำถามที่เน้นถึงการแสดงเหตุผลซ้ำกันหลายๆครั้งเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงที่ต้องการ

สิ่งที่จำเป็นในการสัมภาษณ์เชิงลึก คือ การที่ผู้สัมภาษณ์จะต้องทำให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นคำถามให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้สัมภาษณ์ ในการสร้างบรรยากาศที่เป็นกันเอง รวมไปถึง ความรู้ความเข้าใจในประเด็นที่ต้องการสัมภาษณ์ อย่างไรก็ตาม ข้อเสียเปรียบของการสัมภาษณ์เชิงลึกอยู่ที่ต้นทุนในการดำเนินงาน จะอยู่ในระดับที่สูงกว่าการทำ Focus Group เนื่องจากการสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัว แทนที่จะเป็นการสัมภาษณ์แบบกลุ่มเล็ก

2.2.1.2.5 การสะท้อนให้เห็นภาพ (Projective Techniques)

การสะท้อนให้เห็นภาพ (Projective Techniques) เป็นวิธีการหนึ่งที่ใช้ในการแก้ปัญหาข้อบกพร่องของการทำ Focus Group กล่าวคือ ในการทำ Focus Group ซึ่งเกี่ยวข้องกับการสัมภาษณ์ กระบวนการของการสัมภาษณ์ อาจจะมีอิทธิพลต่อผู้ให้สัมภาษณ์ อาทิ ผู้ให้สัมภาษณ์อาจจะไม่กล้าให้ข้อเสนอแนะ หรือข้อคิดเห็นที่ชัดเจน เนื่องจากกลัว หรือเกรงใจอิทธิพลของผู้สัมภาษณ์ หรือไม่เข้าใจเป้าหมายของการสัมภาษณ์ที่แท้จริง ฯลฯ

ดังนั้น เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยสามารถใช้เทคนิคการสะท้อนให้เห็นภาพ (Projective Techniques) ภายใต้วิธีการนี้ ผู้สัมภาษณ์จะทำการสร้างสถานการณ์จำลอง หรือ บุคคลจำลอง ที่ไม่มีตัวตนอยู่จริง (ซึ่งอาจจะมีอุปกรณ์ หรือ เครื่องมืออื่นๆ (Thematic Apperception) ร่วมด้วย อาทิ การใช้รูปภาพ การเติมคำในช่องว่าง การใช้คำ หรือประโยคที่สอดคล้องกับสถานการณ์ ฯลฯ) แล้วให้ผู้ตอบคำถามวิพากษ์วิจารณ์ถึงเหตุการณ์ หรือพฤติกรรมของบุคคลจำลองเหล่านี้ ซึ่งผลการทดลองพบว่า ข้อมูลที่ได้จากวิธีการนี้ จะสะท้อนให้เห็นถึงแรงจูงใจเบื้องหลังของผู้ให้สัมภาษณ์อย่างแท้จริง

2.2.1.2.6 กรณีศึกษา (Case Studies)

กรณีศึกษา (Case Studies) คือการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรม เหตุการณ์ หรือ พฤติกรรมที่เฉพาะเจาะจงซึ่งอยู่ในความสนใจของนักวิจัย โดยเหตุการณ์ หรือ พฤติกรรมดังกล่าวจะต้องเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นในโลกแห่งความเป็นจริง

หลักการของการทำกรณีศึกษา คือ การทำให้นักวิจัยเข้าใจถึงภาพรวมของเหตุการณ์ หรือ พฤติกรรมในทุกแง่มุม จากการศึกษาสภาพความเป็นจริงของการเกิดพฤติกรรม หรือเหตุการณ์นั้นๆ

ข้อได้เปรียบของการทำกรณีศึกษา คือ กรณีศึกษาทำให้นักวิจัยทราบถึงตัวแปรทั้งหมดที่มีผลกระทบต่อเหตุการณ์ หรือพฤติกรรมที่สนใจตามสภาพความเป็นจริง อย่างไรก็ตาม การทำกรณีศึกษา นักวิจัยจะต้องทำการกำหนด “หน่วยการวิเคราะห์ (Unit of Analysis)” และ “ช่วงเวลาที่ใช้ในการศึกษา (Time Frame)” อย่างถูกต้อง ชัดเจน และสมเหตุสมผล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรณีศึกษาที่ต้องมีการเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มเหตุการณ์ หรือพฤติกรรม

2.2.2 แนวทางการเก็บข้อมูลปฐมภูมิเชิงปริมาณ

โดยทั่วไป เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ คือ การใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) หรือ การสังเกตการณ์ (Observations) จากกลุ่มประชากร (ในกรณีที่กลุ่มประชากรมีขนาดเล็ก) หรือ กลุ่มตัวอย่างที่นักวิจัยสนใจ (ในกรณีที่กลุ่มประชากรมีขนาดใหญ่ด้วยการทำงานวิจัยเชิงสำรวจ หรือ Survey Research) โดยข้อมูลปฐมภูมิในที่นี้ครอบคลุม

ข้อมูลเชิงคุณภาพ อาทิ ความเชื่อ ความคิดเห็น ทักษะ พฤติกรรม รูปแบบการดำเนินชีวิต (Lifestyles) หรือ ข้อมูลทั่วไปอื่นๆ เชิงปริมาณ อาทิ เพศ อายุ การศึกษา รายได้ ลักษณะอาชีพ จำนวนลูกจ้าง ฯลฯ

สิ่งที่เป็ข้อควรระวังในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้ แบบสอบถาม คือ การที่นักวิจัยจะต้องเข้าใจถึงพฤติกรรม และทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถาม รวมทั้งผลกระทบของกระบวนการเก็บแบบสอบถามที่มีต่อการให้ข้อมูลของผู้ตอบ เช่น ในกรณีที่คำถามในแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัว หรือประเด็นอ่อนไหวทางการเมือง ศีลธรรม จรรยาบรรณ อาจทำให้ผู้ตอบพยายามที่จะอำพรางพฤติกรรม หรือข้อมูลที่แท้จริง ซึ่งอาจทำให้ข้อมูลที่ได้รับมีการบิดเบือน หรือมีความลำเอียงได้

สำหรับแนวทางการทำงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research)² โดยมีวัตถุประสงค์อยู่กับการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิเชิงปริมาณ มีแนวทางการดำเนินการ 3 ลักษณะ ได้แก่

- **Self – Completion Survey** (หน่วยตัวอย่างเป็นผู้ตอบคำถามด้วยตนเอง) ได้แก่ การทำสำรวจทางจดหมาย (Mail Survey), การสำรวจผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต หรือเครือข่ายอื่นๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ (Internet/Electronic Survey), การวางแบบสอบถามไว้และเก็บคืนในภายหลัง (Drop – Off/Pick – Up Survey) ฯลฯ
- **Interviewer – Completion Survey** (ผู้สัมภาษณ์เป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูล และเป็นผู้ตอบคำถามแทนหน่วยตัวอย่าง) ได้แก่ การสัมภาษณ์ส่วนบุคคล (Personal Interview) หรือการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ (Telephone Survey)
- **Observation** (การสังเกตการณ์) ได้แก่ การนับจำนวน การรวบรวมข้อมูลเชิงพฤติกรรมโดยการสังเกต ฯลฯ (ซึ่งข้อมูลส่วนใหญ่ในกรณีนี้ จะเป็นข้อมูลเชิงตัวเลข)

ในกรณีที่ผู้วิจัย มีความจำเป็นที่จะต้องใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ สิ่งทีผู้วิจัยจะต้องคำนึงถึง คือ “วิธีการสร้างแบบสอบถาม” ซึ่งแบบสอบถามที่ดีนั้นจะต้องสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และเป้าหมายของงานวิจัย สำหรับข้อดี และข้อเสียของการใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ในแต่ละวิธีการแสดงในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 ข้อดี และข้อเสียของการใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ในแต่ละวิธีการ

วิธีการ	ข้อดี	ข้อเสีย
(1) การใช้ Mail Survey อาทิ จดหมาย Fax ฯลฯ ในการส่งแบบสอบถามไปยังผู้ตอบ (Respondants) พร้อมจดหมายชี้แจง (วิธีการนี้เหมาะสมในกรณีที่กลุ่มตัวอย่างมีขนาดใหญ่ และมีการกระจายตัวในระดับสูง)	■ สามารถเข้าถึงข้อมูลจำนวนมากได้อย่างกว้างขวางทั่วถึง (กรณีกลุ่มตัวอย่างมีขนาดใหญ่) ■ ไม่จำเป็นต้องมีการระบุชื่อของผู้ตอบ ■ ต้นทุนการสำรวจค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับวิธีอื่นๆ ■ ผู้ตอบไม่ได้รับอิทธิพลใดๆ จากผู้วิจัยในการตอบคำถาม	■ ไม่ควรถามคำถามที่มีความซับซ้อน หรือมีรายละเอียดมากเกินไป ■ อัตราการตอบสนอง (Response Rate) อยู่ในระดับต่ำ ■ เนื่องจากความง่ายของคำถามทำให้ในบางกรณีข้อมูลที่ได้รับไม่สามารถอธิบายถึงประเด็นสำคัญในงานวิจัยได้ ■ การติดตามผู้ที่ไม่ตอบแบบสอบถามทำได้ค่อนข้างยาก
(2) การเก็บข้อมูลจากบุคคลโดยตรง อาทิ การสัมภาษณ์แบบซึ่งหน้า (Face – to – Face) วิธีการนี้เหมาะสมกับกลุ่มตัวอย่างที่มีขนาดเล็ก และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ	■ ผู้ตอบมีความสนใจ สืบความเอาใจใส่กับประเด็นที่นักวิจัยกำลังศึกษาอยู่ได้ดีกว่า ■ เหมาะสมกับกรณีที่คำถามของงานวิจัยมีความซับซ้อน	■ มีต้นทุนทางด้านเวลา และการเงินค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการอื่นๆ ■ ในบางกรณี ผู้วิจัย/ผู้สัมภาษณ์ มีอิทธิพลต่อคำตอบที่ได้รับ

² การทำงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เหมาะสมในกรณีที่กลุ่มประชากรมีขนาดใหญ่ เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็วกว่าการสัมภาษณ์เชิงลึก

วิธีการ	ข้อดี	ข้อเสีย
ประเด็นอ่อนไหว เช่น ประเด็นความขัดแย้ง การเมือง ฯลฯ	■ กรณีนี้สามารถตั้งกระทู้ถาม – ตอบข้อสงสัยเกี่ยวกับประเด็นที่ศึกษาได้ดีกว่าวิธีการอื่นๆ ■ อัตราการตอบสนอง (Response Rate) อยู่ใน ระดับ สูง เมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการอื่นๆ	■ เข้าถึงกลุ่มข้อมูลได้เพียงจำนวนที่น้อย ■ ครอบคลุมกลุ่มตัวอย่างขนาดเล็ก
(3) การสัมภาษณ์ผ่านทางโทรศัพท์ (Over the Telephone) เป็นวิธีการที่เหมาะสมกับกรณีที่กลุ่มตัวอย่างมีการกระจายตัวทางภูมิศาสตร์ในระดับสูง	■ สามารถติดต่อกับผู้ตอบได้โดยตรง (Personal Contact) ■ ครอบคลุมข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดได้อย่างทั่วถึง ■ สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย และรวดเร็ว ■ สามารถใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อาทิ Smart Phone คอมพิวเตอร์ ฯลฯ ในการเก็บข้อมูลได้	■ ทำการสัมภาษณ์ได้เพียงในช่วงเวลาที่ค่อนข้างสั้น ■ วิธีการนี้จำกัดเฉพาะกลุ่มตัวอย่าง/บุคคลที่มีโทรศัพท์ ■ ในบางกรณีต้นทุนการสำรวจข้อมูลค่อนข้างสูง
(4) การเก็บข้อมูลผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Surveys) อาทิ การสำรวจทางอินเทอร์เน็ต การใช้ E – Mail	■ ความง่ายของผู้ตอบในการลงทะเบียนเพื่อตอบคำถาม ■ สามารถเข้าถึงผู้ตอบข้อมูลได้อย่างกว้างขวาง (Global Reach) ■ สามารถวิเคราะห์ และรวบรวมข้อมูลในปริมาณมาก ได้อย่างรวดเร็ว ■ ผู้ตอบไม่ได้รับอิทธิพลจากนักวิจัย หรือ ผู้สัมภาษณ์ (ปราศจาก Interview Bias)	■ ข้อมูลส่วนตัวอาจจะถูกเปิดเผยหากมีระบบการจัดการข้อมูลไม่ดี ■ ในบางกรณีต้นทุนการสำรวจข้อมูลค่อนข้างสูง ■ การสร้างแบบสอบถามทำได้ยากในบางครั้ง เนื่องจากต้องอาศัยความรู้ทางด้าน Computer Program ■ วิธีการนี้จำกัดเฉพาะกลุ่มตัวอย่าง/บุคคล ที่มีคอมพิวเตอร์เท่านั้น

2.3 ประเทศที่เป็น Best Practice ด้านการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่บริเวณชายแดน

2.3.1. ทวีปอเมริกาเหนือ

2.3.1.1. พรมแดนสหรัฐอเมริกาและเม็กซิโก

ประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศเม็กซิโกเป็นประเทศที่มีอาณาเขตติดกันเป็นระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,954 ไมล์ หรือ 3,145 กิโลเมตร โดยเขตพื้นที่ตามแนวชายแดนของประเทศสหรัฐอเมริกาเริ่มจากรัฐทางตะวันตกไปยังรัฐทางตะวันออก ได้แก่ รัฐแคลิฟอร์เนีย รัฐริโซนา รัฐนิวเม็กซิโก และรัฐเท็กซัส ส่วนในประเทศเม็กซิโก เริ่มจากรัฐบาจาแคลิฟอร์เนีย รัฐโซโนรา รัฐชิวาว่า รัฐโกอาวิลา รัฐนัวโวเลออน และรัฐตาเมาลิปัส [1] ปัจจุบันมีด่านพรมแดนถาวรระหว่างสองประเทศรวมทั้งสิ้น 47 ด่าน [2] โดยด่านที่เปิดล่าสุดในปี 2010 เป็นสะพานข้ามพรมแดนทั้งสองจากเมือง McAllen รัฐเท็กซัส ไปยังเมือง Reynosa ประเทศเม็กซิโก ชื่อสะพาน Anzalduas [3] รูปแบบหลักของการขนส่งสินค้าผ่านแดนของทั้งสองประเทศจะอยู่ในรูปของการขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุกเป็นหลัก ประมาณ 70% ส่วนอีก 30% นั้นเป็นการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยทางรถไฟ [4]

ในช่วงปี 1986 - 2001 มูลค่าการค้าขายระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศเม็กซิโก มีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วถึงประมาณ 400% [5] ขณะที่ในปี 2009 มูลค่าของการค้าระหว่างสองประเทศมีมูลค่าประมาณ 3 แสน 7 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ และมีอัตราการเพิ่มขึ้นทุกปี ๆ ละประมาณ 7.5% [4] หรือมีมูลค่ามากกว่า 1 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อวันในปัจจุบัน และหากคิดเป็นจำนวนครั้งในการข้ามพรมแดนเพื่อการขนส่งสินค้าทั้งสิ้น 350 ล้านครั้งต่อปี

ในช่วงปี 1993 - 2000 นั้น ด้านพรมแดนที่สำคัญระหว่างประเทศทั้งสอง ล้วนเผชิญปัญหาเดียวกัน คือ ความแออัดของรถขนส่งสินค้าทั้งที่มีการบรรจุสินค้าหรือรถเปล่า (แผนภาพที่ 2.1) ระยะการรอคอยอันยาวนาน และเกิดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าข้ามแดนสูงมาก เนื่องจากสาเหตุหลายประการที่สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ด้านพรมแดนประเทศสหรัฐอเมริกา

- 1) กระบวนการตรวจสอบด้านความมั่นคงของรัฐบาลและด้านศุลกากรของด่านศุลกากรชายแดนที่เข้าซ้อนและล่าช้า มีค่าธรรมเนียมในการให้บริการตรวจสอบสูง
- 2) กฎระเบียบด้านการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศตามข้อตกลง North American Free Trade Agreement : NAFTA ที่กำหนดให้การขนส่งข้ามแดนจากประเทศเม็กซิโกไปยังประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นไปได้ในระยะสั้น (short-haul) ไม่เกิน 150 ไมล์เท่านั้น
- 3) การดำเนินการทางพิธีการทางศุลกากรยังใช้เอกสาร(กระดาษ) เพื่อการตรวจสอบเป็นหลัก
- 4) การขาดมาตรฐานการดำเนินงานที่ชัดเจนของด่านศุลกากร
- 5) บริเวณด้านพรมแดนมีพื้นที่จำกัด
- 6) ถนนบริเวณด้านพรมแดนที่เชื่อมต่อระหว่างสองประเทศไม่เพียงพอและมีขนาดไม่เหมาะสม
- 7) การขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนของทั้งสองประเทศ

ด้านพรมแดนประเทศเม็กซิโก

- 1) การขาดมาตรฐานการดำเนินงานของด่านศุลกากร
- 2) ความไม่เพียงพอของผู้ปฏิบัติงานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
- 3) บริเวณด้านพรมแดนมีพื้นที่จำกัด
- 4) ถนนบริเวณด้านพรมแดนที่เชื่อมต่อระหว่างสองประเทศมีขนาดไม่เหมาะสม
- 5) การดำเนินการทางพิธีการทางศุลกากรยังใช้เอกสาร(กระดาษ) ที่เรียกว่า “pedimento” เพื่อการตรวจสอบเป็นหลัก
- 6) การดำเนินพิธีการผ่านแดน จำเป็นต้องผ่านตัวแทนหรือ broker ที่จดทะเบียนและได้รับอนุญาตเท่านั้น ทำให้ตัวแทนมีอำนาจในการกำหนดราคาหรือค่าใช้จ่ายในการผ่านแดนได้อย่างผูกขาด
- 7) การขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนของทั้งสองประเทศ



แผนภาพที่ 2.1 ความแออัดของสะพานข้ามแดนระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศเม็กซิโก

แนวทางแก้ไขปัญหของประเศสหรัฐอเมริกาในขณะนั้น คือ ใหม่มีการใช้ระบบตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ การพัฒนาเทคโนโลยีในการดำเนินงานของระบบศุลกากร ลดความซับซ้อนของกระบวนการหรือขั้นตอนการดำเนินงานของด่านศุลกากร และการเพิ่มการประสานงานระหว่างหน่วยงานชายแดนของประเทศทั้งสองด้านเวลาการดำเนินงานของหน่วยงานของสองประเทศและข้อมูลระหว่างกัน

สถาบันวิจัยการขนส่งแห่งมหาวิทยาลัยเท็กซัส เอแอนด์เอ็ม และมหาวิทยาลัยเท็กซัสแอสติน ได้พัฒนาสถาบันต้นแบบในการตรวจสอบปริมาณการจราจรที่ข้ามพรมแดนจากประเทศเม็กซิโกไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา โดยการแบ่งปันข้อมูลร่วมกันระหว่างระบบข้อมูลทางการค้าของกระทรวงพาณิชย์ร่วมกับระบบข้อมูลการเงินของกระทรวงการคลัง และระบบการขนส่งของกระทรวงคมนาคม นอกจากนั้นยังมีการสร้างระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างรถบรรทุกสินค้ากับด่านศุลกากรบริเวณพรมแดนที่ต้องการนำสินค้าผ่านแดน การดำเนินงานนี้จะสามารถลดเวลาในการดำเนินงานจากเดิมที่ต้องมีการตรวจสอบเอกสารในระบบกระดาษลงได้

อีกแนวทางที่สำคัญในการแก้ปัญหาการขนส่งระหว่างประเทศทั้งสอง คือ การแก้ไขข้อตกลง NAFTA ให้มีการอนุญาตให้รถขนส่งสินค้าจากประเทศเม็กซิโกสามารถนำสินค้าเข้าไปส่งยังลูกค้าปลายทางในประเทศสหรัฐอเมริกาในระยะทางที่ไกลขึ้น เช่นเดียวกับให้รถขนส่งสินค้าจากประเทศสหรัฐอเมริกาสามารถนำสินค้าเข้าไปส่งยังลูกค้าในประเทศเม็กซิโกในระยะทางที่ไกลขึ้นเช่นกัน แนวทางการแก้ไขปัญหานี้ส่งผลให้มีการขนส่งที่ยาวกลับทั้งสองทิศทางเพิ่มมากขึ้น ทำให้ลดปริมาณรถเปล่าที่ต้องข้ามแดนทั้งสองทิศทางลง ส่งผลต่อการลดการแออัดของด่านพรมแดนทั้งสองได้บางส่วน ลดเวลาการถือครองสินค้าบริเวณด่านพรมแดน และส่งผลให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าลดลงด้วย

ในช่วง 7 ปีแรกของการทดลองใช้แนวทางการแก้ไขดังกล่าวข้างต้น สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกานั้น การดำเนินงานยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ด้านพรมแดนส่วนใหญ่ยังคงใช้ระบบการดำเนินงานแบบเดิม ทำให้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวกระบวนการผ่านแดนระหว่างชายแดนประเทศสหรัฐอเมริกาประเทศเม็กซิโก มีระยะเวลาเฉลี่ยมากกว่ากระบวนการผ่านแดนระหว่างชายแดนประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศแคนาดามากถึงสามเท่า และมีต้นทุนในการขนส่งสินค้าข้ามแดนสูงกว่าเช่นเดียวกัน โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้าผ่านแดน ประกอบไปด้วย ค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมผ่านแดนที่ด่านศุลกากร ค่าค่าธรรมเนียม ภาษีมูลค่าเพิ่ม ค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่งสินค้า

สำหรับการแก้ไขนโยบายการข้ามแดนของรถขนส่งสินค้าตามข้อตกลงของ NAFTA นั้น มีผลสัมฤทธิ์ในกรณีการข้ามแดนของรถบรรทุกสินค้าเข้าสู่ประเทศสหรัฐอเมริกาเท่านั้นที่สามารถระยะเวลาในการขนส่งและต้นทุนรวมลงได้ แต่เนื่องจากประเทศเม็กซิโกยังไม่เปลี่ยนแปลงกฎระเบียบด้านการดำเนินพิธีการศุลกากร และข้อกำหนดที่กำหนดให้การผ่านแดนของสินค้าต้องผ่านตัวแทนหรือ broker ที่จดทะเบียนและได้รับอนุญาตเท่านั้น ทำให้การอนุญาตให้รถขนส่งสินค้าจากประเทศสหรัฐอเมริกาเข้าไปส่งยังลูกค้าในประเทศเม็กซิโกได้โดยตรงนั้น ไม่เกิดประโยชน์ อีกทั้งรถขนส่งสินค้าจากประเทศสหรัฐอเมริกาไม่นิยมการข้ามแดนไปส่งสินค้ายังลูกค้าในประเทศเม็กซิโก เนื่องจากสภาพถนนในประเทศเม็กซิโกไม่มีคุณภาพ การเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทางพิเศษสูง การขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ และน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาแพง

ในปี 2005 มีรายงานการปรับปรุงกระบวนการข้ามแดนโดยการนำเสนอโครงการ FAST (Free and Secure Trade) [6] โดยบริษัทขนส่งสินค้า ผู้ส่งออกสินค้า และพนักงานขับรถ ที่เข้าร่วมโครงการได้นั้นจะต้องผ่านข้อกำหนดขั้นพื้นฐานด้านความน่าเชื่อถือและมาตรฐานความปลอดภัยของรัฐบาลสหรัฐอเมริกาในหลายประเด็น และเมื่อได้รับการอนุมัติแล้ว การขนส่งสินค้าจะสามารถกระทำได้เร็วขึ้นโดยผ่านช่องทางพิเศษ (แผนภาพที่ 2.2 – 2.4) หรือเรียกว่า FAST Lane ข้อดีของการดำเนินงานตามโครงการ FAST ประกอบด้วย

- การเพิ่มความเร็วและประสิทธิภาพในกระบวนการขนส่งสินค้าผ่านแดน
- การลดลงของกระบวนการหรือขั้นตอนการตรวจสอบบริเวณจุดผ่านแดน

- การส่งเสริมความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศเม็กซิโก



แผนภาพที่ 2.2 ช่องทาง FAST Lane บริเวณชายแดนสหรัฐอเมริกาและประเทศเม็กซิโก



แผนภาพที่ 2.3 ช่องทาง FAST Lane บริเวณชายแดนสหรัฐอเมริกาและประเทศเม็กซิโก



แผนภาพที่ 2.4 ช่องทาง FAST Lane บริเวณชายแดนสหรัฐอเมริกาและประเทศเม็กซิโก

การสร้างแบบจำลองการจราจรบริเวณพรมแดนด้วยระบบคอมพิวเตอร์ เป็นอีกแนวทางหนึ่งเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาความแออัดของชายแดนแต่ละด่านที่เหมาะสมในแต่ละช่วงเวลา โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลของการผ่านแดนระหว่างประเทศทั้งสองบริเวณด่านพรมแดนต่าง ๆ ข้อมูลที่สำคัญต่อการนำไปสร้างแบบจำลอง ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก ได้แก่

- 1) ขั้นตอนและเวลาของกิจกรรมการผ่านแดนของพาหนะหรือผู้โดยสาร
- 2) ขั้นตอนและเวลาในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนบริเวณพรมแดน

ผลลัพธ์ของแบบจำลองนี้จะแสดงให้เห็นถึงจำนวนผู้ปฏิบัติงานและจำนวนโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่เหมาะสมในการข้ามแดนในแต่ละพรมแดนในแต่ละช่วงเวลา ทำให้โฉมหน้าของด่านข้ามแดนของแต่ละพรมแดนตามแนวชายแดนของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป ทั้งด้านรูปลักษณ์ ขนาดพื้นที่ และจำนวนผู้ปฏิบัติงาน แผนภาพที่ 2.5 -2.7 แสดงให้เห็นถึงตัวอย่างของด่านพรมแดนสหรัฐอเมริกากับประเทศเม็กซิโกที่ในแต่ละด่านมีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน



แผนภาพที่ 2.5 ด้าน San Ysidro ในเมืองซานดิเอโก รัฐแคลิฟอร์เนีย



แผนภาพที่ 2.6 สะพานซานตาเฟ ที่เชื่อมด้านพรมแดนเอลพาโซ รัฐเท็กซัส กับประเทศเม็กซิโก



แผนภาพที่ 2.7 ด้านพรมแดนซานหลุยส์ รัฐอริโซนา กับประเทศเม็กซิโก

ในปัจจุบันประเทศสหรัฐอเมริกาได้ดำเนินการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงาน โครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายแดน และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยเน้นการแก้ปัญหาหลัก 2 ประการ ได้แก่ ลดความเสี่ยงของการนำสินค้าผ่านแดนเข้าสู่ประเทศและการลดความแออัดของการจราจรบริเวณด้านชายแดน ซึ่งการดำเนินงานในทุกด้านนั้นยังคำนึงถึงการป้องกันสร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย [7]

แนวทางการลดความเสี่ยงของการขนส่งสินค้าผ่านแดน ประกอบด้วย

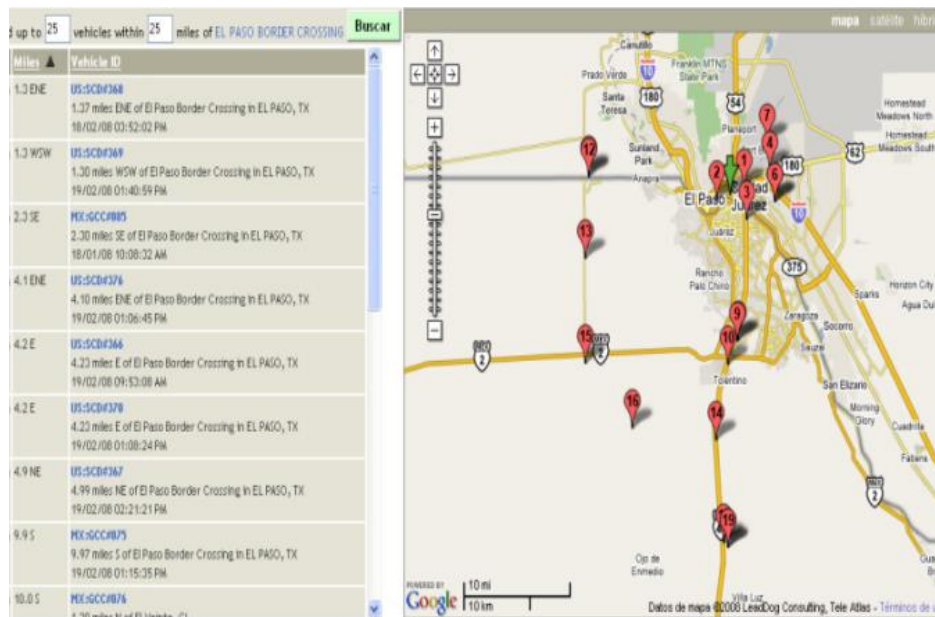
- 1) การพัฒนาจุดผ่านแดนให้มีโครงสร้างพื้นฐานและมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย
- 2) มีระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ
- 3) มีระบบการขึ้นทะเบียนของส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ได้แก่ ผู้ส่งออกสินค้า ผู้ขนส่ง ตัวแทนผู้นำเข้า และพนักงานขับรถ เป็นต้น เพื่อการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้า และการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความเร็วในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น

- Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)
- Free and Secure Trade (FAST)
- Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection (SENTRI)
- Business Alliance for Secure Commerce (BASC)

แนวทางการลดความแออัดของการจราจรบริเวณด้านชายแดน ประกอบด้วย

- 1) การใช้ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ
- 2) การสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อความต้องการผ่านแดนของแต่ละด่าน
- 3) การสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน
- 4) การแบ่งปันข้อมูลระหว่างชายแดนของสองประเทศและด่านชายแดนทั่วประเทศ
- 5) การสร้างระบบติดตามรถขนส่งสินค้าด้วยระบบ GPS ที่สามารถระบุได้ว่ารถขนส่งสินค้าที่ได้ทำเรื่องขออนุญาตผ่านแดนล่วงหน้าจะเข้าสู่บริเวณด่านพรมแดนในเวลาใด ข้อดีอีกประการของการดำเนินงานในแนวทางนี้คือ

สามารถทราบถึงตำแหน่งของรถขนส่งสินค้าที่ผ่านพรมแดนเข้ามายังประเทศสหรัฐอเมริกา ว่าได้เข้าไปอยู่ใน ส่วนใดของของประเทศ (แผนภาพที่ 2.8)



แผนภาพที่ 2.8 ตัวอย่างของระบบติดตามรถขนส่งสินค้าที่ผ่านพรมแดนสหรัฐอเมริกา

2.3.1.2. พรมแดนสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

ประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศแคนาดาเป็นประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันเป็นระยะทางยาวที่สุดในโลก มีความยาวรวมทั้งสิ้น 8,891 กิโลเมตร หรือ 5,525 ไมล์ มีจุดผ่านแดนถาวรระหว่างสองประเทศรวมทั้งสิ้น 15 จุด กระจายอยู่ในทั่วทุกรัฐของสหรัฐอเมริกาที่มีพรมแดนติดกับประเทศแคนาดา [8] ในปี 2012 มูลค่าการค้าทั้งสินค้าและบริการระหว่างสองประเทศมีมูลค่าประมาณ 7 แสน 7 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นมูลค่าที่เกิดจากการค้าผ่านพรมแดนประมาณ 7 แสนล้านเหรียญ และมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเป็น 9 แสน 1 หมื่นล้านเหรียญในปี 2013 [9], [10]

สำหรับการผ่านแดนของสินค้า หรือผู้โดยสาร ระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศแคนาดานั้น ขั้นตอนการดำเนินงานของประเทศสหรัฐอเมริกาหรือลักษณะของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จะเหมือนกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศเม็กซิโกเกือบทุกประการแต่มีประสิทธิภาพกว่า ซึ่งจะเห็นได้ว่าด้านพรมแดนของสหรัฐอเมริกา-แคนาดา กระจายอยู่ใน 10 รัฐ แต่ใช้เจ้าหน้าที่ในการดำเนินงานเพียง 1,000 คน ในขณะที่ด้านพรมแดนระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกา-เม็กซิโก กระจายอยู่ใน 4 รัฐ แต่ต้องใช้เจ้าหน้าที่มากถึง 12,000 คน [11]

ทั้งนี้ในปี 2003 เป็นปีที่ประเทศทั้งสองได้ร่วมกันดำเนินงานปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐานสำหรับสนับสนุนการข้ามพรมแดนระหว่างกัน ผ่านโครงการต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น 224 โครงการ คิดเป็นมูลค่าการลงทุนทั้งหมด \$13,400 ล้านดอลลาร์

โดยแนวทางปฏิบัติสำหรับการดำเนินงานและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการผ่านแดนของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศแคนาดา สามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) มีการสร้างหน่วยดำเนินงานร่วมระหว่างประเทศระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศแคนาดาเพื่อการขนส่งข้ามแดน ภายใต้ชื่อ the U.S.-Canada Transportation Border Working Group (TBWG) โดยในปี 2000 ประเทศทั้งสองได้ลงนามในบันทึกช่วยจำด้านความร่วมมือประสานงานวางแผนการดำเนินงาน การเก็บรวบรวมข้อมูล การแลกเปลี่ยนข้อมูลและเทคโนโลยีระหว่างกัน ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความเร็วในการผ่านแดนของด้านพรมแดนของทั้งสองประเทศ

- 2) การแยกช่องทางผ่านของรถแต่ละประเภทในการผ่านแดนอย่างชัดเจน ตัวอย่างดังแผนภาพที่ 2.9 – 2.11
- 3) มีระบบการขึ้นทะเบียนของส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ได้แก่ ผู้ส่งออกสินค้า ผู้ขนส่ง ตัวแทนผู้นำเข้า และพนักงานขับรถ เป็นต้น ตัวอย่างดังแผนภาพที่ 2.12 เพื่อการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งสินค้า และการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความเร็วในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) และ Free and Secure Trade (FAST) เป็นต้น
- 4) มีการกำหนดเวลาผ่านแดนมาตรฐาน ไม่เกิน 20 นาทีต่อคัน และสร้างระบบสารสนเทศหรือเทคโนโลยีอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานบริเวณพรมแดนของสองประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด อาทิเช่น ระบบ simulation ระบบติดตามรถขนส่งสินค้าด้วยระบบ GPS ระบบการผ่านแดนอัตโนมัติ เป็นต้น
- 5) การกำหนดแนวทางปฏิบัติหรือคู่มือสำหรับการผ่านแดนสำหรับคนและสินค้า โดยคู่มือดังกล่าวจะถูกเผยแพร่ผ่านทาง website ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนั้นแล้วยังมีการอบรมคนขับรถที่ทำหน้าที่ขับรถผ่านพรมแดนเป็นประจำให้ทราบถึงกระบวนการผ่านแดนที่ถูกต้อง โดยส่วนใหญ่แล้วจะมีการจัดการอบรมเดือนละ 1 ครั้งในแต่ละด่าน
- 6) การลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงของทั้งสองประเทศ ที่เกิดจากการผ่านแดนของพาหนะ ผู้โดยสาร และสินค้า โดยใช้ระบบเทคโนโลยีแสมการผ่านแดนอัตโนมัติ ตัวอย่างดังแผนภาพที่ 2.13 – 2.14



แผนภาพที่ 2.9 การแยกช่องทางผ่านแดนของรถประเภทต่าง ๆ



แผนภาพที่ 2.10 การแยกช่องทางผ่านแดนของรถประเภทต่าง ๆ



แผนภาพที่ 2.11 การแยกช่องทางผ่านแดนของรถประเภทต่าง ๆ



แผนภาพที่ 2.12 บัตร FAST Pass ของพนักงานขับรถผ่านชายแดนสหรัฐอเมริกาและแคนาดา



แผนภาพที่ 2.13 การใช้เทคโนโลยีในการแสกนรถผ่านเข้าออกของหน่วยความมั่นคงของรัฐบาลสหรัฐและแคนาดาตามแนวพรมแดนสหรัฐอเมริกาและแคนาดา



แผนภาพที่ 2.14 การใช้เทคโนโลยีในการแทรกสอดผ่านเข้าออกของหน่วยความมั่นคงของรัฐบาลสหรัฐและแคนาดาตามแนวพรมแดนสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

2.3.2. ทวีปยุโรป

เมื่อกล่าวถึงการวางระบบโครงสร้างพื้นฐานของด้านศุลกากรแล้วแน่นอนว่ากลุ่มสหภาพยุโรป (European Union) ย่อมเป็นกลุ่มประเทศที่มีแบบอย่างทางโครงสร้างพื้นฐานที่ดี เพราะเป็นทวีปที่มีการวางแผนในการรวมกลุ่มประเทศที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งทางด้านค่าเงิน และทางด้านการขนส่ง จึงทำให้ระบบโลจิสติกส์ และเอกสารของด้านศุลกากรมีมาตรฐานเดียวกัน [11] จึงส่งผลทำให้มีความสะดวกและรวดเร็วในการทำกิจกรรมทางโลจิสติกส์และการผ่านแดน [12]

ย้อนกลับไปสู่จุดเริ่มต้นก่อนความร่วมมือกันของด้านพรมแดนหรือด้านศุลกากรในกลุ่ม EU เริ่มจากการทำสัญญาอันเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการผ่านแดนระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันและการยอมรับในมาตรฐานที่จะมีการกำหนดขึ้นโดยจะแบ่งเป็นหัวข้อต่าง ๆ ต่อไปนี้ [13]

- 1) ข้อตกลงในยุโรปที่เป็นไปตามกฎการจราจรสากล (AGR: European Agreement on Main International Traffic Arteries)
- 2) อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางถนน (CRM: Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Road)
- 3) พิธีสารเพิ่มเติมเกี่ยวกับ CRM ผ่านทางระบบบันทึกอิเล็กทรอนิกส์
- 4) ข้อตกลงเกี่ยวกับการใช้ป้ายเตือน ป้ายจราจรและสัญญาณจราจร
- 5) ข้อตกลงเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ (APC: Agreement on Minimum Requirements for the Issue and Validity of Driving Permits)
- 6) ประชุมเพื่อหาข้อตกลงเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีทางท้องถนนและการขนส่งสินค้าที่มีการผ่านแดนระหว่างประเทศ
- 7) อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าภายใต้การดูแลของ TIR Carnets (TIR Convention)
- 8) ข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศเป็นครั้งคราวของผู้โดยสารรถบัสและรถประจำทาง (Interbus Agreement)
- 9) ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (GATT: General Agreement on Tariffs and Trade)

- 10) การประชุมร่วมกันเกี่ยวกับการประสานงานกันเพื่อลดความซับซ้อนของพิธีการศุลกากร (WCO Revised Kyoto Convention)
- 11) การประชุมร่วมกันเพื่อการควบคุมการค้าชายแดน (Geneva Convention)

จากหัวข้อจากการประชุมเพื่อหาข้อตกลงข้างต้น เป็นต้นกำเนิดของการกำหนดวัตถุประสงค์ในวงกว้างและเป็นไปตามหลักพื้นฐานหรือแนวความคิดของการขนส่งอย่างอิสระ (Article V of the GATT) ซึ่งมีความสำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับผู้เข้าร่วมประชุมในภูมิภาคบอลข่านตะวันตก เพราะเป็นช่องทางในการเชื่อมต่อระหว่างสหภาพยุโรป กับ ตุรกี คอเคซัส และตะวันออกกลาง โดยที่การประชุมมุ่งเน้นไปที่การอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศ โดยการลดขั้นตอนของพิธีการทางศุลกากรทำให้พิธีการทางศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็ว และลดระยะเวลาของการทำงานร่วมกันระหว่างพรมแดน (Article 7 of the International Convention on Harmonization of Frontier Controls of Goods) ซึ่งสามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังต่อไปนี้ [14]

บทบัญญัติทั่วไปของการประชุมระหว่างประเทศที่ใช้บังคับการขนส่งผ่านด่านศุลกากรประกอบด้วย

ด้านการผ่านแดนทั่วไป

- มีสิทธิเสรีภาพในการข้ามแดน
- โดยทั่วไปจะไม่มีมาตรฐานทางเทคนิคเข้ามาควบคุม
- จะต้องไม่มีความแตกต่างระหว่าง

ด้านการขนส่งผ่านแดน

- มีข้อกำหนดของการตรวจสอบ (โดยเฉพาะการขนส่งภายใต้การควบคุมดูแลของ TIR)
- ได้รับยกเว้นภาษีศุลกากร
- ไม่มีหน้าที่ในการระงับสิทธิทางการค้าโดยฉับพลัน
- จะต้องไม่มีข้อกำหนดที่ไม่จำเป็น

ด้านสุขภาพและความปลอดภัย

- ไม่มีการตรวจสอบเชื้อจากพืชและสัตว์ในการขนส่งสินค้าถ้าไม่มีความเสี่ยงในการปนเปื้อน

เมื่อกำหนดข้อตกลงของแต่ละประเทศที่มีร่วมกันแล้วดังข้างต้นแล้ว การนำเสนอข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งสินค้าบริเวณด้านศุลกากรตามแนวพรมแดนประเทศต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพสูงสุดต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย อาทิเช่น ด่านศุลกากรหรือผู้ผ่านแดน แบ่งออกเป็น 2 ด้าน ได้แก่

โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการบริการ

- มีความโปร่งใสในกฎระเบียบโครงสร้างพื้นฐาน
- กฎระเบียบควรมีวัตถุประสงค์ที่เป็นไปตามกลไกการตลาด
- ความสัมพันธ์ทางการค้าและการบริการโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการแข่งขันและให้ผู้ที่มีส่วนได้เสียได้รับผลประโยชน์
- จะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติ
- การใช้กฎระเบียบให้มีประสิทธิภาพต้องมีการระบุพื้นที่ให้ชัดเจน

การขนส่งสินค้า

- การขนส่งสินค้าต้องได้รับความสะดวกและรวดเร็วที่ชายแดน
- มีการควบคุมมาตรฐานของระบบศุลกากรที่มีประสิทธิภาพอยู่ที่ชายแดน

- มีความร่วมมือและประสานงานกันระหว่างพื้นที่ชายแดนทั้งสองด้าน

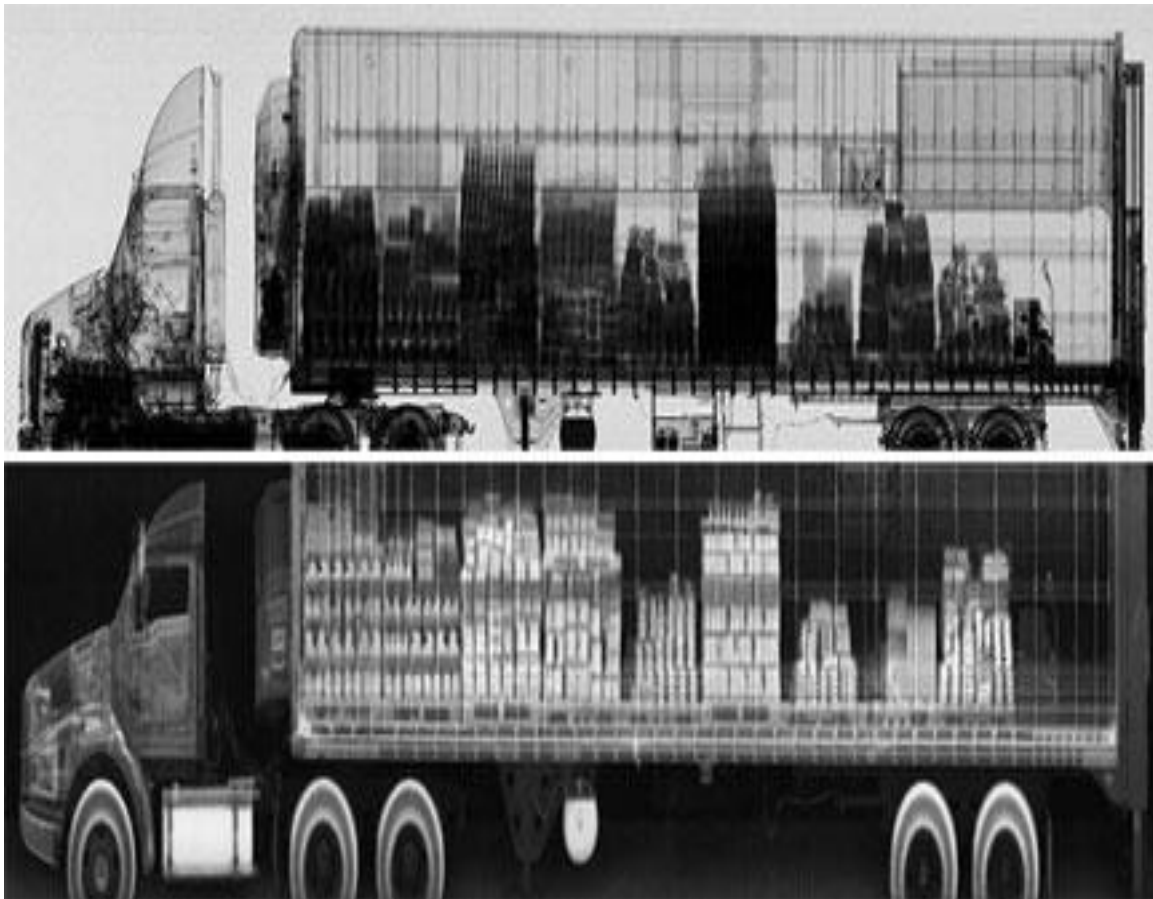
จากข้อตกลงและข้อเสนอแนะดังกล่าวข้างต้น ทำให้สามารถลดเอกสารของการขนส่งสินค้าผ่านแดนลงไปได้มาก เช่นเดียวกับเอกสารทางราชการ ได้แก่ ทะเบียนรถ และหนังสือเดินทาง ที่สามารถใช้ร่วมกันได้ในกลุ่มประเทศยุโรป ทำให้รูปแบบของการตรวจสินค้าระหว่างการขนส่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบคือ เครื่อง X-Ray แบบด่านศุลกากรทั่วไป และเครื่อง X-Ray แบบเคลื่อนที่ สามารถตั้งตามจุดผ่านแดนเพื่อให้รถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่าน ดังที่แสดงไว้ในแผนภาพที่ 2.15 - 2.17



แผนภาพที่ 2.15 แสดงการตรวจสินค้าผ่านแดน ณ ด่านศุลกากร
ที่มา: German research project ECSIT



แผนภาพที่ 2.16 แสดงการตรวจสินค้า ณ เมืองมิวนิค, เยอรมัน โดยใช้ระบบ Mobile X-Ray
ที่มา: Creative Commons Attribution 3.0 Germany licence



แผนภาพที่ 2.17 แสดงตัวอย่างภาพจากเครื่อง X-Ray

ที่มา: http://www.proammo.cz/image/text/1297085271_mobilesearch-he.jpg

หลังจากมีการประกาศใช้กฎหมายต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าอย่างเสรีทั่วทั้งกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปแล้ว ทำให้การกระจายสินค้าภายในภูมิภาคดำเนินไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และสามารถกระจายสินค้าได้ในระยะทางที่ไกลขึ้น ผ่าน Trans – European Transportation Network ดังแผนภาพที่ 2.18 ทำให้เกิดการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการเอกชน ที่ดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ในหลายรูปแบบ อาทิเช่น การจัดตั้งท่าคลังสินค้า หรือศูนย์กระจายสินค้า เป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ ประการหนึ่งที่เห็นได้ชัดจากการดำเนินนโยบายการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี โดยได้รับความร่วมมืออันดีจากทางภาครัฐที่คอยช่วยบริการด้านพิธีการทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวก ณ One stop service ของภาคเอกชน



แผนภาพที่ 2.18 ภาพแสดงโครงสร้างการขนส่งทางภาคพื้นกลุ่มประเทศยุโรป
ที่มา: http://www.tinavienna.at/sites/default/files/TEN-T_CORE_NETWORK_0.jpg

2.3.3. ทวีปเอเชีย

สำหรับการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด้านศุลกากรที่เป็นแนวปฏิบัติที่ดีของทวีปเอเซียนั้นมีหลากหลายรูปแบบ เนื่องจากความหลากหลายทางภูมิประเทศ วัฒนธรรม ภาษา เชื้อชาติ และขนบธรรมเนียมประเพณี ดังนั้นจึงทำให้เกิดความแตกต่างของโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ แต่เมื่อมีต้องการที่จะปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของทุกประเทศในทวีปให้เป็นระบบสากลแล้วนั้น การกำหนดโครงสร้างพื้นฐานแม่แบบ (Asia Customs Blueprint) ที่ชัดเจนสำหรับประเทศในกลุ่มทวีปเอเชีย จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องกระทำเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกัน [15]

ในส่วนแรกของการวางแผนแม่แบบของโครงสร้างพื้นฐานของด้านศุลกากร จำเป็นต้องศึกษาถึงปัญหาและสภาพที่เป็นอยู่จากอดีตจนถึงการพัฒนาปรับปรุงของแต่ละด้านศุลกากร ณ ชายแดนของแต่ละประเทศในทวีปเอเชีย ซึ่งได้รวบรวมไว้ดังต่อไปนี้

2.3.3.1. พรมแดนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน

สาธารณรัฐประชาชนจีน (People's Republic of China) หรือที่รู้จักกันในชื่อ ประเทศจีนนั้นเป็นประเทศที่มีภูมิประเทศที่กว้างใหญ่ มีพื้นที่ประมาณ 9.6 ล้านตารางกิโลเมตร ซึ่งถือเป็นประเทศที่มีพื้นที่กว้างเป็นอันดับ 3 ของโลก จึงทำให้มีพื้นที่ชายแดนมีอาณาเขตติดต่อกับหลายประเทศ ได้แก่ ทางตอนเหนือของจีนติดต่อกับ มองโกเลีย และไซบีเรียของรัสเซีย ทางตอนใต้ของจีนติดต่อกับเวียดนาม ลาว และพม่า ทางตะวันตกของจีนติดต่อกับอินเดีย เนปาล และเอเชียกลาง โดยมีเทือกเขาหิมาลัย และเทือกเขาเทียนชายเป็นพรมแดนตามธรรมชาติ ทางตะวันออกของจีนแผ่นดินใหญ่เป็นที่ราบต่ำ และมีแนวชายฝั่งยาว 14,500 กิโลเมตร (ยาวที่สุดเป็นอันดับที่ 11 ของโลก) ซึ่งติดต่อกับทะเลจีนใต้ทางใต้ และทะเลจีนตะวันออกทางตะวันออก นอกจากนี้ยังมีประเทศที่เป็นเกาะอยู่ใกล้เคียง ได้แก่ เกาหลี และญี่ปุ่น [16]

ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางถนนผ่านพรมแดนประเทศจีนไปยังประเทศเพื่อนบ้านต่าง ๆ นั้น ยังมีข้อจำกัดอยู่มาก เนื่องจากความไม่พร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศตามแนวพรมแดน ดังตัวอย่างในแผนภาพที่ 2.19 ที่แสดงให้เห็นถึงการขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกจีน (คันขวา) กำลังขนส่งสินค้าสู่รถบรรทุกของเมียนมาร์ (คันซ้าย) ณ ลานขนถ่ายสินค้า Jiegao Special Zone



แผนภาพที่ 2.19 ภาพแสดงการขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกจีน (คันขวา) กำลังขนส่งสินค้าสู่รถบรรทุกของเมียนมาร์ (คันซ้าย) ณ ลานขนถ่ายสินค้า Jiegao Special Zone

นอกเหนือจากการผ่านแดนของสินค้าจากประเทศจีนไปยังประเทศเมียนมาร์แล้ว การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนประเทศเวียดนามและประเทศลาว เป็นอีกเส้นทางการขนส่งทางถนนอีกเส้นทางหนึ่งที่สำคัญ และมีรูปแบบที่แตกต่างจากพรมแดนตามแนวประเทศเมียนมาร์ มีการใช้การขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์มากยิ่งขึ้น เนื่องจากมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานมากกว่า

ณ จุดผ่านแดนตามแนวพรมแดนของประเทศจีนและประเทศต่าง ๆ จะมีเครื่อง X-Ray เพื่อให้การตรวจสอบสินค้ามีประสิทธิภาพและมีความรวดเร็วขึ้นกว่าเดิม โดยที่ไม่จำเป็นต้องยกสินค้าลงมาจากรถเพื่อตรวจสอบ จึงทำให้ด่านศุลกากรสามารถเพิ่มจำนวนการให้บริการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนได้ในปริมาณที่สูงขึ้น ดังแสดงในแผนภาพที่ 2.20



แผนภาพที่ 2.20 การตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่อง X-Ray ณ ด่านศุลกากร 105ไมล์ พรหมแดนจีนและเมียนมาร์

ด้วยข้อจำกัดหรืออุปสรรคตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น และเนื่องจากประเทศจีนเป็นประเทศที่มีพื้นที่กว้างใหญ่ รูปแบบการขนส่งสินค้าทางรางจึงเป็นที่นิยมในปัจจุบัน และถือเป็นนโยบายด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคนหรือสินค้า โดยมุ่งเน้นไปที่การขนถ่ายสินค้าในปริมาณที่มากและมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยให้ต่ำที่สุด โดยแผนภาพที่ 2.21 แสดงให้เห็นถึงเส้นทางรถไฟของจีนทางตอนเหนือจะมีเป็นเส้นทางรถไฟเพื่อขนส่งทางรางออกสู่ชายแดน และในทางตะวันออกจะมีเส้นทางขนส่งทางรางมุ่งตรงสู่ท่าเรือต่าง ๆ เพื่อการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ แต่ในทางตะวันตกและตอนใต้การขนส่งทางรางของจีนยังขาดช่วงอยู่ เนื่องจากยังไม่มีรางรถไฟจากประเทศเพื่อนบ้านมาเชื่อมต่อ จึงทำให้เกิดความล่าช้าจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากการขนส่งทางรางมาเป็นการขนส่งทางถนนเพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน



แผนภาพที่ 2.21 ภาพแสดงเส้นทางรถไฟภายในประเทศ และเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันที่มีปริมาณการขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น ทางรัฐบาลจีนจึงได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานจากการขนส่งทางรางด้วยรถไฟธรรมดาเป็นการขนส่งทางรางด้วยรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้สามารถลดเวลาในการขนส่งลงได้ถึง 3 เท่า โดยการเพิ่มความเร็วในการเดินทางจาก 90 – 110 กม./ชม. เป็น 250 – 300 กม./ชม. ซึ่งในระยะแรกของโครงการรถไฟความเร็วสูงจะเป็นโครงข่ายระหว่างจีนแผ่นดินใหญ่และท่าเรือทางตะวันออกเท่านั้น (แผนภาพที่ 2.22) ยังไม่ได้ขยายการขนส่งทางรางด้วยรถไฟความเร็วสูงไปสู่ทางตะวันตก ดังแสดงในแผนภาพที่ 2.23



แผนภาพที่ 2.22 ท่าเรือ Qingdao



แผนภาพที่ 2.23 ภาพแสดงเส้นทางการขนส่งทางรางด้วยรถไฟความเร็วสูงระหว่างเมือง

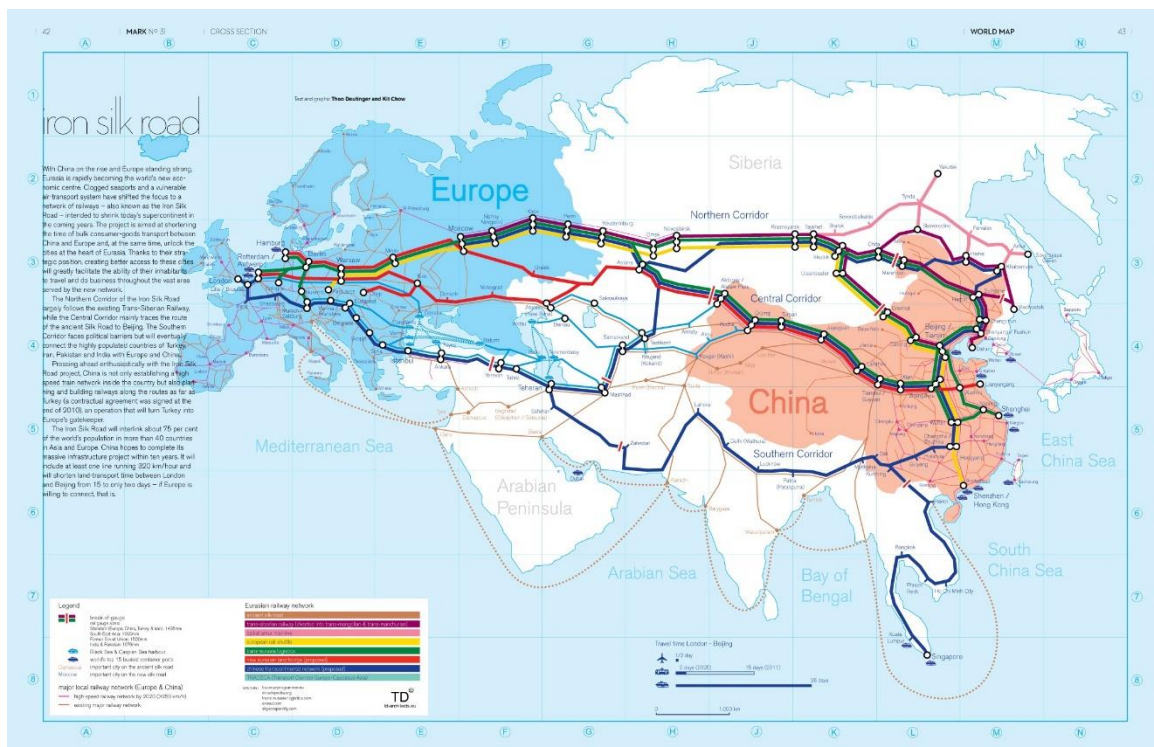
ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าทางราง ไปเชื่อมต่อยังพรมแดนประเทศต่าง ๆ นั้นพบปัญหาด้านขนาดมาตรฐานของขนาดระยะความกว้างของรางรถไฟที่แตกต่างกัน ทำให้ไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงมีโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการใช้งานของระยะฐานล้อรถไฟที่แตกต่างกัน ดังที่ได้แสดงไว้ในแผนภาพที่ 2.24 โดยมาตรฐานของการขนส่งทางราง (Standard Gauge) จะมีระยะห่างระหว่างรางอยู่ที่ 1,435 มิลลิเมตร หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60 ของรางรถไฟทั่วโลก และถือเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วทั้งทวีปยุโรป แต่ในเอเชียแล้วนั้นกลับมีความ

หลากหลายของระยะห่างราง เช่น ระยะห่างของรางในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เชื่อมต่อกับอินเดีย ซึ่งรวมประเทศไทยด้วยเช่นกัน จะมีระยะห่างราง 1,000 มิลลิเมตร หรือเรียกว่า Metre Gauge และอีกเส้นทางที่เป็นเส้นทางที่สำคัญคือ รางรถไฟสาย Indian Gauge เชื่อมต่อระหว่างอินเดียกับ ปากีสถาน ซิลี และอาร์เจนตินา ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ของรางรถไฟทั่วโลก [18]



แผนภาพที่ 2.24 ตัวอย่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบรางที่สามารถใช้งานร่วมกันได้ ณ ด้านศุลกากรที่มีพรมแดนระหว่าง 2 ประเทศที่มีขนาดระยะรางรถไฟที่แตกต่างกัน แต่สามารถใช้รางรถไฟร่วมกันได้
ที่มา: Liftam, 2004

จากนั้นเมื่อมีรัฐบาลจีนได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางแล้วจึงมีแผนในการพัฒนาระยะต่อไปคือแผน Iron Silk Road ซึ่งเป็นแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ร่วมกันทั้งทวีปเอเชียและทวีปยุโรป ที่มีการกำหนดโครงสร้างพื้นฐานที่จะใช้ร่วมกันในการขนส่ง เช่น ขนาด ระยะ ของรางรถไฟที่ใช้ในการขนส่ง เพื่อที่สามารถใช้หัวรถไฟในการขนส่งสินค้าทางรางข้ามทวีปโดยไม่ต้องมีการขนถ่ายสินค้าสินค้าเพื่อเปลี่ยนขบวนรถไฟในการข้ามทวีป และมีการพัฒนาและปรับปรุงด้านศุลกากรให้มีความทันสมัย และใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบสินค้าให้มีความรวดเร็วและแม่นยำมากยิ่งขึ้น ดังที่ได้แสดงไว้ในแผนภาพที่ 2.25



แผนภาพที่ 2.25 ภาพแสดงแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระหว่างจีนและยุโรป
ที่มา: <http://windowstorussia.com/iron-silk-road-a-russian-dream.html>

หลังจากการร่วมกันก่อตั้งอาเซียน เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการค้าระหว่างประเทศของสมาชิกในกลุ่มอาเซียน รวมทั้งการค้าระหว่างกลุ่มประเทศอื่น ๆ กับประเทศจีนแล้ว โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนและจีนจึงมีการพัฒนาในหลายรูปแบบ ทั้งการลงทุนด้านการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก การผ่อนปรนกฎระเบียบต่าง ๆ ที่ทำให้การค้าขายสะดวกมากขึ้น แผนภาพที่ 2.26 แสดงถึงแนวทางการวางแผนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเชื่อมโยงการค้าระหว่างอาเซียนและจีน ที่มีโครงการสร้างถนนเพิ่ม ขยายขนาดของถนน เพื่อให้รองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น



แผนภาพที่ 2.26 แนวทางการวางแผนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเชื่อมโยงการค้าระหว่างอาเซียนและจีน

2.3.3.2. พรมแดนประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย

ประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน และมีช่องทางหรือโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงกันที่สำคัญทางการค้าคือสะพาน Johor – Singapore Causeway และสะพาน Malaysia – Singapore Second Link จากรัฐยะโฮร์ (Johor) ประเทศมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์ โดยโครงสร้างพื้นฐานในประเทศมาเลเซียมีลักษณะสำคัญคือ มีศูนย์กลางโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ที่บริหารงานและดำเนินการร่วมกันโดยภาครัฐและเอกชนบริเวณชายแดน มีระบบศุลกากรออนไลน์ถนนมีสภาพดีและเป็นถนนไฮเวย์รถบรรทุกสามารถขนส่งได้อย่างสะดวก มีสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ที่พร้อมต่อการทำธุรกิจมีท่าเรือที่ทันสมัยและ ท่าเลที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีเช่นเดียวกับประเทศสิงคโปร์ ที่มีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์และระบบรักษาความปลอดภัยอยู่ในระดับชั้นนำของเอเชีย ถนนมีสภาพดีมากและมีช่องทางจราจรกว้างขวาง ทำให้การขนส่งสินค้าทางบกมีประสิทธิภาพมาก

สำหรับความประสานงานด้านการค้าชายแดนระหว่างสองประเทศนั้น มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาการบริหารจัดการด้านศุลกากรร่วมกัน รวมถึงการสร้างมาตรฐานของโครงสร้างพื้นฐานและเอกสารทางราชการระหว่างกัน ทำให้สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายทางการขนส่ง และลดความล่าช้าของการดำเนินพิธีการทางเอกสารลงได้ [17]

Reference

1. "Treaty to Resolve Pending Boundary Differences and Maintain the Rio Grande and Colorado River as the International Boundary between the United States of America and México". November 23, 1970. Retrieved 2 Aug 2015.
2. Hodge, Roger D. (2012). "Borderworld: How the U.S. Is Reengineering Homeland Security". *Popular Science* **280** (1): 56–81.
3. "US, Mexico open first new border crossing in 10 years". *AFP* (Washington). January 12, 2010. Retrieved 2 Aug 2015.
4. "Seminar on Border Crossing Obstacles". Secretaria De Comunicacionesy Transportes, Paris, France, March 5-6, 2009
5. Southwest Economy, Federal Reserve Bank of Dallas, September/October, 2001
6. Jill L. Hochman (2005). "Current Border Activities: Border Planning for the 21st Century". *Public Roads*, Vol.68, No.4, January/February 2005.
7. "A Blueprint for Action on the U.S.-Mexican Border". GNEB, June 2010.
8. Campbell, Archibald; Twining, W. J. (1878). "Reports upon the survey of the boundary between the territory of the United States and the possessions of Great Britain from the Lake of the woods to the summit of the Rocky mountains". Retrieved on 2 Aug 2015.
9. "The Important of Efficient Canada/U.S. Border Crossings". Eastern Border Transportation Coalition. Retrieved 15 Nov 2014.
10. "U.S.-Canada Trade Facts". Office of the United States Trade Representative, Executive Office of the President. Retrieved on 8 Aug 2015.
11. Canadian Border Fence: U.S. Eyes Barriers on the 49th Parallel. Retrieved from <http://forums.canadiancontent.net/news/117055-canadian-border-fence-u-s.html>
12. WTO Trade Facility Agreement, A business guide for developing countries. Doc. No. BTP-13-239.E, 2013
13. Report on Border Crossing Facilitation, Southeast Europe Transport Observatory, June 2012.
14. OSCE-UNECE Handbook of best practices for border-crossings- A Trade and Transport Facilitation Perspective, 2012
15. Laszio Kovacs, Customs Blueprints Pathways to modern customs, European Communities, Italy, 2007

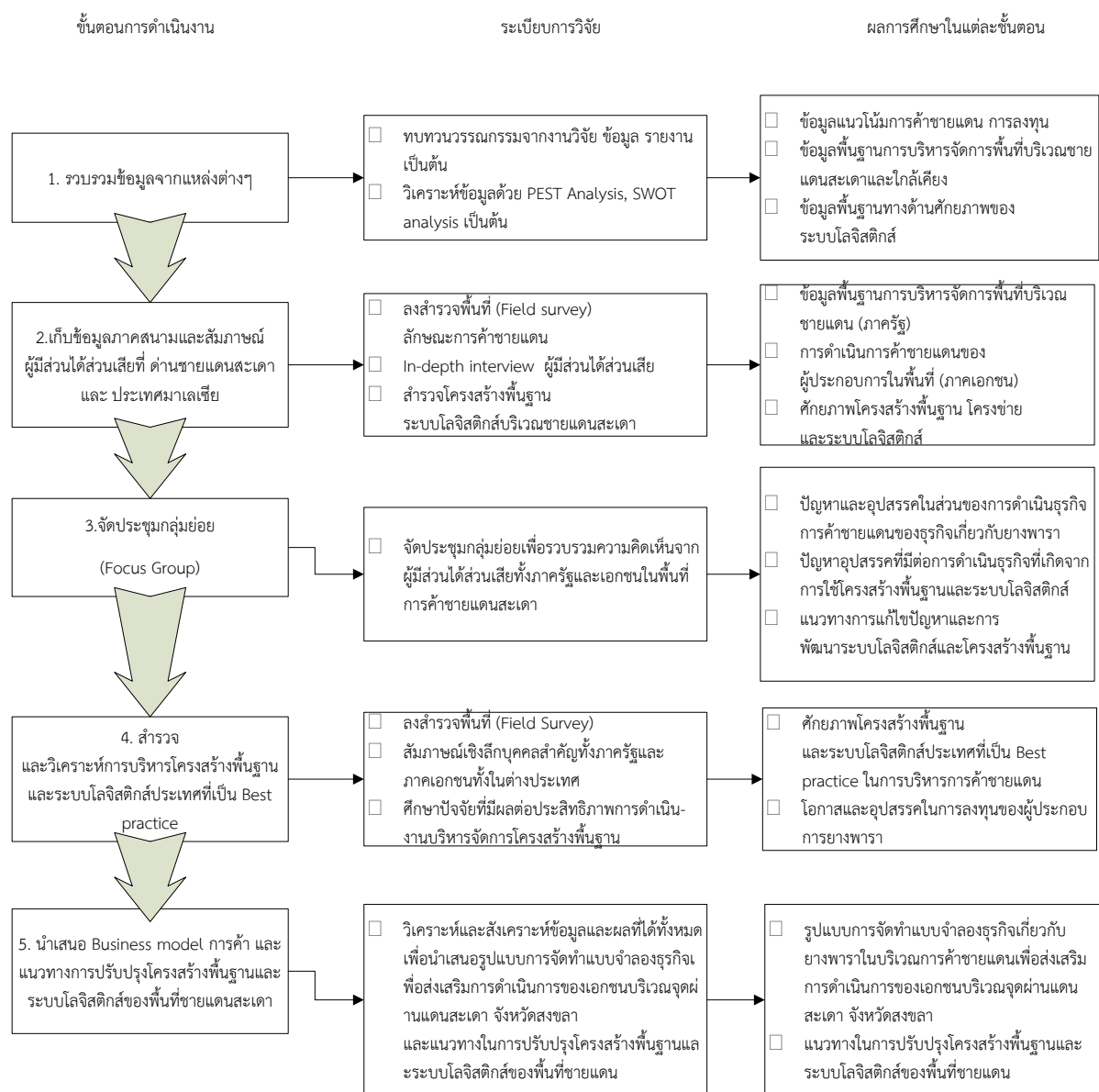
16. Retrieved from www.baanjomyut.com/librally/china/01.html
17. WTO Trade Facility Agreement, A business guide for developing countries. Doc. No. BTP-13-239.E, 2013
18. A list of railway gauges used or being used worldwide, including gauges that are obsolete, Railroad Gauge Width, Retrieved from the original on 17 July 2015.

บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย

บทที่ 3 แสดงระเบียบวิธีวิจัย โดยส่วนที่ 3.1 กรอบขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย และ 3.2 – 3.7 เป็นขั้นตอนในการดำเนินการวิจัยในรายละเอียด 3.8 เป็นผลที่คาดว่าจะได้รับ

3.1 วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัยในงานวิจัย “การศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา” ประกอบด้วย 5 ขั้นตอนดังแสดงในแผนภาพที่ 3.1 โดยอธิบายในรายละเอียดแต่ละขั้นตอนในหัวข้อ 3.2-3.7



แผนภาพที่ 3.1 วิธีกรดำเนินการงานวิจัย

3.2 ขั้นตอนที่ 1 การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ

ขั้นตอนที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญด้านชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลาและชายแดนมาเลเซีย เพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษาเพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ระเบียบการวิจัยในขั้นตอนนี้ดำเนินการด้วยการทบทวนวรรณกรรมจากงานวิจัยที่ผ่านมา จากตำรา รายงานการศึกษา ผลงานวิจัย และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่างๆ ที่มีการจัดทำขึ้นในอดีต อินเทอร์เน็ต และจากหน่วยงานและสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน จากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวด้วยเครื่องมือต่างๆ เช่น PEST Analysis และ SWOT Analysis เป็นต้น

ผลจากขั้นตอนที่ 1 จะได้ข้อมูลพื้นฐานด้านการค้า การลงทุน แนวโน้มการเติบโตของการค้าชายแดนสะเดา ข้อมูลเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา ข้อมูลพื้นฐานการบริหารจัดการพื้นที่บริเวณชายแดนสะเดาและใกล้เคียง โครงสร้างพื้นฐานด้านชายแดนสะเดาและมาเลเซีย ข้อมูลเกี่ยวกับศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ และผลการวิเคราะห์เครื่องมือการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมที่มีผลต่อการดำเนินงานขององค์กร

3.3 ขั้นตอนที่ 2 เก็บข้อมูลภาคสนามและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ ด้านชายแดนสะเดา และ ประเทศมาเลเซีย

ขั้นตอนที่ 2 นี้เป็นการศึกษารวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากดำเนินการสำรวจและวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานรวมถึงโครงข่ายและระบบโลจิสติกส์ของชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลา และจากแบบสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ซึ่งการดำเนินการในขั้นนี้แบ่งเป็น 2 ส่วนคือ

- การลงสำรวจพื้นที่ (Field Survey) เพื่อเก็บข้อมูลจริงจากพื้นที่พรมแดนในประเทศไทยเพื่อให้ได้เห็นสภาพของโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการ ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับนำเข้าส่งออกที่เกิดขึ้นในพื้นที่ รวมถึงการสำรวจระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญในปัจจุบันในพื้นที่บริเวณด้านชายแดนและใกล้เคียง
- สัมภาษณ์เชิงลึกบุคคลสำคัญทั้งภาครัฐและเอกชนในบริเวณชายแดนโดยเป็นการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างซึ่งประเด็นในการสัมภาษณ์จะมุ่งเน้นประเด็นความคิดเห็นต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน และนำเสนอแนวทางในการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ดังในภาคผนวก ก โดยมีการสัมภาษณ์
 - ผู้บริหารด้านศุลกากรสะเดา ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ ด้านศุลกากรสงขลา และ ด้านศุลกากรมาเลเซีย
 - หอการค้าจังหวัดสงขลา และนักธุรกิจที่สำคัญในจังหวัด
 - นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา
 - ผู้บริหารท่าเรือน้ำลึกสงขลา
 - Freight forwarder ในพื้นที่ด้านสะเดา
 - พาณิชย์จังหวัด, อุตสาหกรรมจังหวัด
 - และผู้เกี่ยวข้องอื่นๆ

โดยภาพและสรุปรายละเอียดการเก็บข้อมูลจนถึงปัจจุบันแสดงในภาคผนวก ข

ผลจากขั้นตอนที่ 2 ก็จะทำให้มองเห็นถึงศักยภาพโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่ายและระบบโลจิสติกส์พื้นที่เป้าหมาย นอกจากนี้จากการที่ได้เข้าไปสัมภาษณ์เชิงลึกกับบุคคลสำคัญจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชนทำให้ได้ข้อมูลส่วนของโอกาสและอุปสรรคในการดำเนินการเกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน และลักษณะการดำเนินการค้าชายแดนของผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางพาราและเกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกในพื้นที่

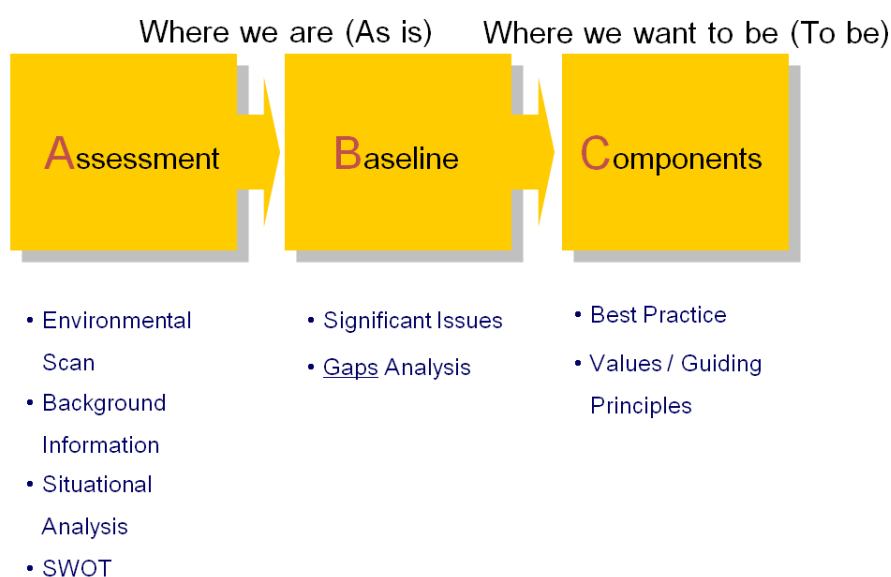
3.4 ขั้นตอนที่ 3 จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) – จากขั้นตอนนี้เป็นงานในส่วนของเดือนที่ 7-12

ขั้นตอนที่ 3 มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ การค้าชายแดนสะเตา โดยในการประชุมกลุ่มย่อยจะประกอบด้วยสองส่วน โดยส่วนที่ 1 จะเป็นการซักถามเกี่ยวกับ จุดแข็งจุดอ่อน ปัญหาอุปสรรคในปัญหาและอุปสรรคในส่วนของการดำเนินธุรกิจการค้าชายแดนของธุรกิจเกี่ยวกับยางพารา และ ปัญหาอุปสรรคที่มีต่อการดำเนินธุรกิจที่เกิดจากการใช้โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ด้านชายแดน รวมถึงให้ผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยอภิปรายถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาและการ พัฒนาระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนที่ 2 จะเป็นการตอบแบบสอบถามเพื่อประเมินปัจจัยที่สำคัญต่อความสำเร็จของธุรกิจเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางพาราและการดำเนินธุรกิจในการค้าบริเวณชายแดน

3.5 ขั้นตอนที่ 4 สํารวจ และวิเคราะห์การบริหารโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ประเทศที่เป็น Best practice

ขั้นตอนที่ 4 มีวัตถุประสงค์เพื่อ สํารวจและวิเคราะห์การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในประเทศที่เป็น best practice และ วิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) ของประเทศที่เป็น best practice เพื่อใช้เป็น input สำหรับแนวทางการในการดำเนินการต่อไปในขั้นตอนที่ 5

นอกจากนี้ ในการขั้นตอนนี้ยังมีการดำเนินการประเมินศักยภาพของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน (As is) เทียบกับกับสิ่งที่ควรเป็นในอนาคต (To be) เพื่อวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) เพื่อใช้ในการนำเสนอแนวทางการพัฒนาโดยมีกรอบแนวคิดดังแสดงในในแผนภาพที่ 3.2



แผนภาพที่ 3.2 กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนา

นอกจากนี้ในขั้นตอนการดำเนินในขั้นตอนนี้ คณะผู้วิจัยจะมีการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับรูปแบบการทางด้านการธุรกิจ โอกาสและอุปสรรคในการลงทุนของผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ทางการค้าของผู้ประกอบการในต่างประเทศเพื่อใช้เป็น input สำหรับการวิเคราะห์และนำเสนอในขั้นตอนที่ 5

3.6 ขั้นตอนที่ 5 นำเสนอ Business model การค้า และ แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบ โลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดนสะเดา

ขั้นตอนที่ 5 มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอการจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจและแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดนและแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา โดยนำข้อมูลที่ได้จากการดำเนินการวิจัยในขั้นตอนที่ 1-4 มาใช้ในการวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อนำเสนอแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ (กรอบแนวคิดตามแผนภาพที่ 3.2) รวมถึงนำเสนอรูปแบบธุรกิจให้กับผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ทางการค้าเพื่อการปรับตัวรับมือกับสถานการณ์การค้าขายที่ตกต่ำและส่งเสริมการค้าชายแดนโดยจะรูปแบบธุรกิจนั้นคณะผู้วิจัยจะนำเสนอครอบคลุมในส่วนที่ว่าสินค้าที่จะผลิตควรจะเป็นสินค้าอะไร (Value Proposition) กลุ่มลูกค้า (Customer Segments) ความสามารถในการดำเนินการของธุรกิจควรจะต้องประกอบด้วยอะไรบ้าง (Core Capability) ช่องทางการเข้าถึงและกระจายสินค้า (Distribution Channels) และ เครือข่ายความร่วมมือในโซ่อุปทาน (Partner Network)

3.7 ผลที่คาดว่าจะได้รับในแต่ละช่วงระยะเวลา (แบ่งเป็นราย 6 เดือน)

จากการศึกษาครั้งนี้จะส่งผลให้เกิดแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการของเอกชนโดยผลของงานวิจัยนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระยะได้ดังแสดงในตารางที่ 3.1

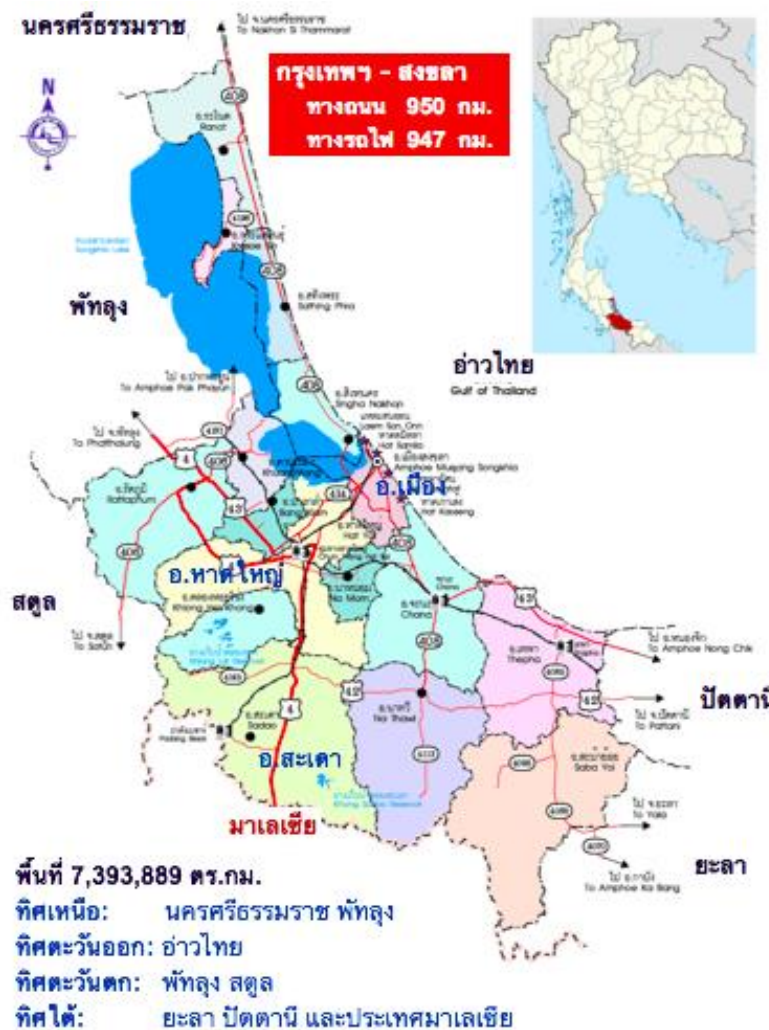
ตารางที่ 3.1 กิจกรรมและผลที่คาดว่าจะได้รับ

ระยะเวลา	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
เดือนที่ 1 - 6	1. เก็บข้อมูลทุติยภูมิและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 2. เก็บข้อมูลภาคสนามที่ด้านชายแดนสะเดาและประเทศมาเลเซีย 3. จัดทำรายงานความก้าวหน้ารอบ 6 เดือน	1. ได้บทวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง 2. สรุปผลข้อมูลพื้นที่ชายแดนด้านสะเดาและมาเลเซีย 3. รายงานความก้าวหน้ารอบ 6 เดือน
เดือนที่ 7 - 12	1. ประมวลผลข้อมูลจากภาคสนามและเตรียมการจัดประชุมกลุ่มย่อย 2. เตรียมการและจัดการประชุมกลุ่มย่อยที่ด้านชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลา 3. จัดทำข้อเสนอแนะแบบจำลองทางธุรกิจเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินทางธุรกิจของการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน 4. จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์	1. สรุปประมวลผลข้อมูลภาคสนาม 2. ได้รายงานสรุปประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และผลการประมวลผลการศึกษาเบื้องต้น 3. ได้บทวิเคราะห์การจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจและแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน 4. แนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา 5. รายงานฉบับสมบูรณ์

บทที่ 4 สภาพปัจจุบันของการค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย

4.1 ภาพรวมจังหวัดสงขลา

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทางการค้าชายแดนทางตอนใต้ของประเทศไทยเนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งมียอดปริมาณการค้านำเข้า-ส่งออกสูงที่สุดของประเทศ มีอำเภอหาดใหญ่หรือนครหาดใหญ่ซึ่งตั้งอยู่ห่างอำเภอเมืองสงขลา 30 กิโลเมตร ซึ่งนครหาดใหญ่เป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้ตอนล่าง เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจการค้าขายขนาดใหญ่และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงโดยเฉพาะแถบประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย นอกจากนี้จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีด่านศุลกากรครอบคลุมทางน้ำ ทางราง และทางถนน โดยด่านชายแดนไทย-มาเลเซียที่สำคัญในปัจจุบันได้แก่ ด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์



แผนภาพที่ 4.1 ที่ตั้งจังหวัดสงขลาและอำเภอที่สำคัญของจังหวัด

โดยจากแผนภาพที่ 4.1 จะเห็นได้ว่าจังหวัดสงขลาตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของภาคใต้ตอนล่าง อยู่ห่างจากจังหวัดกรุงเทพมหานคร ตามเส้นทางรถไฟ 947 กิโลเมตร และทางหลวงแผ่นดิน 950 กิโลเมตร โดยทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดนครศรีธรรมราชและพัทลุง ทิศตะวันออกติดต่อกับอ่าวไทย ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดพัทลุงและสตูล ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดยะลา จังหวัดปัตตานี รวมถึงรัฐเคดาห์ และรัฐเปอร์ลิสของประเทศมาเลเซีย

ตารางที่ 4.1 ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา

เครื่องชี้เศรษฐกิจ	หน่วย	ปี 2556		ปี 2557	
		ม.ค. – ธ.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.
ดัชนีผลผลิตภาคเกษตรกรรม (สัดส่วนร้อยละ 35)	%yoy	-9.1	-22.3	-20.8	-4.0
ปริมาณผลิตผล: ยางพารา	ตัน	380,384	21,851	23,068	45,647.0
	%yoy	1.7	1.9	0.0	-0.4
ปริมาณผลิตผล: ไก่	ตัน	5,037,490	430,154	426,500	427,383
	%yoy	-2.08	-2.18	6.23	6.27
ปริมาณผลิตผล: กุ้งขาว	ตัน	10,089.0	535.1	206.3	503
	%yoy	-77.9	-90.8	-95.9	-70.5
ปริมาณผลิตผล: สัตว์น้ำขึ้นท่า	ตัน	72,702.9	3,390	3,319.7	3,426.3
	%yoy	-22.5	-53.2	-48.9	-35.8
ดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรม (สัดส่วนร้อยละ 40)	%yoy	0.8	-0.1	3.3	3.9
ปริมาณการใช้ไฟฟ้า	ล้านกิโลวัตต์	2,156.1	175.6	174.3	177.8
	%yoy	1.8	-7.5	-1.3	0.9
จำนวนโรงงานในจังหวัด	แห่ง/โรง	1,816	1,818	1,816	1,818
	%yoy	3.7	3.4	3.7	3.2
ทุนจดทะเบียนของอุตสาหกรรม	ล้านบาท	71,833	71,797	71,833	71,639
	%yoy	7.7	7.3	7.7	6.8
ดัชนีผลผลิตภาคบริการ (สัดส่วนร้อยละ 25)	%yoy	24.5	29.9	35.0	40.0
ชาวต่างประเทศผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง	คน	2,015,419	252,682	310,450	311,603
	%yoy	28.6	73.0	58.4	82.4
จำนวนผู้เข้าพักแรม	คน	1,708,644	160,791	171,881	175,630
	%yoy	49.1	60.9	63.0	65.9
จำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบิน	คน	2,579,569	58,561	77,649	227,747
	%yoy	21.2	246.2	321.2	18.7

ที่มา: สำนักงานคลังจังหวัดสงขลา

โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา ขึ้นกับการผลิตในสาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม และสาขาประมง เป็นสำคัญ ทั้งนี้ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ คือ ยางพารา อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพาราและผลิตภัณฑ์แปรรูป

อาหารทะเล โดยแบ่งสัดส่วนเป็นสาขาอุตสาหกรรม (ร้อยละ 40) สาขาเกษตรกรรม (ร้อยละ 35) การบริการ (ร้อยละ 25) ดังแสดงในตารางที่ 4.1 โดยในภาคอุตสาหกรรมนั้นจะอยู่ในรูปของการผลิตไม้ยางแปรรูป และแผ่นไม้อัดจากปริมาณการส่งออกตามความต้องการไปยังประเทศคู่ค้าทั้งจีน มาเลเซีย สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น นอกจากนี้ไม้ยางแปรรูปขยายตัวตามความต้องการของจีนในภาคอสังหาริมทรัพย์ สำหรับในภาคเกษตรกรรมนั้นเริ่มหดตัวเนื่องจาก ราคายางพาราที่ลดลงตามราคาตลาดโลก เนื่องจากปริมาณยางส่วนเกินของโลกเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะมีความต้องการซื้อจากจีนก็ตาม แต่สำหรับในภาคบริการนั้นมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เพราะจังหวัดมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐและเอกชน ทำให้มีการขยายตัวของจำนวนชาวต่างชาติผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง จำนวนผู้พักแรม และจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินอย่างต่อเนื่อง โดยตารางที่ 4.1 แสดงตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา

ตารางที่ 4.2 ภาวะเศรษฐกิจและผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสงขลาปี 2551-2555

สาขา	2551	2552	2553	2554	2555
ภาคเกษตร	37,190	30,287	40,715	49,224	42,470
เกษตรกรรมฯ	28,893	22,286	33,657	42,315	35,463
การประมง	8,297	8,001	7,058	6,909	7,007
ภาคนอกเกษตร	123,654	121,506	142,854	159,138	159,958
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	891	3,501	5,634	8,406	10,135
อุตสาหกรรม	41,222	35,989	43,644	50,923	48,019
การไฟฟ้า แก๊ส และการประปา	2,924	3,561	3,733	3,838	4,170
การก่อสร้าง	6,346	5,951	9,749	9,271	10,702
การขายส่ง การขายปลีกฯ	22,313	21,423	25,244	27,146	24,666
โรงแรมและภัตตาคาร	2,424	2,657	3,617	3,965	4,211
การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม	8,389	7,939	8,370	8,389	7,978
ตัวกลางทางการเงิน	6,941	7,151	7,400	8,470	9,486
บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ฯ	7,896	8,433	8,095	8,446	8,437
การบริหารราชการและการป้องกัน ประเทศฯ	9,166	9,666	10,888	12,317	12,424
การศึกษา	9,982	10,294	10,954	12,025	13,207
การบริการด้านสุขภาพและสังคม	3,496	3,337	4,033	4,376	4,669
การให้บริการด้านชุมชนฯ	1,412	1,369	1,341	1,484	1,602
ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	251	235	152	82	253
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)	160,844	151,792	183,569	208,363	202,428
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	111,428	103,823	124,024	139,755	134,843
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	1,443	1,462	1,480	1,491	1,501
ประชากร (1,000 คน)	37,190	30,287	40,715	49,224	42,470

ที่มา: สำนักงานคลังจังหวัดสงขลา

จากข้อมูลในตารางที่ 4.2 พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสงขลา (GPP AT CURRENT MARKET PRICES) ปี 2555 มีมูลค่าเท่ากับ 202,428 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.82 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และคิดเป็นร้อยละ 17.77 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคใต้ (GRP) ซึ่งมีมูลค่าสูงสุดของภาคใต้ โดยโครงสร้างการผลิตของจังหวัดสงขลาขึ้นอยู่กับสาขาอุตสาหกรรมเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนร้อยละ 24.69 ของ GPP สาขาการผลิตที่มีความสำคัญรองลงมา ได้แก่ สาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้ มีสัดส่วนร้อยละ 18.45 และสาขาการขายส่ง ขายปลีก มีสัดส่วนร้อยละ 13.67

สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในจังหวัดสงขลา ปี 2553 เท่ากับ 134,498 บาทต่อปี เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ซึ่งมีรายได้เฉลี่ย 107,431 บาทต่อปี เป็นอันดับที่ 22 ของประเทศ เป็นอันดับที่ 5 ของภาคใต้ และเป็นอันดับที่ 1 ของกลุ่ม

จังหวัดชายแดนภาคใต้ ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประเทศ ในปี 2553 เท่ากับ 160,556 บาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ซึ่งเท่ากับ 143,064 บาทต่อปี อัตราการขยายตัวเศรษฐกิจจังหวัดสงขลา (แบบปริมาณลูกโซ่) ปี 2553 เท่ากับ 8.13 เฉลี่ย 5 ปี (พ.ศ.2549 – 2553) ร้อยละ 0.86 ต่อปี เฉลี่ย 10 ปี (พ.ศ. 2544 – 2553) ร้อยละ 2.45 ต่อปี

4.2 สถิติการค้าชายแดนและการค้าชายแดน

สำหรับด้านชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้น ประกอบด้วยด้านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพสูงสุดและมีมูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทย โดยมีมูลค่าการค้ารวมคิดเป็นร้อยละ 53 ของการค้าชายแดนรวมของประเทศไทย โดยด้านการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียที่มีมูลค่านำเข้าและส่งออกสูงที่สุดและโดดเด่นที่สุดสองอันดับแรกและตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลา ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา โดยลำดับถัดมาคือ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยจากตารางที่ 4.3 จะเห็นได้ว่าในปี 2556 ด้านศุลกากรสะเดามีมูลค่าการส่งออกสินค้าสูงถึง 149,042.72 ล้านบาท และด้านศุลกากรปาดังเบซาร์มีมูลค่าการส่งออกสินค้า 133,453.74 ล้านบาท โดยสินค้าส่งออกจากประเทศไทย ได้แก่ ยางธรรมชาติ ยางผสม ไม้ยางแปรรูป ทุเรียน กล้วย ไม้อัด ซีพียู เป็นต้น โดยจากแผนภาพที่ 4.2 พบว่า สินค้าส่งออกหลักของไทย คือ ยางพารา

ในส่วนของมูลค่าการนำเข้าสินค้านั้น (ดูตารางที่ 4.4 ประกอบ) จะเห็นได้ว่าในปีเดียวกัน ด้านศุลกากรสะเดามีมูลค่าการนำเข้าสินค้าสูงถึง 180,979.96 ล้านบาท และด้านศุลกากรปาดังเบซาร์มีมูลค่าการนำเข้าสินค้า 29,854.88 ล้านบาท โดยสินค้าที่นำเข้าสินค้าที่นำเข้าจำนวนมากจากประเทศมาเลเซียผ่านทางด่านสะเดา ได้แก่ ฮาร์ดดิสก์ เมมโมรี่การ์ด ซีพียู ส่วนประกอบและอุปกรณ์ เครื่องจักร เฟอร์นิเจอร์ วงจรอิเล็กทรอนิกส์ ยางสังเคราะห์ เครื่องสูบลม เป็นต้น

ตารางที่ 4.3 มูลค่าส่งออกการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย รายด้านปี 2554-2557 (ม.ค.- ก.ย.)

(หน่วย:ล้านบาท)

ด้าน	2554	2555	2556	2556 (ม.ค.-ก.ย.)	2557 (ม.ค.-ก.ย.)
ด้านศุลกากรสะเดา (สงขลา)	167,679.32	144,236.46	149,042.72	108,018.58	114,801.50
ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ (สงขลา)	204,300.32	152,059.21	133,453.74	100,431.22	88,057.99
ด้านศุลกากรเบตง (ยะลา)	5,816.98	5,251.04	4,338.51	3,206.40	2,642.11
ด้านศุลกากรสุโขทัย (นราธิวาส)	1,083.61	1,019.75	767.84	656.95	557.06
ด้านศุลกากรสตูล (สตูล)	113.71	68.47	83.93	65.78	65.09
ด้านศุลกากรตากใบ (นราธิวาส)	168.81	173.54	185.43	126.61	229.46
ด้านศุลกากรส่วนกลาง	201.41	211.06	179.07	125.19	74.55
ด้านศุลกากรปัตตานี (ปัตตานี)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.45
ด้านศุลกากรวังประจัน (สตูล)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.35
รวม	379,364.16	303,019.53	288,051.24	212,630.73	206,428.56

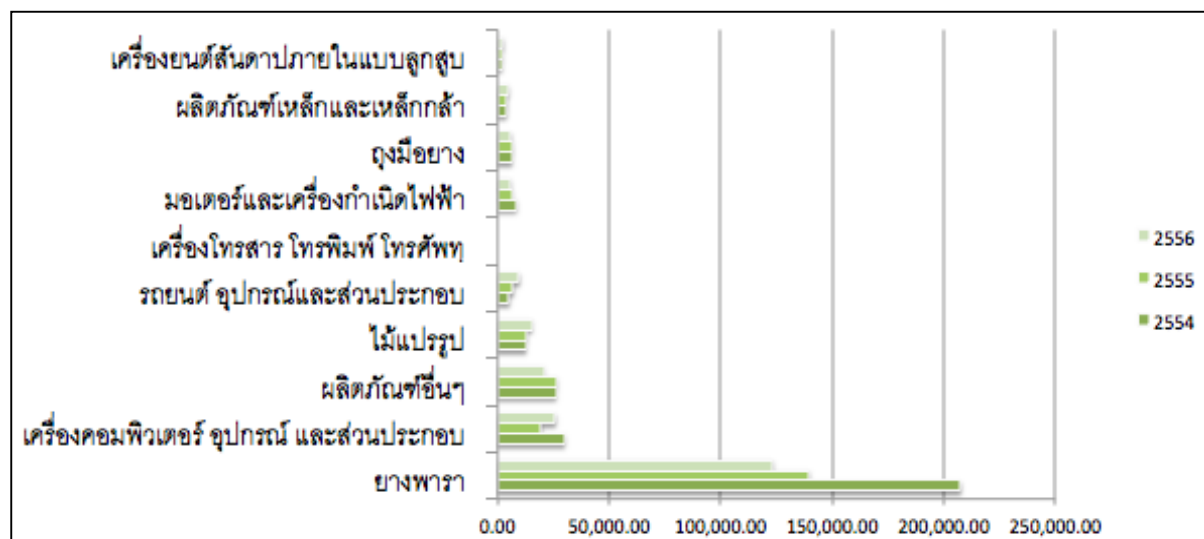
ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ 4.4 มูลค่านำเข้าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย รายด้านปี 2554-2557 (ม.ค.- ก.ย.)

(หน่วย:ล้านบาท)

ด้าน	2554	2555	2556	2556 (ม.ค.-ก.ย.)	2557 (ม.ค.-ก.ย.)
ด้านศุลกากรสะเดา (สงขลา)	139,541.31	165,815.88	180,979.96	133,732.20	147,513.16
ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ (สงขลา)	37,510.55	42,675.08	29,854.88	22,782.41	24,455.74
ด้านศุลกากรสุโงโกลก (นราธิวาส)	2,279.00	2,407.79	2,176.60	1,674.31	1,530.43
ด้านศุลกากรเบตง (ยะลา)	163.08	191.16	169.84	136.94	137.20
ด้านศุลกากรวังประจัน (สตูล)	198.66	111.93	89.11	72.82	76.46
ด้านศุลกากรสตูล (สตูล)	77.89	60.58	70.20	54.32	35.09
ด้านศุลกากรตากใบ (นราธิวาส)	23.98	18.60	9.45	6.20	5.59
ด้านศุลกากรส่วนกลาง	1,496.06	1,622.90	0.69	0.69	0.00
ด้านศุลกากรปิดตานี (ปัตตานี)	0.70	0.05	0.03	0.03	0.05
รวม	181,291.23	212,903.97	213,350.76	158,459.92	173,753.72

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



แผนภาพที่ 4.2 มูลค่าการส่งออกรายสินค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย ปี 2554 - 2556

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

4.3 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซีย

ประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซียทั้งทางบกและทางน้ำ จากแผนภาพที่ 4.3 จะเห็นได้ว่าประเทศไทยและประเทศมาเลเซียมีแนวพรมแดนติดกันเป็นระยะ 647 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นเขตแดนทางบก 552 กิโลเมตร เขตแดนทางลำนํ้า 95 กิโลเมตร ครอบคลุม 4 จังหวัด ได้แก่ สตูล สงขลา ยะลา และนราธิวาส โดยเส้นทางบกมีการติดต่อกันได้ทั้งทางถนนและทางรถไฟ ทางน้ำมีท่าเรือที่สามารถเดินเรือติดต่อกันได้ทั้งฝั่งทะเลในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน และด้วยเหตุที่มีการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนระหว่างกันภายในประเทศสมาชิกอาเซียน ทำให้ปัจจุบันประเทศมาเลเซียเป็นคู่ค้ากับประเทศไทยที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน

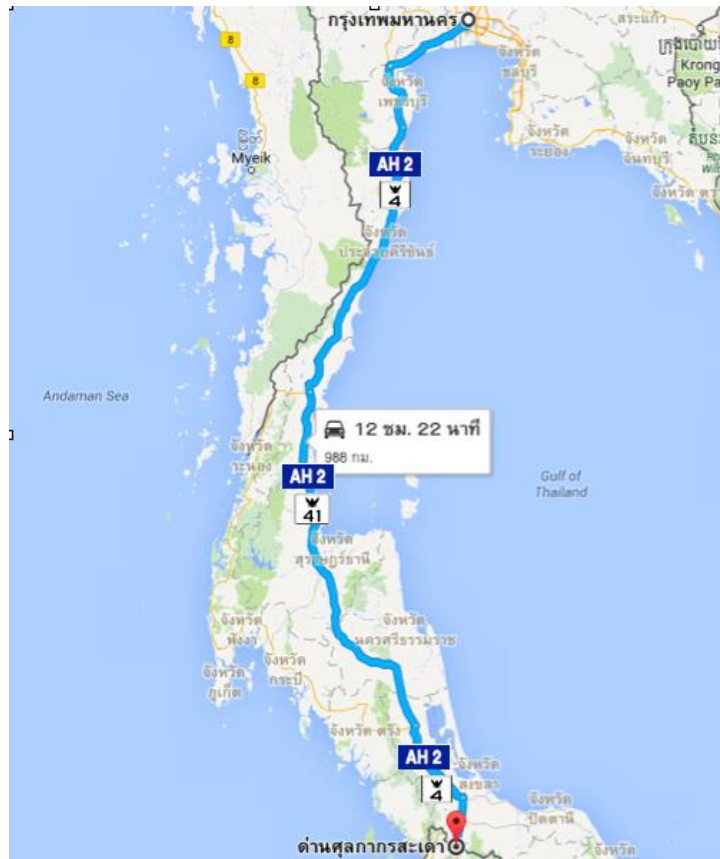


แผนที่ 4.3 แนวเขตแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย 647 กิโลเมตร

4.3.1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง (Road and Highway)

สำหรับเส้นทางการคมนาคมทางบกที่ใช้เดินทางทางรถยนต์ รถโดยสารประจำทาง และรถบรรทุกสินค้า ไปยังด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้น จะใช้เส้นทางหลวงสายเอเชีย 2 หรือ AH2 ซึ่งทางหลวงสายเอเชียสายนี้อยู่ในโครงข่ายถนนสายเอเชีย มีระยะทางทั้งสิ้น 8,230 ไมล์ หรือ 13,177 กิโลเมตร เชื่อมโยงจากเดนพาสาร์ ประเทศอินโดนีเซีย ถึงโคสราวี ประเทศอิหร่าน

ในส่วนของประเทศไทยนั้น ทางหลวงสายเอเชีย 2 (AH2) เริ่มจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดาพรมแดนไทย-มาเลเซีย ในเขตอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีระยะทางถนนโดยประมาณทั้งสิ้น 950 กิโลเมตร เส้นทางการเดินทางรวมถึงช่องทางการจราจรโดยละเอียดเริ่มจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดานั้น แสดงในแผนที่ 4.4



แผนที่ 4.4 เส้นทางถนนจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดา พรมแดนไทย-มาเลเซีย

โดยเส้นทางเริ่มจากกรุงเทพมหานครโดยใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ไปจนถึงแยกปฐมพร อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร ระยะทางประมาณ 470 กิโลเมตร เป็นถนน 6 – 8 ช่องจราจรสลับกันไป จากนั้นใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 41 ไป ผ่านจังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดนครศรีธรรมราชไปจนถึงแยกเอเชีย อำเภอเมืองพัทลุง จังหวัดพัทลุง ระยะทางประมาณ 380 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจรตลอดสาย จากแยกเอเชีย อำเภอเมืองพัทลุง จังหวัดพัทลุง ผ่านอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา สู่พรมแดนไทย-มาเลเซีย ในเขตอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจรตลอดสาย รายละเอียดเส้นทางจากกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ป็นัง-Port Klang สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 รายละเอียดระยะทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ป็นัง-Port Klang

	จุดหมายปลายทาง	ระยะทาง (km)	ระยะทางสะสม (km)
1	กรุงเทพฯ - จ.สงขลา	950 กิโลเมตร	950 กิโลเมตร
2	จ.สงขลา - อ.หาดใหญ่	26 กิโลเมตร	976 กิโลเมตร
3	อ.หาดใหญ่ - ด่านชายแดน		
3.1	อ.หาดใหญ่-ด่านสะเดา	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
3.2	อ.หาดใหญ่-ด่านปาดังเบซาร์	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
3.3	อ.หาดใหญ่-ด่านบ้านประกอบ	89 กิโลเมตร	1,065 กิโลเมตร
4.	ด่านสะเดา - ท่าเรือป็นัง	156 กิโลเมตร	1,183 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด่านสะเดา)
5.	ท่าเรือป็นัง - Port Klang	342 กิโลเมตร	1,525 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด่านสะเดา)

สำหรับการขนส่งสินค้าทางบกมายังชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้น โดยปกติแล้วรถบรรทุกจะใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4 (เส้นเพชรเกษม) หรือ ทางหลวงสายเอเชีย AH2 ซึ่งเป็นถนน 4 ช่องทางการจราจรตลอดสาย (ไป 2 เลน กลับ 2 เลน) ซึ่ง

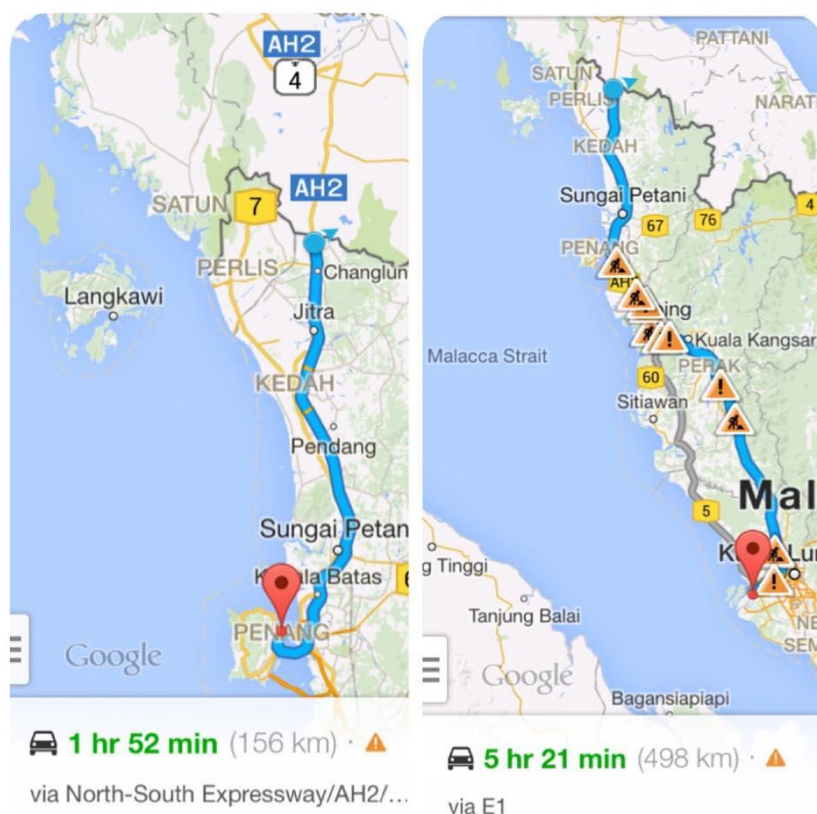
ปัจจุบันมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์วิ่งบนเส้นทางนี้อย่างหนาแน่น เพื่อขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ หรือออกท่าเรือป็นัง โดยระยะทางจากกรุงเทพฯ-สงขลานั้นประมาณ 950 กิโลเมตร ไปยังอำเภอหาดใหญ่อีก 26 กิโลเมตร จากอำเภอหาดใหญ่อีก 26 กิโลเมตร และจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังด่านสะเดา หรืออำเภอหาดใหญ่ไปยังด่านปาดังเบซาร์ ระยะทาง 51 กิโลเมตร เช่นกัน โดยทางไปด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์นั้น จะใช้เส้นทางเดียวกัน แต่จะไปแยกเส้นทางที่ อำเภอสะเดา โดยต่อไปจากอำเภอสะเดาอย่างละ 12 กิโลเมตร ดังแสดงเส้นทางในแผนภาพที่ 4.5 โดยบริเวณด่านสะเดานั้น จะเน้นการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน เพราะมีทางด่วนหมายเลข 7 ที่สะดวกสบายในประเทศมาเลเซีย แต่การขนส่งทางถนนยังคงมีต้นทุนการขนส่งที่สูง ในขณะที่ด่านปาดังเบซาร์เน้นส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ทางถนนและทางรถไฟ เพื่อไปยังท่าเรือป็นัง (โดยระยะทางรถไฟจากด่านปาดังเบซาร์ประมาณ 177 กิโลเมตร) ซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่าด่านสะเดา



แผนภาพที่ 4.5 ระยะทางจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังจังหวัดต่าง ๆ และเส้นทางจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์

สำหรับเส้นทางการขนส่งทางถนนจากด่านสะเดาไปจนถึงท่าเรือป็นังในประเทศมาเลเซีย นั้น มีระยะทางประมาณ 156 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมงและจากด่านสะเดาถึงท่าเรือ Port Klang ที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย นั้น มีระยะทางประมาณ 498 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 ชั่วโมง (ดูแผนภาพที่ 4.6 ประกอบ) ซึ่งการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือทั้งสองนี้ เป็นท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทยที่กระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ รวมถึงเป็นที่ขึ้นสินค้าที่มาจากภูมิภาคต่างๆของโลก เพื่อกระจายไปยังประเทศต่างๆในอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศจีน

โดยเส้นทางการขนส่งในประเทศไทยนั้น ส่วนใหญ่เป็นทางด่วน (ทางด่วนหมายเลข 7) รถขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยรถบรรทุกขนส่งสินค้าของไทยจะต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือ หัวลาก ณ ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งอยู่บริเวณชายแดนประเทศไทย



แผนภาพที่ 4.6 เส้นทาง ระยะเวลา และระยะทางจากด่านสะเดาไปยังท่าเรือป็นังและท่าเรือ Port Klang

4.3.2 การคมนาคมทางน้ำ (Sea Transport)

สำหรับท่าเรือที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าทางเรือทางภาคใต้ โดยเฉพาะสินค้าประเภทยางพารา คือ ท่าเรือสงขลา ซึ่งเป็นท่าเรือหลักในภาคใต้ด้านชายฝั่งอ่าวไทยมีระยะห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซีย ประมาณ 100 กิโลเมตร สร้างโดยกรมเจ้าท่าแล้วเสร็จเมื่อปี 2529 โดยมีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าออกจากภาคใต้ไปยังต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าหลัก คือ ยางพารา และเพื่อการขนส่งสินค้าเพื่อนำเข้าเพื่อใช้ในภาคใต้ และกระตุ้นให้เกิดความเติบโตทางการค้าและอุตสาหกรรมของภาคใต้ ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้เอกชนเข้ามาบริหารเพื่อให้กิจการของท่าเรือสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ได้ชนะการประมูล จึงได้เข้ามาบริหารท่าเรือสงขลา ตั้งแต่ปี 2531 เป็นต้นมา โดยบทบาทหน้าที่ของการดูแลท่าเรือสงขลาแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 บทบาทหน้าที่ในการบริหารท่าเรือสงขลาระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

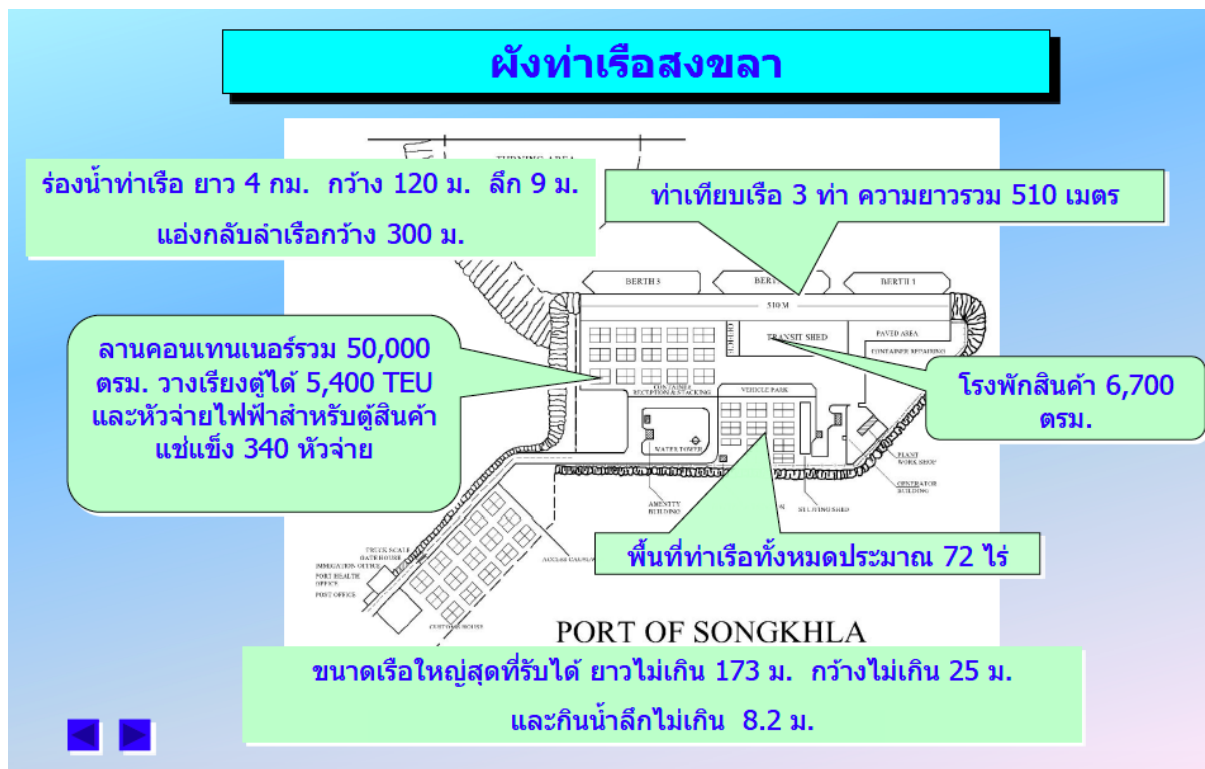
ภาครัฐ	ภาคเอกชน (บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด)
บริหารและดูแลส่วนของท่าเรือที่อยู่ในน้ำ - เชื้อเพลิงคั่น - ท่าเรือ - เครื่องหมายการเดินเรือ - ร่องน้ำ	บริหารและดูแลส่วนของท่าเรือที่อยู่บนบก - ตัวท่าเทียบเรือ - อาคารและสถานที่ - ลานพักสินค้า - ถนนและสาธารณูปโภค - เครื่องมืออุปกรณ์และเรือลากจูง

ท่าเรือสงขลา มีพื้นที่ทั้งหมด 72 ไร่ เป็นพื้นที่ทางบก 12 ไร่ และพื้นที่ถมทะเล 60 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 510 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ท่า ร่องน้ำท่าเรือยาว 4 กิโลเมตร กว้าง 120 เมตร ลึก 9 เมตร แอ่งกลับเรือกว้าง 300 เมตรสามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 173 เมตร ได้พร้อมกัน 3 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ท่าเทียบเรือที่ 1-2 : เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป สามารถรับสินค้าได้ปีละ 600,000 ตันต่อปี
- ท่าเทียบเรือที่ 3 :เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า สามารถรับตู้สินค้าได้ 160,000 TEU/ปี

นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้แก่ ลานวางตู้สินค้า 50,000 ตารางเมตร วางเรียงตู้ได้ 5,400 TEU และหัวจ่ายไฟฟ้าสำหรับตู้สินค้าแช่แข็ง 340 หัวจ่าย และโรงพักสินค้า 6,700 ตารางเมตร โดยบริเวณท่าเรือมีเรือลากจูงขนาด 1,600 แรงม้า 2 ลำ รถยกสินค้าทั่วไป 17 คัน รถดักสินค้า 14 คัน และหัวรถลาก 13 ชุด

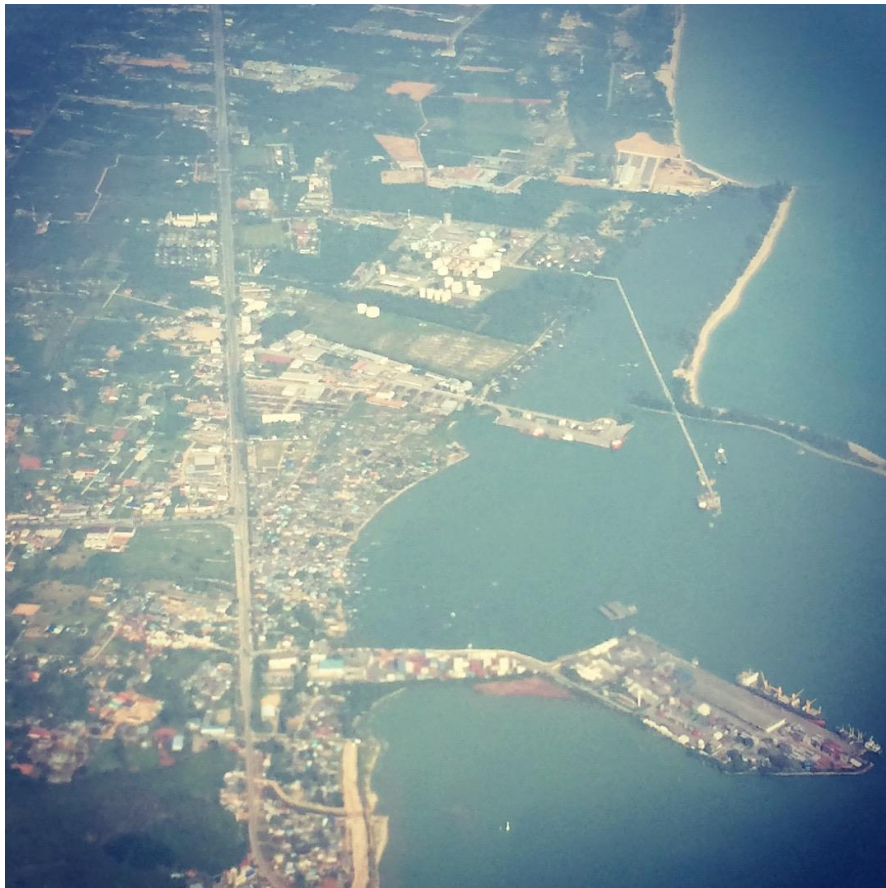
อย่างไรก็ตามท่าเรือแห่งนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าด้วยรถยกและรถบรรทุกท่าเรือ เนื่องจากท่าเรือยังไม่มีปั้นจั่นหน้าท่าที่ช่วยขนตู้สินค้า ดังนั้นในการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลง จากเรือยังคงต้องใช้ปั้นจั่นเรือ แผนภาพที่ 4.7 แสดงแผนผังท่าเทียบเรือสงขลาและสภาพทั่วไปของท่าเรือสงขลาแสดงในแผนภาพที่ 4.8 และแผนภาพที่ 4.9 ตามลำดับ



แผนภาพที่ 4.7 แผนผังท่าเทียบเรือในท่าเรือสงขลา
ที่มา: Chaopaya Terminal International Co.,Ltd

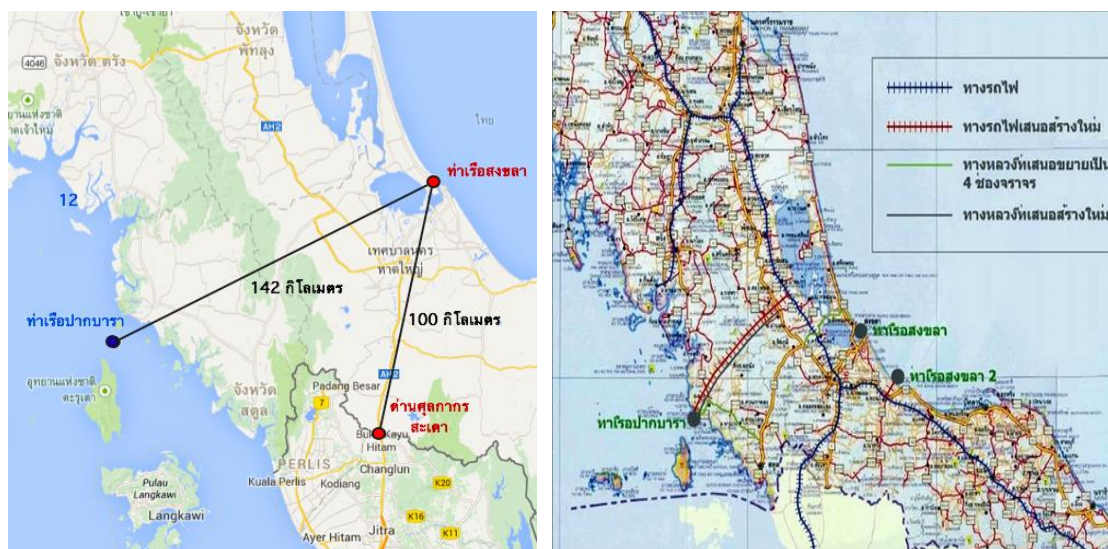


แผนภาพที่ 4.8: สภาพทั่วไปของท่าเรือสงขลา



แผนภาพที่ 4.9 ภาพมุมบนของท่าเรือน้ำลึกสงขลา

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันได้มีการเร่งผลักดันเพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้า และสนใจให้ผู้ประกอบการไทยหันมาใช้บริการขนส่งทางน้ำมากขึ้น เพราะที่ผ่านมามีการขนส่งทางน้ำในประเทศมีแค่ร้อยละ 11-12 ของการขนส่งรวมในประเทศเท่านั้น โดยปัจจุบันได้มีการเดินหน้าพัฒนาท่าเรือสำคัญทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ซึ่งได้แก่ ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลและท่าเรือสงขลา 2 ซึ่งในขณะนี้แผนการก่อสร้างท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ได้มีการวางโมเดลการพัฒนาท่าเรือไว้เรียบร้อยแล้วแต่กำลังอยู่ระหว่างการทำการสำรวจในเรื่องของผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ



แผนภาพที่ 4.10 ที่ตั้งท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากบารา

โดยท่าเรือปากบารานั้นเป็นท่าเรือน้ำลึกที่จะมีระบบรางที่เป็นแลนด์บริดจ์ (Landbridge) ระยะทางประมาณ 142 กิโลเมตรมาเชื่อมโยงกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (ท่าเรือสงขลา) และมีการสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อรองรับการเติบโตของระบบการขนส่งทางเรือในอนาคต แผนภาพที่ 4.10 แสดงที่ตั้งของท่าเรือปากบารา ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 รวมถึงการเชื่อมโยงท่าเรือทั้งสองด้วยระบบราง

4.3.3 การคมนาคมทางราง (Railway Transport)

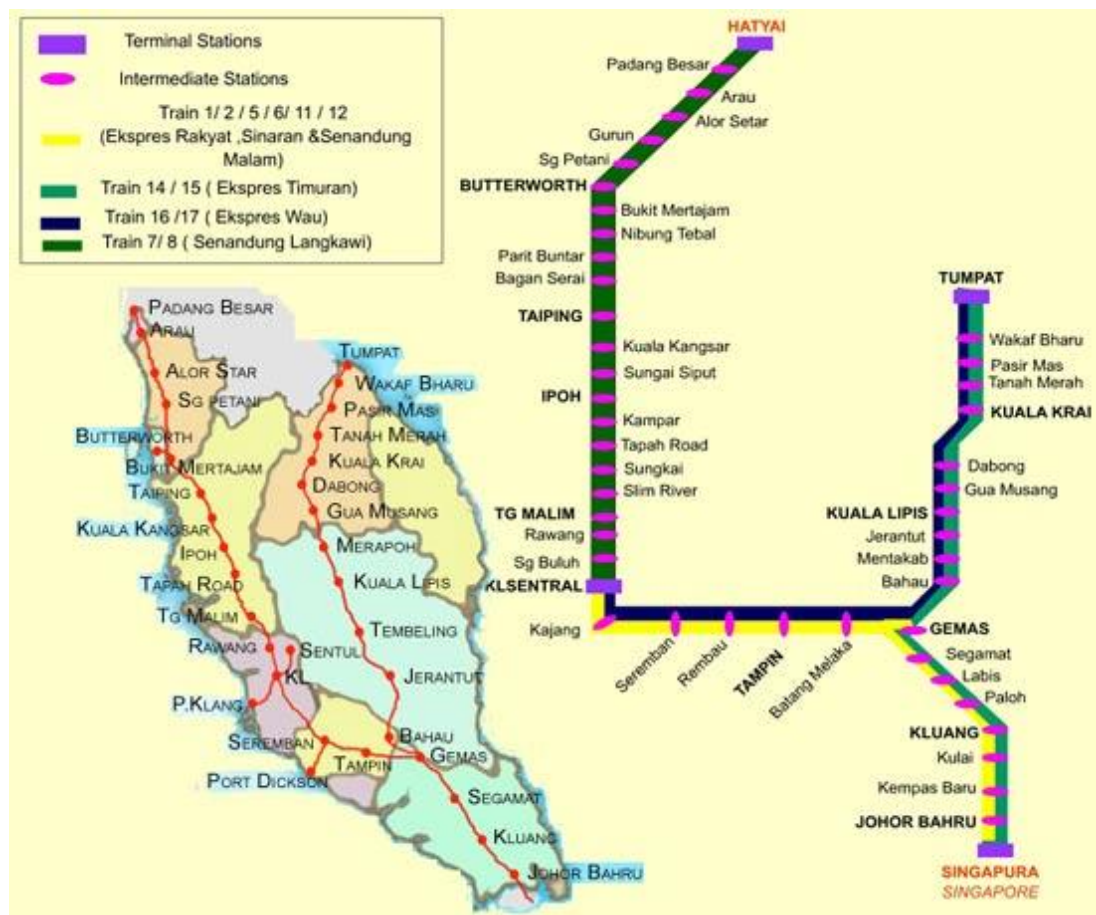
สำหรับเส้นทางรถไฟที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าของจังหวัดสงขลา คือ เส้นทางรถไฟสายใต้ โดยเริ่มจากจังหวัดเพชรบุรี - จังหวัดสงขลา เริ่มก่อสร้างในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2452 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2464 รวมระยะเวลาในการสร้างทางรถไฟ 12 ปี เติมน้ำมัน 11 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ยะลา และสตูลปลายทางที่สุไหงโกโลง จังหวัดนราธิวาส มีสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่เป็นสถานีหลักเชื่อมต่อกับสถานีปาดังเบซาร์ (Padang Besar) ในประเทศมาเลเซีย โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ ประมาณ 947 กิโลเมตร และจากหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 45 กิโลเมตร แผนภาพที่ 4.11 แสดงเส้นทางการเดินรถไฟของประเทศไทย และแผนภาพที่ 4.12 แสดงสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่และตารางการเดินรถ



แผนภาพที่ 4.11 เส้นทางการเดินทางรถไฟของประเทศไทย (เส้นสีแดงคือทางรถไฟสายใต้)

วันที่ 07 เดือน พฤษภาคม พศ 2561				
เวลาขบวนรถถึง สถานีชุมทางหาดใหญ่				
ขบวน	ต้นทาง	ปลายทาง	เวลารถเข้า	รถจะถึงปช
171	กรุงเทพ	สุโขทัย-าก	05.52	07.17
35	กรุงเทพ	ปัตตานี-วอร์	06.35	07.30
37	กรุงเทพ	สุโขทัย-าก	07.20	08.30
169	กรุงเทพ	ยะลา	09.15	10.55
41	กรุงเทพ	ยะลา	12.34	
170	ยะลา	กรุงเทพ	14.30	
172	สุโขทัย-าก	กรุงเทพ	15.29	
42	ยะลา	กรุงเทพ	16.18	
38	สุโขทัย-าก	กรุงเทพ	17.59	
36	ปัตตานี-วอร์	กรุงเทพ	18.30	

แผนภาพที่ 4.12 สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่และตารางการเดินรถ



แผนภาพที่ 4.13 แผนที่เส้นทางรถไฟจากหาดใหญ่-มาเลเซีย-สิงคโปร์

โดยทางรถไฟสายได้นั้นเป็นเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพียงสายเดียวที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ทำให้การเดินทางระหว่างไทยกับมาเลเซียสะดวกมากขึ้น และสามารถเดินทางไปยังเมืองสำคัญของมาเลเซียได้ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ-บัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ขาขึ้นและขาล่องวันละ 1 เที่ยว โดยสถานีรถไฟบัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ตั้งอยู่ในเขตเมืองบัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) รัฐปีนัง หรือ ออกเดินทางจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ในเวลา 10.00 น. โดยจากสถานีนี้ สามารถเดินทางด้วยรถไฟไปยังกัวลาลัมเปอร์ และประเทศสิงคโปร์ได้ แผนภาพที่ 4.13 แสดงแผนที่เส้นทางรถไฟจากหาดใหญ่-มาเลเซีย-สิงคโปร์

ปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของไทยนิยมมาเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นแก่ที่บริเวณสถานีปาดังเบซาร์ โดยพื้นที่และอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าของมาเลเซียที่มีความทันสมัยกว่าไทยมาก แผนภาพที่ 4.14 แสดงการเปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์บริเวณสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ ประเทศมาเลเซีย



แผนภาพที่ 4.14 เปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ บริเวณสถานีรถไฟปาดังเบซาร์

4.4 SWOT พื้นที่ด่านชายแดนสะเดา

4.4.1 SWOT พื้นที่ด่านชายแดนสะเดา

จุดแข็ง (Strength)

- ปัจจุบันด้านศุลกากรสะเดาเป็นด่านที่มีปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านเขตแดนทางบกสูงที่สุดในประเทศไทย
- ด่านสะเดาเป็นประตูทางใต้ของไทยบนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และตั้งอยู่บนเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดเอเชีย มีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงทุกประเภท พร้อมพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์ที่ครบวงจร
- เป็นช่องทางขนส่งหลักทางถนนและรางเชื่อมต่อมาเลเซีย สู่สิงคโปร์ และใกล้ท่าเรือป็นังและท่าเรือกลัง (Port Klang) ของประเทศมาเลเซีย
- บริเวณรอบๆพื้นที่เป็นตลาดเชื่อมโยงระหว่างผู้ซื้อมาเลเซียและผู้ส่งออกฝั่งไทยกับผู้ผลิตต่างๆของประเทศไทย อยู่ใกล้พื้นที่อุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมยางพารา และอุตสาหกรรมฮาลาลของประเทศมาเลเซียรวมถึงเป็นแหล่งผลิตและแปรรูปยางพาราที่สำคัญของประเทศไทย อีกทั้งเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยางพารา ผลิตภัณฑ์อาหารทะเล

จุดอ่อน (Weakness)

- เนื่องจากมีปริมาณนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเดาเป็นจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาด้านความแออัดของพื้นที่บริเวณด่าน ทำให้ไม่สามารถรองรับการบริการได้อย่างเพียงพอ ทั้งทางด้านการขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ และการผ่านแดนของประชาชนทั้งสองประเทศ
- ผู้ส่งออกสินค้าของไทยจำนวนไม่น้อย ยังขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอน และพิธีการทางศุลกากร จึงเกิดความล่าช้า เอกสารไม่ครบ ไม่เข้าใจภาษาอังกฤษ รวมถึงสินค้าบางชนิดไม่ได้คุณภาพ ไม่มีตราเครื่องหมายฮาลาล เป็นต้น
- การดำเนินงานเกี่ยวกับด้านศุลกากรที่มีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะการของบประมาณของแต่ละหน่วยงานจะเป็นลักษณะแยกส่วนกัน ไม่ได้มีการของบประมาณในภาพรวมของโครงการเดียวกัน โดยบางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณ แต่บางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เหมาะสม จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นเอกภาพในการพัฒนา รวมทั้งการบริหารที่ไม่มีเอกภาพในการแก้ปัญหา

โอกาส (Opportunity)

- พื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว
- อยู่ใน 1 ใน 5 พื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพเหมาะสมที่รัฐบาลผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก
- อยู่ในแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 ฝ่าย ได้แก่ อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)
- รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการก่อสร้างด้านศุลกากรแห่งใหม่และผลักดันในการขยายพื้นที่ด่านฯ

อุปสรรค (Threats)

- ปัญหาความไม่สงบของจังหวัดชายแดนภาคใต้ ทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวของพื้นที่ รวมถึงการตัดขาดของเส้นทางในการขนส่งสินค้า

- การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านแดนเข้าประเทศมาเลเซียนั้น มีอุปสรรคขั้นตอนลำบากและยุ่งยากกว่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศมาเลเซียเนื่องจาก รัฐบาลมาเลเซียป้องกันมิให้ยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย

4.4.2 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis)

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ประกอบด้วยการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis) โดยใช้วิเคราะห์ PEST Analysis โดยองค์ประกอบการวิเคราะห์ประกอบด้วย

- 1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยทางนโยบายและการเมืองรวมทั้งนโยบายภายในประเทศ และนโยบายความร่วมมือระดับภูมิภาค นโยบายของรัฐมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการอย่างสูง การวิเคราะห์เรื่องของนโยบายและการเมืองเป็นสิ่งที่ช่วยผู้ประกอบการตัดสินใจในการลงทุนหรือการปรับตัวทางด้านธุรกิจ
- 2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E) ปัจจัยทางเศรษฐกิจของประเทศมีผลโดยตรงกับธุรกิจในประเทศนั้นๆ เพราะเป็นตัวกำหนดกำลังซื้อของคนในประเทศ รวมถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจของโลกก็มีผลต่อกำลังซื้อของคนในประเทศต่างๆ ดังนั้นการวิเคราะห์ภาพรวมทางเศรษฐกิจจึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจทางด้านธุรกิจ
- 3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S) ปัจจัยทางสังคมเป็นการวิเคราะห์เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพแวดล้อมทางสังคม วัฒนธรรมของคนในพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญต่อความราบรื่นของการดำเนินงานของธุรกิจ และการแนะนำสินค้าเข้าสู่ตลาด
- 4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T) เป็นการวิเคราะห์ถึงแนวโน้มทางการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจ

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- ภาครัฐได้มีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตผลทางการเกษตรโดยให้มีการให้ความสำคัญกับการนำเอาผลิตผลทางการเกษตรเข้าสู่กระบวนการแปรรูปในระดับอุตสาหกรรม เพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่ม เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยมีการส่งออกผลิตผลทางการเกษตรส่วนใหญ่ในรูปของวัตถุดิบหรือผลิตผลที่มีการแปรรูปขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ อาทิ การสนับสนุนให้มีการนำเอาผลิตผลยางพาราที่ได้ เข้าสู่กระบวนการแปรรูปในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและส่งออกทดแทนการส่งออกในรูปของยางแท่งและวัตถุดิบขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ โดยมีการดำเนินโครงการหลายโครงการผ่านองค์การสวนยาง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ อาทิเช่น
 - โครงการพัฒนาตลาดและแปรรูปยางเพื่อเพิ่มมูลค่าตามนโยบายของรัฐบาล
 - โครงการก่อสร้างโรงงานต้นแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านยางพารา
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 1 เชื่อมโยงเครือข่าย)
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 2 เผยแพร่ความรู้)
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 3 ศูนย์เรียนรู้)

- คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ เห็นชอบ และอนุมัติ ตามมติคณะกรรมการนโยบายยางธรรมชาติ (กยณ.) ครั้งที่ 3/2557 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 รับทราบแนวทางการบริหารจัดการยางขององค์การสวนยาง และเห็นชอบการดำเนินงานตามโครงการ 4 โครงการดังต่อไปนี้
 - โครงการสร้างมูลค่าเพิ่มก้นขนรักษาเสถียรภาพราคายาง
 - โครงการชดเชยรายได้แก่เกษตรกรชาวสวนยาง
 - โครงการสนับสนุนสินเชื่อเกษตรกรชาวสวนยางรายย่อยเพื่อประกอบอาชีพเสริม
 - โครงการสนับสนุนสินเชื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนแก่ผู้ประกอบการยาง

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- รายงานแนวโน้มเศรษฐกิจโลก (Global Economic Prospects-GEP) จัดพิมพ์โดยธนาคารโลกรายงานว่า หลังจากที่เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2557 เป็นที่น่าผิดหวัง แต่ปี 2558 นี้แนวโน้มจะดีขึ้น ประเทศกำลังพัฒนาจะเติบโตมากขึ้นในปีนี้ ส่วนหนึ่งเกิดจากราคาน้ำมันดิบลดลง เศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่เข้มแข็งขึ้น อัตราดอกเบี้ยที่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ และความผันผวนที่น้อยลงของเศรษฐกิจประเทศตลาดเกิดใหม่ที่มีขนาดใหญ่ ในปี 2557 เศรษฐกิจโลกขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.3 และคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2558 นี้จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3 ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 3.3 โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ และอังกฤษมีแนวโน้มฟื้นตัวเนื่องจากตลาดแรงงานฟื้นตัวและนโยบายทางการเงินยังคงผ่อนคลาย ในทางกลับกันประเทศในแถบยุโรปและญี่ปุ่นได้มีการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจอย่างกลุ่มๆตอนๆ เนื่องจากผลของภาวะวิกฤติทางการเงินที่ยังคงมีอยู่ ส่วนจีนกำลังชะลอเศรษฐกิจอย่างระมัดระวัง คาดว่าเศรษฐกิจจีนจะชะลอตัวลงแต่ยังคงเติบโตอย่างเข้มแข็งในระดับร้อยละ 7.1 ต่อปี (จากร้อยละ 7.4 ในปี 2557) และอยู่ที่ร้อยละ 7 ในปี 2559 สำหรับเศรษฐกิจไทยในปี 2558 สำนักงานเศรษฐกิจการคลังคาดว่า เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราเร่งขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 4.1 (โดยมีช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 3.6 – 4.6)
- ปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดราคายางพาราคือความต้องการใช้ (อุปสงค์) และปริมาณผลผลิต (อุปทาน) โดยปริมาณการใช้ยางของโลกจะขึ้นกับภาวะเศรษฐกิจโลกโดยปัญหาเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาส่งผลให้ปริมาณการใช้ยางเพิ่มขึ้นน้อยกว่าการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เพาะปลูกยาง
- ในปี 2013 จีนมีปริมาณการผลิตยางพาราธรรมชาติประมาณ 8.56 แสนตัน ในขณะที่เดียวกัน พื้นที่ปลูกยางพาราในประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยแหล่งผลิตของจีนคือมณฑลไห่หนานและยูนนาน นอกจากนี้จีนกำลังเร่งลงทุนเพาะปลูกยางพาราในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย เช่น ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยผลผลิตยางพาราที่จีนลงทุนเพาะปลูกในตอนเหนือของลาว ได้เริ่มออกสู่ตลาดและส่งออกไปยังจีนแล้ว
- การส่งออกยางพาราแปรรูปในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง ถือเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับวัตถุดิบจากภาคการเกษตร ซึ่งมูลค่าเพิ่มหรือรายได้ที่เกิดขึ้นนั้นจะกระจายไปสู่เกษตรกรและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง อันจะส่งผลต่อสถานะเศรษฐกิจโดยรวม เนื่องจากยางพารา เป็นผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่มีความเชื่อมโยงสายโซ่อุปทานการผลิตตั้งแต่ระดับต้นน้ำ (ภาคการเกษตร) ไปจนถึงระดับกลางน้ำและปลายน้ำ (ภาคอุตสาหกรรมและการค้า) ซึ่งเป็นปัจจัยในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมทั้งในระดับท้องถิ่นและในระดับประเทศ
- อย่างไรก็ตามการขาดความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทาน และการรวมกลุ่มเครือข่ายในลักษณะของคลัสเตอร์ ยังเป็นปัญหาสำคัญของการดำเนินงานของทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจในอุตสาหกรรมยางพารา โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมยางพาราของไทย อันส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตนับตั้งแต่การผลิตวัตถุดิบ การแปรรูปในระดับอุตสาหกรรมและการวางแผนการตลาดที่

ยังขาดความสอดคล้องในการดำเนินงาน รวมถึงปัญหาการขาดการกำหนดมาตรฐานสินค้าร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภคในระดับต่างๆ ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่วนหนึ่งเกิดจากลักษณะการดำเนินธุรกิจโดยรวมของประเทศที่มีผู้ประกอบการรายย่อยเป็นจำนวนมาก และขาดการรวมกลุ่มเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาร่วมกันทั้งภายในกลุ่มของผู้ประกอบการธุรกิจประเภทเดียวกันและกลุ่มธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องกันในระบบโซ่อุปทาน

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

ในอดีตนั้นยางพาราเป็นผลิตผลทางการเกษตรที่ทำให้เกิดการสร้างงานและอาชีพในชนบท และสามารถช่วยลดและแก้ปัญหาการเคลื่อนย้ายของแรงงานจากชนบทไปสู่สังคมเมือง และส่งผลให้เกิดความเข้มแข็งของชุมชน แต่อย่างไรก็ตามจากปัญหาราคายางตกต่ำ ทำให้เกิดผลกระทบต่อชาวสวนยางพาราเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีต้นทุนที่สูงในส่วนของการแบ่งค่าตอบแทนระหว่างเจ้าของสวนยางกับลูกจ้างที่กรีดยางซึ่งเมื่อราคายางตกต่ำ รายได้ก็ไม่คุ้มกับรายจ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีชาวสวนยางเริ่มขายสวนของตนเอง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาสังคมอื่นๆตามมา

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับยางพารา ปัจจุบันการพัฒนาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม ยางพาราสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างมาก โดยประเทศไทย ได้มีการดำเนินการในด้านต่างๆ เพื่อยกระดับกระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมยางพาราให้มีการใช้ประโยชน์จาก เทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตที่ทันสมัย ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรและนำไปสู่ การเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมเกษตรในอนาคต หลายโครงการ เช่น โครงการก่อสร้างโรงงานต้นแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านยางพารา และ โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร เป็นต้น

4.5 แผนพัฒนาสงขลา และ สะเตาะ

จากการประเมินแนวโน้มการค้าชายแดนเห็นได้ว่ามูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัดสงขลา มีแนวโน้มในการขยายตัวเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ส่งผลให้จังหวัดสงขลาเป็นศูนย์กลางการค้า และการส่งออกในภูมิภาคใต้ตอนล่าง จึงมีแนวทางในการพัฒนาด้านต่างๆ ดังนี้

1. ด้านการคมนาคมเพื่อการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ต่างๆที่ตามมา จึงพิจารณาการตั้งศูนย์ขนส่งสินค้า เพื่อลดการแออัดและเป็นจุดรวมในการค้าและขนส่ง
2. ด้านการจัดตั้งศูนย์แสดงสินค้า เพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์และดึงดูดนักลงทุนในการขยายฐานการค้าต่อไป

4.5.1 การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสงขลา

สำหรับในเรื่องของการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสงขลา ในปัจจุบันมี 2 เรื่องหลัก ได้แก่

- ถนนมอเตอร์เวย์ สายหาดใหญ่ - ชายแดน
- พัฒนารถไฟรางคู่ เส้นทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

4.5.1.1 ถนนมอเตอร์เวย์ สายหาดใหญ่ - ชายแดน

ทางหลวงพิเศษมอเตอร์เวย์ระหว่างเมืองหาดใหญ่-ด่านชายแดนมาเลเซีย หรือ ด่านสะเตาะนั้น ได้ถูกนำมาพิจารณาเพื่อเป็นแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสงขลา เนื่องจากจังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยโครงการสร้างทางด่วนหาดใหญ่-ด่านสะเตาะ ทางทางพิเศษฯ ได้ศึกษาเรื่องนี้มานานกว่า 5 ปี ซึ่งอยู่ในรูปแบบของทางพิเศษเชื่อมระหว่างหาดใหญ่-ด่านสะเตาะ โดยมีทางเลือก 3 แนวทาง แต่สำหรับเส้นทางที่ชัดเจนที่สุด ได้แก่

เส้นทางขนานแนวท่อก๊าซของรัฐบาลไทยที่ร่วมกับรัฐบาลมาเลเซีย ภายใต้ชื่อบริษัท ทรานส์ไทย-มาเลเซีย จำกัด เนื่องจากเป็นระยะที่ใกล้ที่สุด ค่าใช้น้อยที่สุด กระทบกับชาวบ้านน้อยที่สุด และเสียค่าเวนคืนน้อยที่สุด ทั้งนี้ โครงการดังกล่าว การทางพิเศษฯ ได้ผ่านขั้นตอนการทำประชาพิจารณ์ การสำรวจออกแบบ การพบปะผู้นำชุมชนและชาวบ้านทุกพื้นที่ที่มีผลกระทบทุกชุมชน ทุกอำเภอ โครงการอยู่ในขั้นตอนสุดท้ายรอยื่นเสนอต่อสำนักงานสิ่งแวดล้อมฯ พร้อมจะนำเสนอต่อบอร์ดกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลในเร็ว ๆ นี้ ซึ่งโครงการนี้ใช้งบฯ ลงทุนกว่า 1 หมื่นล้านบาท รวมจุดลานขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ระบบพิธีการศุลกากร ศูนย์อาหาร ครบครัน งบประมาณใกล้เคียงกับที่ คสช. จะจัดสร้างมอเตอร์เวย์หาดใหญ่-ด่านสะเดา โดยที่ยังไม่กำหนดรูปแบบ หรือการศึกษาโครงการความเป็นไปได้เลย ในขณะที่การทางพิเศษฯ มีงบประมาณลงทุนพร้อม โดยไม่ต้องพึ่งงบประมาณจากภาครัฐ



แผนภาพที่ 4.15 แนวทางเส้นทางมอเตอร์เวย์ หาดใหญ่-ด่านสะเดา

4.5.1.2 พัฒนารถไฟรางคู่ เส้นทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

การเตรียมตัวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ระบบขนส่งก็เป็นอีกปัจจัยสำคัญเพื่อรองรับการแข่งขันทางการค้า โดยเฉพาะระบบรางที่มีต้นทุนในการขนส่งต่ำที่สุด โดยเหนือสุดของมาเลเซีย ที่เชื่อมต่อกับชายแดนไทย คือด่านปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส ที่นี้กำลังมีการวางโครงข่ายรถไฟทางคู่สายเมืองอิโปห์-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 329 กิโลเมตร ความสำคัญของทางรถไฟสายนี้ คือการเชื่อมต่อสู่เมืองท่าเรือน้ำลึกที่รัฐปีนัง ช่วยให้การขนส่งสินค้าทางเรือสะดวกขึ้น แม้แต่ประเทศไทยเองก็สามารถขนส่งสินค้าจากปาดังเบซาร์สู่ท่าเรือปีนังในระยะทาง 158 กิโลเมตร ได้เร็วขึ้นเช่นกัน ไทยก็มีโครงการรถไฟทางคู่ ที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคมที่กำลังเร่งพัฒนา โดยเริ่มที่สายใต้ ตั้งแต่ประจวบถึงชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตรเป็นเส้นทางแรก ด้วยงบประมาณกว่า 10,300 ล้านบาท ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2558 และก่อสร้างรถไฟทางคู่อีก 3 ช่วง คือ หัวหิน-ประจวบ สุราษฎร์-ปาดังเบซาร์ และหาดใหญ่-สุโขทัย เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟทางคู่ของมาเลเซีย ช่วยให้ระบบขนส่งระหว่างประเทศมีความสามารถเพิ่มมากขึ้น และยังหมายถึงการพัฒนาเศรษฐกิจสู่ประชาคมอาเซียนด้วย



แผนภาพที่ 4.16 การพัฒนารถไฟรางคู่

4.5.2 การพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา

- จากปริมาณการค้า ปริมาณนักท่องเที่ยว ปริมาณรถบรรทุกที่ศุลกากร และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่พื้นที่การให้บริการมีจำกัดไม่เพียงพอ
- ทำให้เกิดปัญหาความแออัดการจราจรติดขัดมีข้อจำกัดด้านการให้บริการ อันเป็นปัญหาส่งผลกระทบถึงการการค้าทางท่องเที่ยว รวมถึงภาพลักษณ์ของประเทศ
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จังหวัดสงขลา และกรมศุลกากร จึงได้มีแผนที่จะให้มีการขยายพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดา
- โดยมีวัตถุประสงค์ให้มีการขยายพื้นที่ด้านหลังด้านพรมแดนสะเดาฝั่งขาออกไปประเทศมาเลเซีย โดยจะจัดสร้างเป็นลานจอดสำหรับรถสินค้าและรถยนต์ส่วนบุคคลที่รอการเดินทางผ่านแดนออกไป พร้อมสร้างถนนเลียบริ้วชายแดนไปเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่
- เพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดในปัจจุบันรวมถึงเป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการนำเข้า-ส่งออกและการท่องเที่ยว

4.5.2.1 โครงการปรับปรุงด้านสะเดา

พื้นที่โครงการเป็นที่ดินป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองลำปำ โดยมีพื้นที่ 18 ไร่ 1 งาน 13.5 ตารางวา

4.5.2.2 โครงการปรับปรุงด้านสะเดาแห่งใหม่

- กรมศุลกากรได้สำรวจพื้นที่เพื่อก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ตั้งอยู่ภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองลำปำ
- เนื้อที่ 720 - 3 - 83 ไร่
- ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ห่างจากด่านพรมแดนสะเดาปัจจุบันไปทางทิศตะวันออก 1.5 กิโลเมตร
- เป็นพื้นที่ที่ประเทศมาเลเซียจะทำการขยายพัฒนาด้านศุลกากรภายใต้โครงการ KOTA PERDANA : Project Kota Perdana ซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามกับพื้นที่ดังกล่าว
- ทั้งนี้กรมศุลกากรได้ขออนุญาตใช้พื้นที่จำนวนทั้งหมด 720 - 3 - 89 ไร่ ไปยังสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2551 และได้รับความเห็นชอบในหลักการให้กรมศุลกากรใช้พื้นที่ โดยมีเงื่อนไข 4 ประการ คือ

1. เกษตรกรผู้ถือครองครองที่ดินจะต้องยินยอมสละสิทธิที่ดินให้กับกรมศุลกากร
2. กรมศุลกากรต้องเยียวยาความเดือดร้อนโดยจ่ายค่าชดเชยให้กับเกษตรกร
3. ต้องกันพื้นที่ส่วนหนึ่งให้เกษตรกรเข้าทำประโยชน์ในที่ดิน
4. ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภาเทศบาลตำบลสำนักขาม

4.5.2.3 โครงการพัฒนาอื่นๆ เพื่อรองรับการพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา

- กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่ - ชายแดนไทยมาเลเซีย ในปี 2555 งบประมาณ 25 ล้านบาท
- ซึ่งจังหวัดสงขลาเสนอให้ศึกษาเรื่อง Flood Way หรือ Water Way และระบบขนส่งมวลชนระบบรางเพิ่ม ทั้งนี้กรมทางหลวงได้รับข้อเสนอแนะไว้ประกอบการศึกษาโครงการ

4.6 วิเคราะห์พื้นที่บริเวณด้านสะเดาและด่านปาดังเปซาร์

จากการลงพื้นที่ด้านสะเดาและด่านปาดังเปซาร์ซึ่งเป็นพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้น พบว่าทั้งบริเวณด้านสะเดาและด่านปาดังเปซาร์นั้น มีพื้นที่ค่อนข้างแออัดขาดการจัดการผังบริเวณด้านในฝั่งประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสะเดาหรือ ด่านนอกเป็นด่านที่มีมูลค่าการส่งออก-นำเข้าช่องทางบกสูงที่สุดในประเทศไทย มีศักยภาพเป็นฐานการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวในอนาคต ด้านสะเดาถือเป็นประตูเศรษฐกิจที่สำคัญของไทยในการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจ 3 ฝ่าย อันได้แก่ อินโด-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) โดยจะส่งผลให้เกิดความร่วมมือด้านการผลิต การส่งเสริมการลงทุน และการถ่ายทอดเทคโนโลยีระหว่างกัน ปัจจุบันบริเวณด้านสะเดาได้กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีความน่าสนใจมากที่สุดแห่งหนึ่งของภาคใต้ รวมทั้งยังเป็นที่ตั้งของสถานประกอบการธุรกิจหลายประเภท ในปัจจุบันรัฐบาลไทยกำลังพัฒนาด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่และปรับปรุงด้านสะเดาเพิ่มเติม เพื่อพัฒนาให้เป็นด่านต้นแบบในการให้บริการด้านเศรษฐกิจการค้าชายแดนอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งมีความทันสมัยรองรับการเข้าประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งจะมีปริมาณการค้าเพิ่มสูงขึ้นมาก นอกจากกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมยางพาราที่เป็นสินค้าส่งออกหลักไปยังประเทศมาเลเซียโดยผ่านด่านสะเดาและด่านปาดังเปซาร์แล้ว ยังมีกลุ่มธุรกิจอื่นๆ ที่ยังช่วยผลักดันคนในพื้นที่จังหวัดสงขลาและพื้นที่ด้านสะเดามีโอกาสในการทำการค้าและการลงทุนกับประเทศมาเลเซียมากยิ่งขึ้น ซึ่งกลุ่มธุรกิจที่มีโอกาสในการลงทุนนี้ ได้แก่

1. ธุรกิจอาหาร

เนื่องจากวิถีชีวิตของชาวมาเลเซียในปัจจุบันมีการใช้ชีวิตแบบเร่งรีบมากขึ้น จึงต้องการสินค้าอาหารที่ง่ายในการรับประทาน อาทิ บรรจุอยู่ในภาชนะที่เข้าไมโครเวฟได้ หรือ บรรจุภัณฑ์ที่เปิดมารับประทานได้ทันที ส่งผลให้อาหารพร้อมรับประทานเป็นที่ต้องการมากขึ้น ซึ่งอาหารพร้อมรับประทานที่นิยมในมาเลเซีย คือ อาหารพร้อมรับประทานบรรจุกระป๋อง (Canned/ Preserved Ready Meals) ซึ่งสินค้าอาหารไทยมีโอกาสในการขยายการตลาดสู่ประเทศมาเลเซียมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าอาหารฮาลาล แม้ว่าประเทศมาเลเซียจะมีเทคโนโลยีและเศรษฐกิจที่ดีกว่าประเทศไทย แต่ในด้านทรัพยากรและวัตถุดิบของไทยนั้นยังอุดมสมบูรณ์กว่า ดังนั้นเพื่อขยายโอกาสสินค้าอาหารในมาเลเซีย ผู้ประกอบการไทยควรพัฒนาสินค้าให้สอดคล้องกับแนวโน้มวิถีชีวิตของชาวมาเลเซีย กล่าวคือ ควรให้ความสำคัญกับเครื่องหมายฮาลาล เนื่องจากชาวมาเลเซียร้อยละ 60 นับถือศาสนาอิสลาม ซึ่งให้ความสำคัญมากกับเครื่องหมายฮาลาลบนผลิตภัณฑ์ โดยสินค้าอาหารฮาลาลของไทยที่มีศักยภาพในการส่งออก ได้แก่ อาหารทะเลแช่แข็งและแปรรูป ผลิตภัณฑ์สัตว์ปีกแช่แข็งและแปรรูป รวมถึงผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูปอื่นๆ และเครื่องปรุงรส

2. ธุรกิจบริการ

ธุรกิจบริการนั้นเป็นที่โดดเด่นทั้งสำหรับประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ซึ่งประกอบด้วยธุรกิจท่องเที่ยว และธุรกิจด้านการแพทย์และสุขภาพ

2.1 ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ในด้านการท่องเที่ยวนี้ประเทศมาเลเซียมองตัวเองเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวมุสลิม ในขณะที่ประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งที่มีอุตสาหกรรมทางท่องเที่ยวที่โดดเด่น ทำให้มีความชำนาญในด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยว แต่เนื่องจากประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียมีพรมแดนติดกัน ทำให้ชาวมาเลเซียนิยมเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเข้ามาทางด่านสะเดาไปสู่อำเภอหาดใหญ่ของประเทศไทย จนทำให้ชาวมาเลเซียเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยเป็นลำดับที่ 2 รองลงมาจากจีน ดังแสดงในแผนภาพที่ 4.17 ดังนั้นประเทศไทยและประเทศมาเลเซียจึงควรนำจะร่วมมือกันลงทุนในเรื่องของธุรกิจท่องเที่ยวซึ่งจะนำพารายได้เข้าประเทศไทยได้เป็นอย่างมาก



แผนภาพที่ 4.17 อันดับนักท่องเที่ยวต่างชาติรายประเทศ ม.ค.-ก.ค. 2558

ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและกรมการท่องเที่ยว

3. ธุรกิจด้านการแพทย์และสุขภาพ

สำหรับธุรกิจในการแพทย์และสุขภาพนั้น ทั้งในประเทศไทยและประเทศมาเลเซียเองต่างมีความก้าวหน้าทางด้านการแพทย์ในระดับที่สูง แต่ในประเทศมาเลเซีย นั้น บุคลากรทางด้านการแพทย์โดยเฉพาะพยาบาลหรือผู้ดูแลผู้ป่วย

ค่อนข้างจะขาดแคลน เพราะประเทศมาเลเซียมีปัญหาเรื่องอัตราการว่างงานของผู้หญิงที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในอาเซียน จึงทำให้เป็นโอกาสในการร่วมมือด้านธุรกิจการแพทย์และสุขภาพค่อนข้างเปิดกว้างสำหรับประเทศไทย

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีมติ เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2557 กำหนดให้อำเภอสะเดา ซึ่งครอบคลุมบริเวณจุดผ่านแดนถาวรสะเดา มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ อย่างไรก็ตามพบอุปสรรคต่อการลงทุนคือ ที่ดินของภาครัฐนั้นมีจำนวนไม่มาก ส่วนใหญ่เป็นที่ดินของเอกชน และเป็นที่ดินที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่ประมาณ 50 – 300 ไร่ โดยราคาที่ดินเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 3 – 10 ล้านบาทต่อไร่ ซึ่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน โดยราคาที่ดินที่เหมาะสมกับการลงทุนภาคอุตสาหกรรมเฉลี่ยอยู่ที่ 1 ล้านบาทต่อไร่ โดยพื้นที่ที่มีราคาสูงเหล่านี้จึงเหมาะสำหรับการลงทุนที่เป็นโรงแรมขนาดใหญ่หรือคาสิโน ดังตัวอย่างบริเวณด่านสะเดา จะเห็นได้ว่า มีการร่วมทุนระหว่างคนไทยและคนมาเลเซียทำคาสิโนและที่พักจำนวนมาก เพื่อเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยวมาเลเซียที่ต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย

โดยในช่วง 6- 7 ปีที่ผ่านมา การค้าการลงทุนในพื้นที่ชายแดนบ้านด่านนอกไทย-จังโหลน อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีความเจริญเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างโรงแรม อพาร์ทเมนต์ และสถานบันเทิง (ดูแผนภาพที่ 4.18 ประกอบ) โดยเมื่อนับเฉพาะสถานบันเทิงประเภทคาราโอเกะ พบว่ามีผู้ประกอบการมากกว่า 120 แห่ง มีผับขนาดใหญ่กว่า 8 แห่ง ขณะที่ธุรกิจโรงแรมมีทั้งขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่มากกว่า 20 แห่ง ทิศทางการลงทุนทั้งด้านอสังหาริมทรัพย์และโรงแรมในพื้นที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา มีแนวโน้มที่เจริญเติบโตสำหรับรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปี 2558 ปัจจุบันประกอบด้วยกลุ่มทุนในพื้นที่อย่างน้อย 3 รายที่ สร้างโรงแรมหรู 5 ดาว

สำหรับกลุ่มทุนท้องถิ่นที่เข้ามาขออนุญาตก่อสร้างโรงแรมระดับ 5 ดาว จำนวน 3 ราย ได้แก่ กลุ่มบริษัท "พรรษากรุป" ของตระกูลสุทธิสมิทธิ์ ซึ่งได้เข้าไปซื้อกิจการโรงแรม เจ.บี.หาดใหญ่ โดยจะลงทุนนับ 1,000 ล้านบาทสร้างโรงแรมขนาด 300 ห้อง สูง 27 ชั้น รายที่ 2 เป็นกลุ่มทุนเครือโรงแรมโอลิเวอร์ของ "โกหย่ง" หรือ นายบรียง ตันรัตนกร เป็นโรงแรมสูง 17 ชั้น จำนวน 270 ห้อง และอีกรายคือ กลุ่มทุน "เครือโรงแรมสาธิต" จำนวน 320 ห้อง สูง 13 ชั้น นอกจากนี้ ยังมีกลุ่มทุนจากภูเก็ตจะลงทุนสร้างโรงแรมขนาด 19 ชั้น จำนวน 400 ห้อง



แผนภาพที่ 4.18 โรงแรม 5 ดาวและสถานบันเทิงบริเวณด่านสะเดา

สำหรับทิศทางโดยรวมของบ้านจังโหลน-ด่านนอก ที่อยู่ในการดูแลของเทศบาลตำบลสำนักขาม มีทิศทางที่เติบโตขึ้นทุกปี เนื่องจากการเข้ามาของกลุ่มทุนรายใหญ่ทั้งทุนท้องถิ่นและทุนต่างจังหวัด ส่งผลให้ราคาที่ดินขยับขึ้น 20-30% และในปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างด่านสะเดาแห่งใหม่เป็นด่านที่ใหญ่ที่สุดของไทยกว่า 661 ไร่ พร้อมกันนี้หากโครงการมอเตอร์เวย์สะเดา-หาดใหญ่เสร็จตามแผน จะเพิ่มโอกาสให้ด่านสะเดาเป็นชุมทางของการลงทุนอย่างมากขึ้น

ปัจจุบันบรรยากาศบริเวณด่านสะเดาเป็นไปอย่างคึกคัก โดยเฉพาะสถานบันเทิงซึ่งจะเปิดให้บริการตั้งแต่ช่วง 10.00 น. ต่อเนื่องไปตลอดทั้งคืน สำหรับราคาห้องพักบริเวณด่านสะเดา ราคาเฉลี่ยไม่เกินคืนละ 1,000 บาท ส่วนใหญ่ตกคืนละ 850 บาท แต่หากเป็นช่วงเทศกาลก็จะปรับขึ้นอีกประมาณ 1-3 เท่า โดยเฉพาะช่วงคริสต์มาสต่อเนื่องถึงเทศกาลปีใหม่ ราคาห้องพักจะ

แพงมากขึ้นและมีจำนวนไม่พอ โดยขณะนี้รัฐกิจโรงแรมอยู่ประมาณ 15 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นโรงแรม 3 ดาว (ดังแสดงในแผนภาพที่ 4.19)

ทั้งนี้รัฐกิจโรงแรมและสถานบันเทิงบริเวณด้านชายแดนสะเดา คาดว่ามีเงินสะพัดต่อเดือนไม่ต่ำกว่า 600 ล้านบาท หรือวันละกว่า 20 ล้านบาท จากศักยภาพการเป็นเมืองหน้าด่านที่มีความสัมพันธ์อันดีระหว่างไทยกับมาเลเซียมายาวนาน โดยมีการเข้า-ออกของนักท่องเที่ยวและการค้าระหว่างประเทศที่มีมูลค่ามากที่สุดในประเทศไทย



แผนภาพที่ 4.19 ที่พักระดับ 3 ดาว และสวนไฟรูปสัตว์ แหล่งท่องเที่ยวยามค่ำคืน

4.7 อุตสาหกรรมเป้าหมาย (ยางพารา)

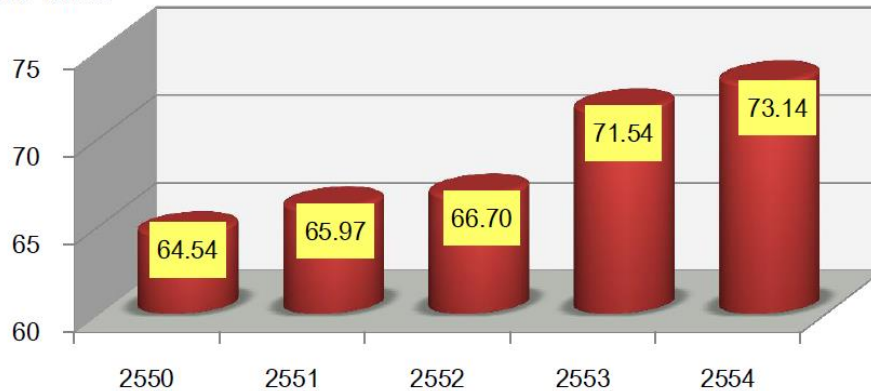
4.7.1 อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์

อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์เริ่มต้นจากการแปรรูปน้ำยางพาราขั้นต้นที่ได้จากการกรีดเอา น้ำยางสดมาผ่านกระบวนการที่เหมาะสมและสะดวกต่อการนำไปใช้ สำหรับยางชั้นกลางที่ได้จากการแปรรูปจากน้ำยางสด จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ น้ำยางข้น และยางแท่ง ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และยางอื่นๆ (ยางเครป ยางสีกิม และยางคอมปาว์) ซึ่งยางแปรรูปชั้นกลางเหล่านี้จะถูกนำไปผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ยางสำเร็จรูปมากมาย ได้แก่ ยางล้อ (ยางรถยนต์ ยางรถจักรยานยนต์ และยางรถจักรยาน) พื้นรองเท้า รองเท้ายาง ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย ยางรัดของ ท่อต่างๆ และสายพาน เป็นต้น

พื้นที่ปลูกยางพาราทั่วโลกมีประมาณ 73.14 ล้านไร่ (ข้อมูลปี 2554) โดยมีสามประเทศเป็นผู้ผลิตรายใหญ่มีพื้นที่ปลูกรวมกันมากกว่าร้อยละ 60 ของพื้นที่ปลูกยางทั่วโลก ได้แก่ อินโดนีเซีย (21.6 ล้านไร่) ไทย (18.3 ล้านไร่) และมาเลเซีย (6.4 ล้านไร่) พื้นที่ปลูกยางส่วนใหญ่ของอินโดนีเซีย (ร้อยละ 85) ไทย (ร้อยละ 91) และมาเลเซีย (ร้อยละ 90) เป็นพื้นที่สวนขนาดเล็ก (เกษตรกรรายย่อย) ในปี 2555 ปริมาณการผลิตยางธรรมชาติของโลกเท่ากับ 10.95 ล้านตัน โดยประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผลผลิตยางธรรมชาติมากที่สุดเท่ากับ 3.8 ล้านตัน ซึ่งเน้นไปที่การผลิตยางแผ่นรมควันและน้ำยางข้น สำหรับยางแผ่นที่ไทยสามารถผลิตได้มากที่สุด คือ ยางแผ่นรมควันชั้น 3 เนื่องจากเก็บรักษาง่าย เคลื่อนย้ายได้สะดวก และมีมาตรฐานที่ชัดเจน คือ มาตรฐาน GREENBOOK ที่เป็นมาตรฐานของ International Standards of Quality and Packing for Natural Rubber Grades (IRQPC) ที่ใช้ทั่วไปในวงการค้ายางทั้งในและต่างประเทศ สำหรับประเทศที่มีผลผลิตยางธรรมชาติรองลงมา คือ อินโดนีเซียและมาเลเซียสามารถผลิตรายธรรมชาติได้เท่ากับ 2.7 ล้านตัน และ 9.1 แสนตัน ตามลำดับ โดยทั้งสองประเทศเน้นการผลิตยางแท่งเป็นหลัก สำหรับการใช้ยางธรรมชาติของโลกเท่ากับ 10.61 ล้านตัน นั้นจีนมีฐานะเป็นประเทศผู้ใช้

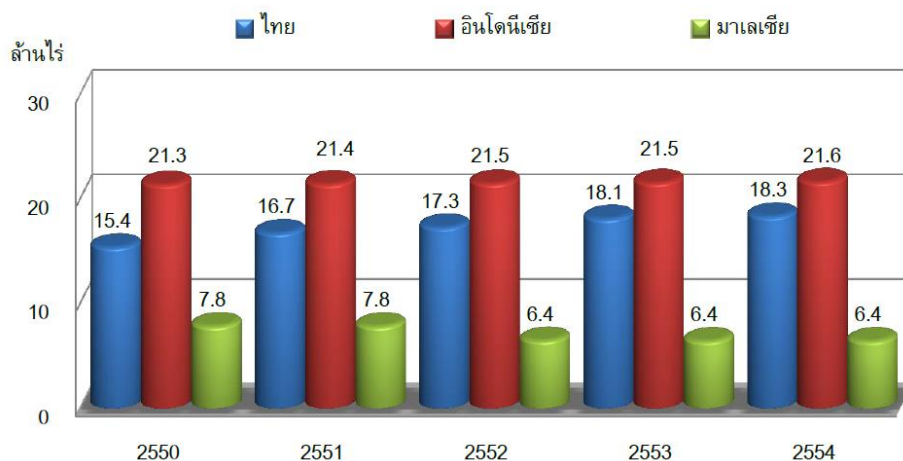
ยางธรรมชาติมากที่สุดในโลกเท่ากับ 3.83 ล้านตัน รองลงมาคือ สหรัฐ (9.34 แสนตัน) อินเดีย (9.85 แสนตัน) และญี่ปุ่น (7.31 แสนตัน) ซึ่งยางที่นำเข้าส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของยางแท่งและยางแผ่นรมควันเพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมยางล้อ เนื่องจากทั้งสี่ประเทศถือเป็นประเทศผู้นำทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ของโลก โดยแสดงพื้นที่การปลูกยางพาราดังแผนภาพที่ 4.20 ถึง 4.22 ตามลำดับ และแสดงปริมาณการผลิตยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ดังตารางที่ 4.7 และ 4.8

หน่วย: ล้านไร่



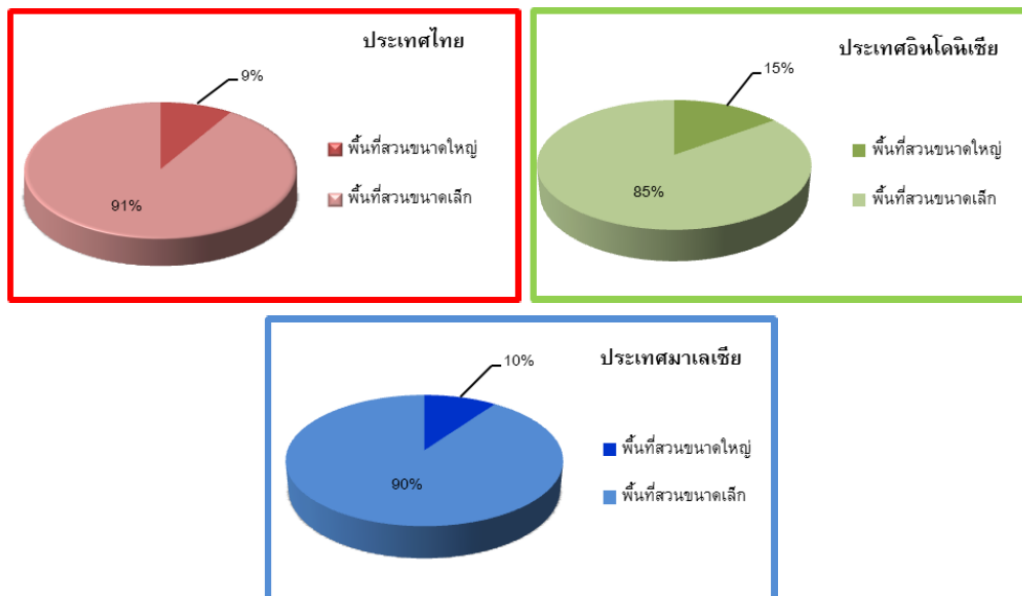
แผนภาพที่ 4.20 พื้นที่ปลูกยางพารา (เนื้อที่ยืนต้น) ของโลก ปี 2550 – 2554

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร อ้างอิง IRSG (2554)



แผนภาพที่ 4.21 ประเทศผู้ปลูกยางพารา ปี 2550 - 2554

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร อ้างอิง IRSG (2554)



แผนภาพที่ 4.22 พื้นที่ปลูกยางของประเทศผู้ผลิตยางใหญ่ของโลกปี 2554
ที่มา: IRSG (2554)

ตารางที่ 4.7 ปริมาณการผลิตยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ปี 2553 – 2555

หน่วย : ล้านตัน

ประเทศ	2553	2554	2555
ไทย	3.25	3.57	3.77
อินโดนีเซีย	2.74	2.89	2.75
มาเลเซีย	0.94	1.02	0.91
อินเดีย	0.85	8.88	0.92
เวียดนาม	0.75	0.78	0.87
จีน	0.67	0.69	0.75
โกตดิวัวร์	0.23	0.23	0.25
ศรีลังกา	0.15	0.16	0.16
ลิเบีย	0.074	0.076	0.077
อื่น ๆ	0.75	0.41	0.48
รวม	10.40	10.70	10.95

ที่มา : 1. Rubber Bulletin (LMC International) (2012)
2. สถิติยางประเทศไทยสถาบันวิจัยยาง (2555)

ตารางที่ 4.8 ปริมาณการใช้อยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ปี 2553 – 2555

หน่วย : ล้านตัน

ประเทศ	2553	2554	2555
จีน	3.65	0.361	3.83
สหรัฐ	0.93	0.99	0.93
อินเดีย	0.94	0.96	0.99
ญี่ปุ่น	0.75	0.78	0.73

ประเทศ	2553	2554	2555
ไทย	0.46	0.48	0.50
อินโดนีเซีย	0.42	0.42	0.50
มาเลเซีย	0.46	0.42	0.45
เกาหลีใต้	0.38	0.41	0.41
บราซิล	0.37	0.37	0.33
เยอรมัน	0.29	0.31	0.27
อื่นๆ	2.13	2.09	1.66
รวม	10.78	10.86	10.61

ที่มา : 1. Rubber Bulletin (LMC International) (2012)

2. สถิติยางประเทศไทยสถาบันวิจัยยาง (2555)

4.7.2 การผลิต

สถานการณ์การผลิตยางพาราของประเทศไทย เนื้อที่กรี๊ดได้ เพิ่มขึ้นจาก 16.46 ล้านไร่ ในปี 2556 เป็น 17.42 ล้านไร่ ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.83 ส่วนผลผลิตเพิ่มขึ้นจาก 4.31 ล้านตัน ในปี 2556 เป็น 4.43 ล้านตัน ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.78 เนื่องจากนโยบายของภาครัฐในการขยายเนื้อที่ปลูกยางพารา ประกอบกับในช่วงที่ผ่านมาราคายางให้เกษตรกรขยายเนื้อที่ปลูก และต้นยางพารามีอายุครบเปิดกรี๊ด (ตารางที่ 4.9)

ส่วนการผลิตยางพาราระดับโลก ในปี 2557 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2556 โดยเนื้อที่กรี๊ดได้เพิ่มขึ้น จาก 61.97 ล้านไร่ ในปี 2556 เป็น 64.47 ล้านไร่ ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.03 ส่วนผลผลิตเพิ่มขึ้นจาก 11.57 ล้านตัน ในปี 2556 เป็น 11.97 ล้านตัน ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.46 การเพิ่มขึ้นของเนื้อที่กรี๊ดได้และผลผลิต มีสาเหตุจากประเทศผู้ผลิตต่าง ๆ เช่น เวียดนาม ลาว เมียนมาร์ และกัมพูชาที่ขยายเนื้อที่ปลูกได้ทยอยเปิดกรี๊ดยางเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งเกษตรกรดูแลรักษาต้นยางเพื่อเพิ่มปริมาณการผลิต (ตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.9 ยางพารา: เนื้อที่ ผลิต ผลผลิตต่อไร่ ราคา และมูลค่าของผลผลิตตามราคาที่เกษตรกรขายได้ปี 2548 – 2557 ของประเทศไทย

ปี	เนื้อที่ย่นต้น (1,000 ไร่) Planted area (1,000 rais)	เนื้อที่กรี๊ดยางได้ (1,000 ไร่) Harvested area (1,000 rais)	ผลผลิต (1,000 ตัน) Production (1,000 tons)	ผลผลิตต่อไร่ (กก.) Yield per rai (Kgs.)	ราคา ที่เกษตรกร ขายได้ (บาท/กก.) Farm price (Baht per kg.)	มูลค่าของ ผลผลิต ตามราคาที่ เกษตรกรขายได้ (ล้านบาท) Farm value (Million baht)	Year
2548	13,609	10,569	2,980	282	53.57	159,639	2005
2549	14,355	10,893	3,071	282	66.24	203,423	2006
2550	15,362	11,043	3,022	274	68.90	208,216	2007
2551	16,717	11,372	3,167	278	73.66	233,281	2008
2552	17,254	11,600	3,090	266	58.47	180,689	2009
2553	18,095	12,058	3,052	253	102.76	313,601	2010
2554	18,461	12,766	3,349	262	124.16	415,799	2011
(p) 2555	21,992	15,749	4,139	263	87.15	360,749	(p) 2012
(p) 2556	22,478	16,463	4,305	262	74.75	321,804	(p) 2013
(p) 2557	22,494	17,422	4,432	254	53.93	239,003	(p) 2014

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.10 ยางพารา: เนื้อที่กรีดยางได้ ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ของประเทศผู้ผลิตที่สำคัญ 10 อันดับแรกปี 2554-2556

ประเทศ	เนื้อที่กรีดยางได้ (1,000 ไร่) Harvested area (1,000 rais)			ผลผลิต (1,000 ตัน) Production (1,000 tons)			ผลผลิตต่อไร่ (กก.) Yield per rai (Kgs.)			Country
	2554 2011	2555 2012	2556 2013	2554 2011	2555 2012	2556 2013	2554 2011	2555 2012	2556 2013	
รวมทั้งโลก	59,867	61,970	64,473	11,099	11,570	11,966	185	187	186	World Total
ไทย ^{1/}	12,766	15,749	16,463	3,349	4,139	4,305	262	263	262	Thailand ^{1/}
อินโดนีเซีย	21,601	21,776	22,224	2,990	3,012	3,108	138	138	140	Indonesia
เวียดนาม	2,875	3,161	3,426	790	877	949	275	277	277	Vietnam
อินเดีย	2,750	2,763	2,763	800	900	900	291	326	326	India
จีน	3,736	4,068	4,287	751	802	865	201	197	202	China
มาเลเซีย	6,419	6,507	6,608	996	923	826	155	142	125	Malaysia
โกตดิวัวร์	844	844	844	239	257	290	283	305	344	Côte d'Ivoire
บราซิล	843	861	875	164	177	186	195	206	213	Brazil
เมียนมาร์	1,240	1,250	1,275	150	150	148	121	120	116	Myanmar
ไนจีเรีย	2,156	2,156	2,156	144	144	144	67	67	67	Nigeria
อื่น ๆ	4,637	2,835	3,552	726	189	245	157	67	69	Others

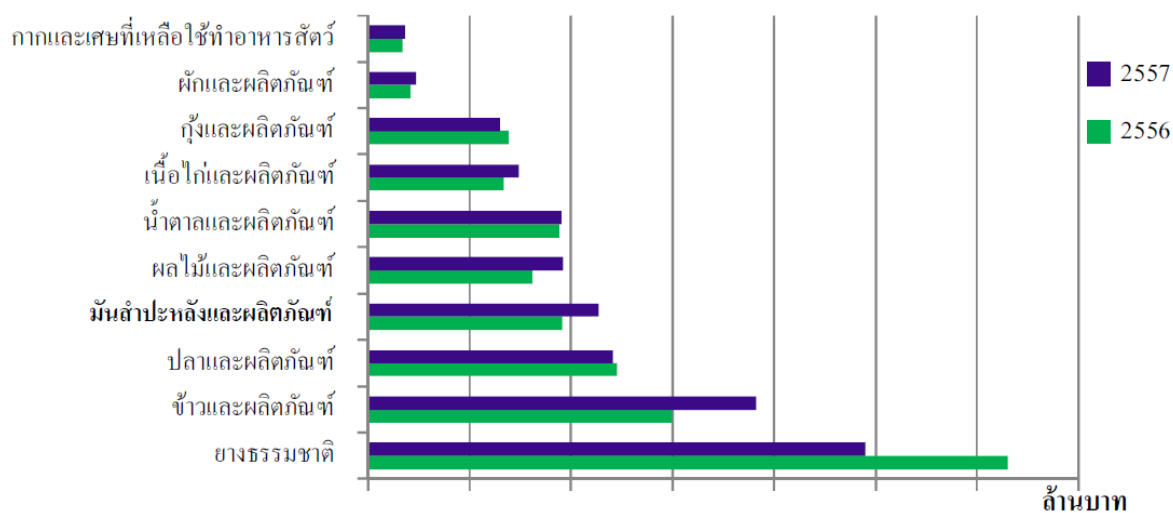
ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

4.7.3 การตลาด

ในปี 2557 ประเทศไทยมีการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ คิดเป็นมูลค่า 1,308,905 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,268,217 ล้านบาท ของปี 2556 ร้อยละ 3.21 โดยสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกเพิ่มขึ้น ได้แก่ ข้าวและผลิตภัณฑ์ มันสำปะหลัง และผลิตภัณฑ์ ผลไม้และผลิตภัณฑ์ น้ำตาลและผลิตภัณฑ์ เนื้อไก่และผลิตภัณฑ์ ทั้งนี้สำหรับสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกลดลงได้แก่ ยางธรรมชาติ เนื่องจาก อุปทานยางพาราในตลาดโลกเพิ่มขึ้นค่อนข้างมากส่งผลให้ราคายางส่งออกมีแนวโน้มลดลง แต่ถึงอย่างไรก็ตามยางพาราก็เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญ โดยมีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับ 1 มีมูลค่า 244,478 ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์ส่งออกมากที่สุด คือ ยางแท่ง มูลค่า 94,302 ล้านบาท ข้าวและผลิตภัณฑ์มูลค่า 191,228 ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์ส่งออกมากที่สุด คือ ข้าวหอมมะลิไทย มูลค่า 52,157 ล้านบาท ปลาและผลิตภัณฑ์ มูลค่า 120,657 ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์ส่งออกมากที่สุด คือ ปลาปรุงแต่ง มูลค่า 98,460 ล้านบาท มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มูลค่า 113,726 ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์ส่งออกมากที่สุด คือ มันเส้น มูลค่า 48,873 ล้านบาท ผลไม้และผลิตภัณฑ์ มูลค่า 95,906 ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์ส่งออกมากที่สุด คือ สับปะรดบรรจุภาชนะที่อากาศผ่านเข้าออกไม่ได้ มูลค่า 16,052 ล้านบาท น้ำตาลและผลิตภัณฑ์มูลค่า 95,437 ล้านบาท มูลค่าการส่งออกมากที่สุดคือ น้ำตาลดิบ มูลค่า 46,217 ล้านบาท เนื้อไก่และผลิตภัณฑ์ มูลค่า 73,963 ล้านบาท กุ้งและผลิตภัณฑ์ มูลค่า 65,005 ล้านบาท มูลค่าการส่งออกมากที่สุดคือ กุ้งปรุงแต่ง มูลค่า 35,651 ล้านบาท ผักและผลิตภัณฑ์ มูลค่า 23,421 ล้านบาท มูลค่าการส่งออกมากที่สุดคือ เมล็ดพันธุ์ผัก มูลค่า 2,285 ล้านบาท กากและเศษที่เหลือใช้ทำอาหารสัตว์ มูลค่า 17,095 ล้านบาท มูลค่าผลิตภัณฑ์ส่งออกมากที่สุด คือ ของปรุงแต่งที่ใช้ในการเลี้ยงสัตว์ มูลค่า 14,893 ล้านบาท และการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ของไทยมีการส่งออกไปยังประเทศจีนมากที่สุด ดังแสดงในแผนภาพที่ 4.22 และตารางที่ 4.11 – 4.12

ความต้องการใช้ยางพาราของโลกเพิ่มขึ้นจากปี 2556 เนื่องจากความต้องการใช้ยางพาราในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องของจีนและอินเดีย สำหรับการส่งออกยางพาราของโลกในปี 2557 มีปริมาณ 10.23 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจาก 9.74 ล้านตันในปี 2556 ร้อยละ 5.03 ประเทศผู้ส่งออกยางพาราที่สำคัญได้แก่ ไทย 3.80 ล้านตัน อินโดนีเซีย 2.90 ล้านตัน มาเลเซีย 1.36 ล้านตัน และเวียดนาม 1.22 ล้านตัน ทั้ง 4 ประเทศมีส่วนแบ่งตลาดโลกคิดเป็นร้อยละ 90 ของปริมาณการส่งออกโลก โดยในปี 2557 ราคายางแผ่นรมควันชั้น 3 ตลาดล่วงหน้าสิงคโปร์เฉลี่ยก็โลกรั่มละ 62.60 บาท ลดลงจาก

85.33 บาท ในปี 2556 ร้อยละ 26.64 และราคาขายผ่านรมคว้นขึ้น 3 ตลาดล่วงหน้าโตเกียวเฉลี่ยกิโลกรัมละ 62.04 บาท ลดลงจาก 82.46 บาทในปี 2556 ร้อยละ 24.76



แผนภาพที่ 4.23 มูลค่าส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ที่สำคัญ 10 อันดับ ปี 2556 – 2557

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.11 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ที่สำคัญ ปี 2553-2557 ของประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

Unit : Million THB

รายการ	2553 2010	2554 2011	2555 2012	2556 2013	2557 2014	Item
มูลค่าการส่งออกทั้งหมด	6,176,170	6,707,851	7,082,333	6,907,494	7,306,533	Total export value
มูลค่าสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ที่สำคัญ สินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ส่งออก 10 อันดับแรก	1,135,754	1,444,996	1,341,826	1,268,217	1,308,905	Value of major agricultural products Top ten of principal agricultural products
ยางธรรมชาติ	296,380	440,547	336,304	315,159	244,748	Natural rubber
ข้าวและผลิตภัณฑ์	180,727	208,253	158,433	149,733	191,228	Rice and rice products
ปลาและผลิตภัณฑ์	99,039	112,179	131,369	122,481	120,657	Fishes and fish products
มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์	66,889	77,689	84,322	95,692	113,726	Cassava and cassava products
ผลไม้และผลิตภัณฑ์	63,072	81,334	77,307	80,962	95,906	Fruits and fruit products
น้ำตาลและผลิตภัณฑ์	76,327	116,950	132,129	94,262	95,437	Sugar and sugar products
เนื้อไก่และผลิตภัณฑ์	52,223	60,295	67,751	66,800	73,963	Chicken meat and chicken meat products
กุ้งและผลิตภัณฑ์	101,141	110,665	96,522	69,349	65,005	Shrimps and shrimp products
ผักและผลิตภัณฑ์	19,238	21,420	21,035	20,919	23,421	Vegetables and vegetable products
กากและเศษที่เหลือใช้ทำอาหารสัตว์	18,023	19,583	16,772	16,795	17,905	Residues and waste, prepared animal fodder
สินค้าเกษตรอื่น ๆ	162,695	196,081	219,882	236,065	266,909	Other agricultural products

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.12 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์ ปี 2556-2557 ของประเทศไทย

ปริมาณ : เมตริกตัน

มูลค่า : 1,000 บาท

รายการสินค้า	2556		2557	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
ยางธรรมชาติ	3,823,214	315,159,156	3,792,186	244,748,024
ยางแท่ง	1,470,762	118,513,281	1,529,009	94,301,530
ยางแผ่นรมควัน	809,054	69,090,764	716,631	48,077,243
น้ำยางข้น	1,038,421	53,886,432	1,057,520	45,892,336
(น้ำยางข้น แปลงเป็น เนื้อยางแห้ง)*	623,053	53,886,432	634,512	45,892,336
น้ำยางธรรมชาติอื่น	12,669	1,040,494	8,253	508,029
(น้ำยางธรรมชาติอื่น แปลงเป็น เนื้อยางแห้ง)	4,434	1,040,494	2,889	508,029
ยางแผ่นผึ่งแห้ง	7,645	615,951	7,571	490,980
ยางเครพ	4,783	297,469	5,303	268,066
ยางบาลาตา	65	7,458	50	5,276
ยางคอมปาวด์	809,776	65,862,730	811,201	50,993,197
ยางธรรมชาติอื่น ๆ	93,642	5,844,577	85,020	4,211,367

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

* น้ำยางข้น ปรับเป็น เนื้อยางแห้ง โดยนำปริมาณคูณ 0.6 น้ำยางธรรมชาติอื่น ปรับเป็น เนื้อยางแห้ง โดยนำปริมาณคูณ 0.35 ผลรวมของยางธรรมชาติเป็นของเนื้อยางแห้ง

มูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติตั้งแต่ปี 2556 – 2557 มีปริมาณลดลง (ดูตารางที่ 4.13 และ 4.14 ประกอบ) เนื่องจากอุปสงค์ของยางพารานั้นลดลง โดยมูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติในปี 2555 มีมูลค่า 336,304 ล้านบาท ปี 2556 มีมูลค่า 315,159 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2557 มูลค่าการส่งออกเท่ากับ 244,478 ล้านบาท สำหรับประเทศที่มีมูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติสูงที่สุดคือ จีน โดยมีมูลค่าการส่งออกในปี 2557 เท่ากับ 134,985 ล้านบาท รองลงมาเป็นประเทศมาเลเซีย มีมูลค่าการส่งออกอยู่ที่ 26,659 ล้านบาท อันดับที่ 3 เป็นประเทศญี่ปุ่น มีมูลค่าการส่งออกที่ 18,172 ล้านบาท

ตารางที่ 4.13 มูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติ รายเดือนของไทย ปี 2555-2557

มูลค่า : ล้านบาท

เดือน	มูลค่า		
	2555	2556	2557
รวม	336,304	315,159	244,478
มกราคม	30,164	30,242	28,087
กุมภาพันธ์	33,162	29,266	27,352
มีนาคม	33,468	31,129	25,262
เมษายน	27,357	25,005	18,283
พฤษภาคม	27,562	21,184	17,444
มิถุนายน	25,303	19,670	17,447
กรกฎาคม	27,610	21,557	18,062
สิงหาคม	24,722	22,464	18,159
กันยายน	24,975	24,067	18,828

เดือน	มูลค่า		
	2555	2556	2557
ตุลาคม	26,547	28,663	18,811
พฤศจิกายน	26,988	28,861	18,155
ธันวาคม	28,086	33,051	18,858

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.14 มูลค่าการส่งออกยางธรรมชาติของไทย รายประเทศ ปี 2555-2557

มูลค่า : ล้านบาท

ประเทศ	มูลค่า		
	2555	2556	2557
รวม	336,304	315,159	244,478
จีน	16,074	174,665	134,985
มาเลเซีย	39,965	36,016	26,659
ญี่ปุ่น	31,495	25,787	18,172
เกาหลีใต้	18,261	12,923	10,858
สหรัฐอเมริกา	18,985	12,819	9,928
อินเดีย	7,747	6,757	7,127
บราซิล	6,590	7,196	5,347
สเปน	2,785	2,594	2,524
ตุรกี	3,634	3,240	2,524
ไต้หวัน	3,218	2,967	2,495
ประเทศอื่น ๆ	34,550	30,195	24,111

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

สำหรับตารางที่ 4.15 จะเป็นตารางที่แสดงปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางและผลิตภัณฑ์ยางจำแนกตามรายเดือน ปี 2556-2557 ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง น้ำยางข้น

ตารางที่ 4.15 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางและผลิตภัณฑ์ยางจำแนกตามรายเดือนของไทย ปี 2556-2557

ปริมาณ : เมตริกตัน

มูลค่า : 1,000 บาท

รายการสินค้า	เดือน	2556		2557	
		ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
ยางแผ่นรมควัน		809,054	69,090,764	716,631	48,077,243
	มกราคม	84,757	7,897,842	87,640	7,086,848
	กุมภาพันธ์	67,002	6,321,569	77,623	6,059,402
	มีนาคม	68,088	6,418,694	66,955	4,885,160
	เมษายน	52,028	4,727,576	54,283	3,944,092
	พฤษภาคม	40,377	3,439,916	36,224	2,589,071
	มิถุนายน	49,961	4,358,130	45,839	3,157,634
	กรกฎาคม	52,212	4,438,122	47,749	3,215,358
	สิงหาคม	61,675	4,907,978	55,028	3,556,352
	กันยายน	62,783	5,075,758	61,625	3,658,380

รายการสินค้า	เดือน	2556		2557	
		ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
	ตุลาคม	76,945	6,193,860	56,934	3,151,868
	พฤศจิกายน	86,260	6,826,870	58,404	3,133,740
	ธันวาคม	106,966	8,484,449	68,327	3,639,338
ยางแท่ง		1,470,762	118,513,281	1,529,009	94,301,530
	มกราคม	124,304	11,197,967	150,939	11,518,095
	กุมภาพันธ์	121,339	11,019,349	150,957	11,184,576
	มีนาคม	128,309	11,817,392	163,002	11,091,556
	เมษายน	112,467	9,780,124	110,898	7,339,816
	พฤษภาคม	108,947	8,668,566	117,545	7,303,079
	มิถุนายน	90,739	7,132,457	105,756	6,279,896
	กรกฎาคม	109,222	8,333,518	108,062	6,388,612
	สิงหาคม	112,908	8,225,021	101,138	5,811,441
	กันยายน	118,044	8,806,914	108,972	6,029,327
	ตุลาคม	136,552	10,537,773	128,587	6,719,030
	พฤศจิกายน	142,192	10,622,009	130,343	6,674,158
	ธันวาคม	165,739	12,372,191	152,810	7,961,944
น้ำยางข้น		1,038,421	53,886,432	1,057,520	45,892,336
	มกราคม	86,662	4,949,408	78,218	3,908,881
	กุมภาพันธ์	92,922	5,426,134	93,508	4,533,502
	มีนาคม	83,799	4,908,149	85,459	3,945,250
	เมษายน	66,920	3,786,022	72,128	3,379,623
	พฤษภาคม	63,749	3,419,229	80,967	3,664,555
	มิถุนายน	66,515	3,570,519	76,229	3,418,243
	กรกฎาคม	109,863	4,118,945	84,831	3,837,549
	สิงหาคม	81,968	4,088,701	92,229	4,026,085
	กันยายน	94,043	4,780,037	96,935	3,995,260
	ตุลาคม	101,478	5,265,162	96,981	3,753,539
	พฤศจิกายน	96,706	4,955,007	95,000	3,555,380
	ธันวาคม	93,796	4,619,119	105,035	3,874,469

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.16 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์ รายประเทศ ปี 2556 – 2557

ปริมาณ : เมตริกตัน

มูลค่า : 1,000 บาท

รายการสินค้า	ประเทศ	2556		2557	
		ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
ยางแผ่นรมควัน		809,054	69,090,764	716,631	48,077,243
	จีน	276,349	23,289,179	210,173	14,061,118
	ญี่ปุ่น	155,856	13,575,289	129,652	8,875,243
	สหรัฐอเมริกา	79,592	6,900,187	74,265	4,987,746
	อินเดีย	57,925	4,728,301	67,324	4,475,920

รายการสินค้า	ประเทศ	2556		2557	
		ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
	บราซิล	26,717	2,299,138	25,862	1,738,201
	ไต้หวัน	20,634	1,725,782	23,964	1,541,886
	สเปน	19,806	1,706,763	20,633	1,385,505
	เกาหลีใต้	19,798	1,690,245	21,003	1,362,977
	ตุรกี	19,768	1,742,484	19,162	1,270,838
	สิงคโปร์	22,388	1,930,662	18,261	1,258,874
	ประเทศอื่น ๆ	110,221	9,502,734	106,332	7,118,935
ยางแท่ง		1,470,762	118,513,281	1,529,009	94,301,530
	จีน	921,377	73,493,200	974,398	59,357,272
	เกาหลีใต้	123,241	9,885,830	131,168	8,201,344
	ญี่ปุ่น	123,547	10,584,427	117,581	7,878,703
	สหรัฐอเมริกา	48,222	4,023,553	46,880	3,003,792
	บราซิล	43,285	3,544,370	39,048	2,452,998
	อินเดีย	21,180	1,621,237	33,954	2,066,591
	เยอรมนี	21,425	1,699,987	19,413	1,151,852
	เนเธอร์แลนด์	14,793	1,168,109	15,465	944,260
	อิตาลี	11,968	1,020,684	14,968	941,040
	ตุรกี	11,852	937,818	12,600	741,626
	ประเทศอื่น ๆ	129,872	10,534,066	123,534	7,562,052
ยางขี้น		1,038,421	53,886,432	1,057,520	45,892,336
	มาเลเซีย	578,640	28,488,667	537,378	22,874,797
	จีน	287,078	15,796,790	328,124	14,284,389
	เกาหลีใต้	22,919	1,266,844	26,831	1,190,222
	บราซิล	21,899	1,224,628	23,705	1,063,483
	สหรัฐอเมริกา	14,927	803,478	15,525	698,143
	ปากีสถาน	11,938	674,308	14,301	659,774
	อินโดนีเซีย	10,923	618,592	14,119	664,724
	เบลเยียม	9,214	494,849	12,695	556,925
	ตุรกี	9,706	535,946	10,235	459,501
	เยอรมนี	10,643	573,014	9,225	425,183
	ประเทศอื่น ๆ	60,534	3,409,316	65,382	3,015,195

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.17 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกยางพาราและผลิตภัณฑ์เป็นรายประเทศที่สำคัญ ปี 2556 – 2557

ปริมาณ : เมตริกตัน

มูลค่า : 1,000 บาท

รายการสินค้า	2556		2557	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
จีน				
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิคชั้น 20	856,289	68,075,199	940,887	57,320,169
ยางผสมอื่น ๆ	499,050	40,088,319	613,745	36,950,709
น้ำยางธรรมชาติอื่น ๆ จะผ่านกรรมวิธีวัลแคนไนซ์เซชันหรือไม่ก็ตามปริมาณแอมโมเนียเกินร้อยละ 0.5	276,378	15,179,535	323,026	14,055,468
ยางแผ่นรมควันชั้น 3	273,353	23,036,987	207,418	13,884,823
ยางผสมอื่น ๆ ที่ผสมกับคาร์บอนแบล็กหรือซิลิกา	104,796	8,531,538	104,687	6,271,867
ญี่ปุ่น				
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิคชั้น 20	79,053	6,475,442	104,261	7,026,537
ยางแผ่นรมควันชั้น 3	127,546	11,124,294	100,384	6,871,581
สหรัฐอเมริกา				
ยางแผ่นรมควันชั้น 3	55,658	4,815,759	51,013	3,428,824
มาเลเซีย				
น้ำยางธรรมชาติอื่น ๆ จะผ่านกรรมวิธีวัลแคนไนซ์เซชันหรือไม่ก็ตามปริมาณแอมโมเนียเกินร้อยละ 0.5	536,921	26,410,506	495,760	21,176,258
น้ำยางธรรมชาติจะผ่านกรรมวิธีวัลแคนไนซ์ เซชันหรือไม่ก็ตามปริมาณของแอมโมเนียเกินร้อยละ 0.5 โดยปริมาตร เพิ่มขึ้นที่ได้โดยวิธีหมุนเหวี่ยง	37,604	1,960,321	38,916	1,618,293
เกาหลีใต้				
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค ชั้น 20	95,345	7,596,307	97,724	5,984,355
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิคชั้น 10	16,713	1,321,559	22,458	1,474,116
ยางแผ่นรมควันชั้น 3	19,689	1,679,252	20,968	1,360,402
น้ำยางธรรมชาติอื่น ๆ จะผ่านกรรมวิธีวัลแคนไนซ์เซชันหรือไม่ก็ตามปริมาณแอมโมเนียเกินร้อยละ 0.5	22,256	1,232,168	24,704	1,098,027

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.18 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ที่สำคัญ ระหว่างไทยกับภูมิภาคอาเซียนปี 2553 – 2557

หน่วย : ล้านบาท

Unit : Million THB

รายการ	2553 2010	2554 2011	2555 2012	2556 2013	2557 2014	Item
มูลค่าการส่งออกทั้งหมด	6,176,170	6,707,851	7,082,333	6,907,494	7,306,533	Total export value
มูลค่าสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ระหว่างไทยกับอาเซียน	222,777	274,698	270,759	249,246	270,624	Value of major agricultural products between Thailand and ASEAN
สินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ส่งออก 10 อันดับแรก						Top ten of principal agricultural products
น้ำตาลและผลิตภัณฑ์	43,370	51,355	59,619	44,478	42,266	Sugar and sugar products
เครื่องดื่ม	14,744	20,422	28,381	29,416	35,333	Beverages
ยางธรรมชาติ	52,054	61,787	46,568	41,861	31,785	Natural rubber
ข้าวและผลิตภัณฑ์	26,461	34,690	19,053	15,728	27,495	Rice and rice products
พืชอาหาร	13,288	14,319	13,067	17,454	20,185	Food crops
ผลิตภัณฑ์อาหารอื่น ๆ	12,092	13,266	16,140	17,354	18,792	Other food products
ผลไม้และผลิตภัณฑ์	6,438	8,589	11,509	12,127	17,802	Fruits and fruit products
ผลิตภัณฑ์จากสัตว์น้ำ	10,587	11,988	11,394	11,223	12,909	Fishery products
ผลิตภัณฑ์จากสัตว์	4,358	7,357	9,526	10,660	11,667	Animal products
น้ำมันพืช	6,392	10,937	9,797	9,230	7,491	Vegetable oils
สินค้าเกษตรอื่น ๆ	32,994	39,988	45,706	39,715	44,899	Other agricultural products

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

จากตารางที่ 4.18 มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ที่สำคัญ ระหว่างไทยกับภูมิภาคอาเซียนปี 2553 – 2557 จะสามารถเห็นได้ว่ายางธรรมชาติมีมูลค่าการส่งออกสูงเป็นอันดับ 3 โดยในปี 2553 มีมูลค่า 52,054 ล้านบาท ปี 2554 มีมูลค่าส่งออกสูงถึง 61,787 ล้านบาท และในปี 2557 มีมูลค่าเท่ากับ 31,785 ล้านบาท ซึ่งมีปริมาณและมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ ระหว่างไทยกับภูมิภาคอาเซียนปี 2556-2557 ดังแสดงในตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกสินค้ายางพาราระหว่างไทยกับภูมิภาคอาเซียน ปี 2556 – 2557

ปริมาณ : เมตริกตัน

มูลค่า : 1,000 บาท

ประเทศ	2556		2557	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
ยางธรรมชาติ	762,993	41,861,251	692,214	31,784,659
มาเลเซีย	689,944	36,015,618	613,370	26,659,004
สิงคโปร์	27,387	2,324,290	22,380	1,580,521
อินโดนีเซีย	17,480	1,382,331	17,866	1,094,263
เวียดนาม	17,219	1,253,770	21,057	1,313,917
ลาว	6,352	480,992	9,908	590,629
ฟิลิปปินส์	3,783	357,133	5,209	409,966
กัมพูชา	827	47,081	1,143	53,757
เมียนมาร์	1	36	1,281	82,602
บรูไน	-	-	-	-

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ในส่วนของพื้นที่ปลูก ผลผลิต ผลผลิตต่อไร่ยางพาราของไทยในปี 2557 มีเนื้อที่กรีดยางได้ 17.22 ล้านไร่ ซึ่งเนื้อที่กรีดยางนี้เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากราคายางที่เพิ่มขึ้นและความต้องการของตลาดที่มีมากขึ้น ผลผลิตที่สามารถผลิตได้มีมากถึง 4.20 ล้านตัน หรือคิดเป็น 257 กิโลกรัมต่อไร่ ความต้องการใช้ยางพาราในประเทศแยกตามชนิดของยางก็มีแนวโน้มความต้องการเพิ่มมากขึ้น โดยยางแผ่นรมควันในปี 2556 มีความต้องการใช้ 146,301 ตัน ปี 2557 มีความต้องการใช้ 154,550 ตัน ในขณะที่ยางแท่งและน้ำยางข้นก็มีความต้องการใช้เพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยยางแท่งมีความต้องการเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 6.33 และ น้ำยางข้นมีความต้องการเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1.54 (ดูตารางที่ 4.20 ประกอบ) สำหรับต้นทุนการผลิตยางแผ่นดิบของเกษตรกรในปี 2553 – 2557 มีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.87 รวมถึงมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นดังแสดงในตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.20 ความต้องการใช้ยางพาราในประเทศแยกตามชนิดของยางปี 2553 – 2557

หน่วย : ตัน

ปี	ยางแผ่นรมควัน	ยางแท่ง	น้ำยางข้น	อื่น ๆ	รวม
2553	119,693	140,759	115,205	82,980	458,637
2554	109,337	147,683	159,958	69,767	486,745
2555	127,453	164,774	134,394	78,785	505,052
2556	146,301	169,184	130,394	74,749	520,628
2557	154,550	178,730	137,750	78,966	550,000
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	8.36	6.33	1.54	-0.30	4.40

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.21 พื้นที่ปลูก ผลผลิต ผลผลิตต่อไร่ ยางพาราของไทย ปี 2553 - 2557

ปี	ต้นทุนผันแปร (บาท/ไร่)	ต้นทุนคงที่ (บาท/ไร่)	ต้นทุนทั้งหมด (บาท/ไร่)	ต้นทุนต่อหน่วย (บาท/กก.)
2553	8,859.88	2,062.55	10,922.43	40.01
2554	11,016.91	2,719.93	13,736.84	52.43
2555	13,044.35	4,675.94	17,720.29	64.20
2556	13,322.10	4,491.38	17,813.93	65.25
2557	13,495.28	4,740.13	18,235.41	65.83
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	10.87	24.18	13.71	12.91

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

สำหรับการใช้ยางพาราในประเทศแยกตามอุตสาหกรรมพบว่าถุงมือยางมีปริมาณมากที่สุด โดยมีปริมาณสูงถึง 73,570 ตัน ในปี 2557 รองลงมาเป็น ยางยืด มีปริมาณ 70,360 ตัน และ ยางล้อ ยางรัดของ และอื่น ๆ ตามลำดับ ในส่วนของการส่งออกจะพบว่ายางคอมปาวด์มีการส่งออกสูงที่สุดโดยมีปริมาณ 13.49 ล้านตัน รองลงมาเป็น ยางแท่ง ยางแผ่นรมควัน น้ำยางข้น และอื่น ๆ ตามลำดับ ประเทศคู่ค้าที่ไทยส่งออกยางให้เป็นอันดับ 1 คือประเทศจีน (ดูตารางที่ 4.22 – 4.24 ประกอบ)

ตารางที่ 4.22 การใช้ยางพาราในประเทศแยกตามประเภทอุตสาหกรรม ปี 2553 – 2557

หน่วย : ตัน

ปี	ยางล้อ	ถุงมือยาง	ยางยืด	ยางรัดของ	อื่นๆ	รวม
2553	315,244	49,663	46,064	13,101	34,565	458,637
2554	313,821	67,413	66,054	10,954	28,503	486,745
2555	339,612	66,381	67,078	10,032	21,949	505,052
2556	343,984	69,645	66,603	14,815	25,581	520,628
2557*	363,390	73,570	70,360	15,650	27,029	550,000
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	3.83	5.83	8.93	6.80	-5.82	4.40

ที่มา: สถาบันวิจัยยาง

ตารางที่ 4.23 การส่งออกยางพาราของไทยแยกตามชนิดยาง ปี 2553 – 2557

หน่วย : ล้านตัน

ปี	ยางแผ่นรมควัน	ยางแท่ง	น้ำยางข้น	ยางคอมปาวด์	อื่นๆ	รวม
2553	0.69	0.93	0.54	0.47	0.21	2.84
2554	0.75	1.22	0.53	0.42	0.14	3.06
2555	0.66	1.29	0.57	0.65	0.10	3.27
2556	0.81	1.47	0.62	0.81	0.11	3.82
2557*	0.90	1.40	0.65	0.65	0.20	3.80
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	6.27	10.57	5.42	13.94	-3.33	8.37

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางที่ 4.24 การส่งออกยางพาราของไทยไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ปี 2553- 2557

หน่วย : ล้านตัน

ปี	จีน	มาเลเซีย	ญี่ปุ่น	สหรัฐอเมริกา	อื่นๆ	รวม
2553	1.12	0.44	0.34	0.17	0.77	2.84
2554	1.34	0.36	0.34	0.81	0.81	3.06
2555	1.68	0.38	0.29	0.74	0.74	3.27
2556	2.14	0.46	0.29	0.78	0.78	3.82
2557*	2.22	0.45	0.26	0.72	0.72	3.80
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	20.16	2.94	-6.72	-1.71	-1.71	8.37

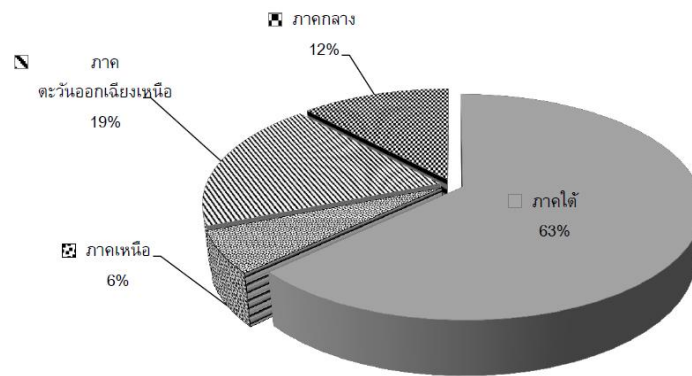
ที่มา: กรมศุลกากร

4.8 อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทย

4.8.1 ข้อมูลทั่วไป

ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญต่อเศรษฐกิจของไทยทั้งทางด้านรายได้และการจ้างงานในปี 2555 การส่งออกยางพารามีมูลค่า 270,153.80 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.81 มากเป็นอันดับ 6 ของการส่งออกสินค้าทั้งหมดของไทยไปตลาดโลก นอกจากนี้อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ยังเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญในภาคเกษตรมากกว่า 6 ล้านคนและในภาคอุตสาหกรรมอีกกว่า 2 แสนคน

การปลูกยางพาราของไทยในปัจจุบันได้มีการขยายพื้นที่ในการเพาะปลูกไปทั่วทุกภาคของประเทศในปี 2555 เนื่องจากการเพาะปลูกยางพารารวมทั้งประเทศมีทั้งหมด 19.27 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นภาคเหนือ 1.04 ล้านไร่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3.74 ล้านไร่ ภาคกลาง 2.30 ล้านไร่ และภาคใต้ 12.20 ล้านไร่ โดยภาคใต้เป็นภาคที่มีพื้นที่เพาะปลูกมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 63 รองลงมา คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ร้อยละ 19) ภาคกลาง (ร้อยละ 12) และภาคเหนือ (ร้อยละ 6) ตามลำดับ สำหรับพื้นที่ปลูกยางพาราสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา นครศรีธรรมราช ตรัง และยะลา ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่เพาะปลูกและเนื้อที่ที่สามารถกรีดยางได้ระหว่างปี 2554 - 2556 จะเห็นว่าการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกภาคของประเทศดังแผนภาพที่ 4.25



แผนภาพที่ 4.24 พื้นที่ปลูกยางพาราในแต่ละภูมิภาคของไทย
ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (2556)

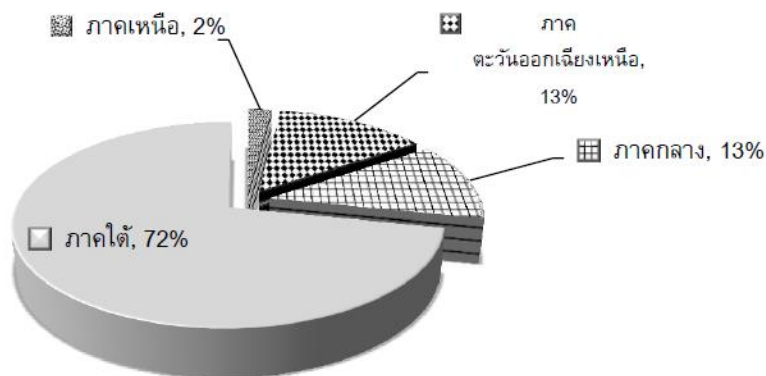
ตารางที่ 4.25 พื้นที่เพาะปลูก เนื้อที่กรีดยาง และผลผลิตยางพาราของไทย ปี 2554 - 2556

พื้นที่	เนื้อที่เพาะปลูก (ล้านไร่)		เนื้อที่กรีดยาง (ล้านไร่)			ผลผลิต (ล้านตัน)		
	2554	2555	2554	2555	2556	2554	2555	2556
ภาคเหนือ	0.87	1.04	0.19	0.36	0.56	0.04	0.06	0.08
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3.48	3.74	1.43	2.04	2.67	0.35	0.43	0.52
ภาคกลาง	2.21	2.30	1.46	1.50	1.76	0.42	0.44	0.49
ภาคใต้	11.91	12.20	9.69	9.90	10.14	2.54	2.70	2.77
รวมทั้งประเทศ	18.46	19.27	12.77	13.81	15.13	3.35	3.63	3.86

หมายเหตุ : ปี 2556 พยากรณ์ไตรมาส 1 มีนาคม 2556

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (2556)

สำหรับผลผลิตที่สามารถผลิตได้ในแต่ละปี (ตารางที่ 4.25) จากสถิติของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ในปี 2555 พบว่า พื้นที่ในภาคใต้สามารถผลิตได้มากที่สุด โดยผลผลิตจาก 14 จังหวัด ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดสงขลา ปัตตานี นราธิวาส ยะลา สตูล ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช ภูเก็ต พังงา กระบี่ ระนอง ชุมพร และ สุราษฎร์ธานี สามารถผลิตยางพาราได้ 2.70 ล้านตัน และคาดว่า ในปี 2556 จะสามารถผลิตได้ 2.77 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 72 ของผลผลิตทั้งหมดของประเทศ



แผนภาพที่ 4.25 ผลผลิตยางพาราในแต่ละภูมิภาคของไทย
ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (2556)

การปลูกยางพาราในภาคใต้ของไไทยนั้นเริ่มจากการนำยางพารามาปลูกครั้งแรก ในปี 2442 โดย พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ได้นำต้นยางพาราต้นแรกของประเทศมาปลูกที่อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง จึงได้รับเกียรติว่าเป็น “บิดาแห่งยาง” จากนั้น พระยารัษฎานุประดิษฐ์ ได้ส่งคนไปเรียนวิธีปลูกยางพารามาสอนประชาชนพร้อมนำพันธุ์ยางพาราไปแจกจ่ายและส่งเสริมให้ราษฎรปลูกทั่วไปซึ่งในยุคนั้นอาจกล่าวได้ว่า เป็นยุคต้นยางพาราและชาวบ้านเรียกยางพารานี้ว่า “ยางเทศา” ต่อมาราษฎรได้นำเข้ามาปลูกเป็นสวนยางพารามากขึ้นและได้มีการขยายพื้นที่ปลูกยางพาราไปในจังหวัดภาคใต้รวม 14 จังหวัด ตั้งแต่จังหวัดชุมพร ลงไปถึงจังหวัดที่ติดชายแดนประเทศมาเลเซีย การพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราของประเทศได้เจริญรุดหน้าเรื่อยมาจนทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่ผลิตและส่งออกยางพาราได้มากที่สุดในโลก

ยางพารา เป็นพืชยืนต้นใช้เวลาในการปลูกประมาณ 6 - 7 ปี จึงจะสามารถกรีดน้ำยางได้ โดยปกติยางพาราจะให้ผลผลิตทั้งปี ช่วงที่สามารถให้ผลผลิตได้มากที่สุด คือ ช่วงปลายปีจนถึงต้นปีเนื่องจากเป็นช่วงปลายฤดูฝนดินมีความชุ่มชื้น หลังจากนั้นผลผลิตจะลดลงในช่วงเดือนมีนาคมและเมษายนซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้งที่ต้นยางผลัดใบจะได้น้ำยางน้อยกว่าปกติเนื่องจากสภาพอากาศก่อให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อการเจริญเติบโตของต้นยาง ชาวสวนจึงหยุดกรีดยางและผลผลิตจะกลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้งในช่วงเดือนพฤษภาคม-กันยายน ส่วนช่วงฤดูฝนการกรีดยางจะทำให้ยากลำบากประกอบกับน้ำฝนทำให้น้ำยางที่ได้มีคุณภาพต่ำ ชาวสวนยางจึงไม่นิยมกรีดยางในช่วงดังกล่าว ในรอบ 1 ปี ชาวสวนจะกรีดยางได้เฉลี่ยประมาณ 120 - 180 วันและลักษณะการทำสวนยางพาราส่วนใหญ่ในภาคใต้จะเป็นการทำสวนยางขนาดเล็กที่ดำเนินการโดยเกษตรกรรายย่อยจำนวนมาก มีการปลูกยางพาราหลากหลายพันธุ์ ดังนั้น คุณภาพของน้ำยางดิบที่ได้จึงมีความหลากหลายเช่นกันสำหรับจังหวัดที่มีพื้นที่เพาะปลูกและผลผลิตมากที่สุด 6 อันดับแรกในระหว่างปี 2554 - 2556 ได้แก่ จังหวัด สุราษฎร์ธานี สงขลา ตรัง นครศรีธรรมราช ยะลา และนราธิวาส ตามลำดับ (ตารางที่ 4.26)

ตารางที่ 4.26 พื้นที่เพาะปลูก เนื้อที่กรีดได้ และผลผลิตยางพาราของ 14 จังหวัดในภาคใต้ ปี 2554 - 2556

พื้นที่	เนื้อที่เพาะปลูก (ล้านไร่)		เนื้อที่กรีดได้ (ล้านไร่)			ผลผลิต (ล้านตัน)		
	2554	2555	2554	2555	2556	2554	2555	2556
ภูเก็ต	0.09	0.09	0.08	0.08	0.08	0.02	0.02	0/02
ระนอง	0.18	0.19	0.11	0.11	0.13	0.02	0.03	0.03
สตูล	0.34	0.34	0.24	0.25	0.25	0.07	0.07	0.07
ปัตตานี	0.33	0.32	0.35	0.25	0.25	0.06	0.07	0.07
ชุมพร	0.49	0.52	0.42	0.43	0.25	0.10	0.11	0.12
พัทลุง	0.60	0.61	0.46	0.45	0.43	0.12	0.13	0.13
กระบี่	0.62	0.69	0.50	0.51	0.45	0.12	0.14	0.14
พังงา	0.79	0.79	0.55	0.57	0.53	0.14	0.14	0.17
นราธิวาส	1.01	1.00	0.90	0.91	0.66	0.25	0.26	0.26

พื้นที่	เนื้อที่เพาะปลูก (ล้านไร่)		เนื้อที่กรีดได้ (ล้านไร่)			ผลผลิต (ล้านตัน)		
	2554	2555	2554	2555	2556	2554	2555	2556
ยะลา	1.10	1.10	0.94	0.96	0.93	0.25	0.26	0.26
นครศรีธรรมราช	1.48	1.54	1.16	1.20	0.96	0.28	0.31	0.32
ตรัง	1.38	1.39	1.14	1.18	1.24	0.32	0.35	0.35
สงขลา	1.57	1.61	1.22	1.27	1.18	0.33	0.37	0.38
สุราษฎร์ธานี	1.92	2.00	1.71	1.73	1.75	0.43	0.45	0.45
รวม	11.91	12.20	9.69	9.90	10.14	2.54	2.70	2.77

4.8.2 ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์

ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของ 14 จังหวัดในภาคใต้ของไทย สามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วนดังนี้

1. อุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ เกษตรกรผู้ปลูกยางพารา
2. อุตสาหกรรมกลางน้ำ ได้แก่ โรงงานน้ำยางข้นโรงงานยางแผ่นรมควันโรงงานยางแท่ง
3. อุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ ผู้ส่งออกโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางพารา

โดยรายละเอียดของห่วงโซ่อุปทานของยางพาราและผลิตภัณฑ์ในแต่ละอุตสาหกรรม มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1. อุตสาหกรรมต้นน้ำ

อุตสาหกรรมต้นน้ำของยางพาราและผลิตภัณฑ์ของภาคใต้ จะเป็นผลผลิตขั้นต้นจากเกษตรกร ที่ทำการผลิตในระดับครัวเรือน ผลผลิตที่ได้ในขั้นต้น คือ น้ำยางพาราสด และจากน้ำยางพาราที่ได้ทั้งหมดสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วนดังนี้

1) เกษตรกรจะเก็บในรูปของน้ำยางพาราสด คิดเป็นร้อยละ 89 ของน้ำยางที่ผลิตได้ทั้งหมด ซึ่งน้ำยางสดนี้ร้อยละ 17 จะขายในรูปของน้ำยางพารา และอีกร้อยละ 83 เกษตรกรจะนำไปแปรรูปขั้นต้น เป็นยางแผ่นดิบ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

▪ น้ำยางพารา (Field Latex)

น้ำยางพารา เป็นของเหลวสีขาวถึงขาวปนเหลือง ขุ่นข้น อยู่ในท่อน้ำยาง ซึ่งเรียงตัวกันอยู่ใน ส่วนเปลือกของต้นยางพารา การที่จะเอาน้ำยางออกจากต้นยางจะต้องใช้มีดกรีดยางเพื่อตัดท่อน้ำยางให้ ขาดออกจากกัน ในน้ำยางจะมี ส่วนประกอบหลักที่สำคัญอยู่ 2 ส่วน คือ ส่วนที่เป็นเนื้อยาง (เนื้อยางแห้ง) และส่วนที่ไม่ใช่ยาง โดยเนื้อยางแห้ง หมายถึง ปริมาณของเนื้อยางที่อยู่ในน้ำยาง ตามปกติในน้ำยางจะมีเนื้อยางแห้งประมาณร้อยละ 25-45 และน้ำยางที่มีความหนาแน่น 0.98 มีค่าความเป็นกรด เป็นด่าง (PH) ประมาณ 6.8 ซึ่งเมื่อนำน้ำยางไปตรวจดูในห้องปฏิบัติการจะเห็นว่า มีอนุภาคขนาด ต่างๆ กันแขวนอยู่ในของเหลว อนุภาคเหล่านี้จะมีประจุเป็นลบผลักกันอยู่ตลอดเวลา ทำให้อนุภาคแขวนลอยและคงสภาพ เป็นน้ำยาง อยู่ได้จนกว่าจะมีสภาพแวดล้อมและปัจจัยต่าง ๆ มารบกวน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งจะทำให้น้ำยางเสีย เสถียรภาพและจับตัวกันเป็นก้อน ดังนั้น จึงต้องมีการใส่สารเคมีเพื่อป้องกันน้ำยางจับตัวเป็นก้อนและด้วยข้อจำกัดของน้ำยาง เกษตรกรจึงต้องรีบจำหน่ายน้ำยางภายในเวลา 4 ชั่วโมง ซึ่งในปัจจุบันเกษตรกรในพื้นที่ภาคใต้มีแนวโน้มจำหน่ายเป็นน้ำยาง สดมากขึ้นเนื่องจากสามารถลดความเสี่ยงของราคาและมีความสะดวก



แผนภาพที่ 4.26 น้ำยางพารา

ยางแผ่นดิบ คือ ยางแผ่นที่เกษตรกรผลิตขึ้น โดยไม่ผ่านการรมควันหรือกระบวนการอื่นใดในการทำยางแผ่น หลังจากเกษตรกรเก็บน้ำยางจากสวนมาแล้วยังรวมน้ำยางในบริเวณโรงงานหรือบริเวณที่จะทำยางแผ่น จะต้องรีบแปรรูปเป็น ยางแผ่นทันทีเพราะยางอาจจะบูดหรือรั้ดตัว ปัจจุบันสถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้ กำหนดมาตรฐานสำหรับการซื้อขายในตลาดยางแผ่นดิบไว้ 4 ระดับ คือ

ยางแผ่นดิบคุณภาพ 1 ต้องมีเนื้อยางใสตลอดแผ่น มีความชื้นเพียง 2 - 3 เปอร์เซ็นต์ มีสีสม่ำเสมอและปราศจาก ฟองอากาศ สะอาดตลอดทั้งแผ่น ความหนาของแผ่นยาง 2.8 - 3.2 มิลลิเมตร ขนาดของแผ่นยาง 38 - 46 x 80 x 90 เซนติเมตร น้ำหนักเฉลี่ยต่อแผ่น 800 - 1,200 กรัม มีความยืดหยุ่นดี มีลายดอกของลูกกลิ้งบดเด่นชัดตลอดทั้งแผ่น และสามารถรมควันให้แห้งได้ภายใน 5 วัน

ยางแผ่นดิบคุณภาพ 2 ต้องมีเนื้อใสตลอดทั้งแผ่นมีความชื้นสูงขึ้นเล็กน้อยที่ 3 - 4 เปอร์เซ็นต์ มีรอยต่างดำได้บ้าง เล็กน้อย และให้มีฟองอากาศได้เล็กน้อยเช่นเดียวกัน ความหนาของแผ่น 3 - 4 มิลลิเมตรขนาดของแผ่นต้องเท่ากับยางแผ่น ดิบคุณภาพ 1 น้ำหนักต่อแผ่น 1,000 - 1,200 กรัม มีความยืดหยุ่นดี สามารถรมควันให้แห้งภายใน 6 - 7 วัน

ยางแผ่นดิบคุณภาพ 3 เนื้อยางสีไม่โปร่งใส มีความชื้น 6 - 7 เปอร์เซ็นต์มีสิ่งเจือปนและฟองอากาศได้บ้างเล็กน้อย ความหนาของแผ่นไม่เกิน 4 มิลลิเมตร น้ำหนักยางแผ่นไม่เกินแผ่นละ 1,500 กรัม ขนาดของแผ่นต้องมีมาตรฐานเดียวกัน และ รมควันให้แห้งได้ไม่เกิน 10 วัน

ยางแผ่นดิบคุณภาพต่ำกว่าคุณภาพ 3 หรือยางคละลักษณะ แผ่นยางจะแห้งไม่สม่ำเสมอทั้งแผ่น ความชื้นไม่เกิน 8 เปอร์เซ็นต์ มีสิ่งเจือปนได้มากกว่ายางแผ่นดิบคุณภาพ 3 ขนาดของแผ่นยางไม่สวยงาม มีความกว้างและยาวไม่แน่นอน สี ของแผ่นค่อนข้างทึบไม่โปร่งใสมีฟองอากาศเจือปนมาก ดังแสดงในแผนภาพที่ 4.27



แผนภาพที่ 4.27 ยางแผ่นดิบ

2) ยางก้อนถ้วยเศษยางและขี้ยางคิดเป็นร้อยละ 11 ของผลผลิตที่ผลิตได้ทั้งหมด แบ่งเป็นยางก้อนถ้วยร้อยละ 8.54 เป็นเศษยางและขี้ยางร้อยละ 2.46 โดยกรรมวิธีในการผลิตยางก้อนถ้วยเศษยางและขี้ยางมีดังนี้

■ ยางก้อนถ้วย (Cup Lump)

ยางก้อนหรือยางก้อนถ้วย คือ ยางที่เมื่อกรีดได้น้ำยางแล้ว ใส่สารเคมีเพื่อให้ยางจับตัวเป็นก้อนซึ่งในปัจจุบันการ ผลิตยางก้อนถ้วยของเกษตรกรมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปัตตานี ยะลา และ นราธิวาส การทำยางก้อนถ้วยเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของเกษตรกรในภาคใต้ เนื่องจากสามารถผลิตได้ง่ายประหยัดค่าใช้จ่าย ใช้เวลาและแรงงานน้อย ยางก้อนถ้วยที่มีคุณภาพจะต้องมีลักษณะเป็นรูปถ้วย สะอาด สีสวยไม่มีสิ่งปะปนและไม่มียากเกิน 80 - 500 กรัม ในการผลิตยางก้อนถ้วยสามารถผลิตได้ 2 วิธี ดังนี้

วิธีที่ 1 หยอดน้ำกรดแล้วปล่อยให้จับตัวตามธรรมชาติ โดยเตรียมทำน้ำเชรุ่มที่ได้จาก การกรีดแล้วปล่อยให้ น้ำยาง จับตัวเป็นก้อนในถ้วย 2 วัน วันรุ่งขึ้นจึงเริ่มกรีดเพื่อผลิตยางก้อนถ้วยโดยแคะเอายางก้อนขึ้นเสียบที่ลวด จะเห็นน้ำเลี้ยงเชรุ่ม อยู่ก้นถ้วยให้หยอดน้ำกรดฟอร์มิคเจือจาง 10% ปีบ 1 ครั้ง (ประมาณ 12-15 ซีซีต่อต้น) ลงในถ้วยที่มีน้ำเลี้ยงเชรุ่ม จากนั้น

ลอกขี้ยางเส้นออกแล้วกรีดอย่าให้ขี้ยางตกในถ้วย กรีดไปจนครบทั้งแปลงจึงกลับมาเก็บยางก้อนที่เสียบลวดไว้ใส่ภาชนะ ส่วนยางที่กรีดปล่อยให้จับตัวเป็นก้อนในถ้วย แล้วกลับมาเก็บในวันกรีดถัดไป จากนั้นให้เก็บก้อนยางรวบรวมใส่กระสอบปุ๋ยหรือถุงตาข่ายไนลอน แล้วนำมาผึ่งเกลี่ยบนแคร่ไม้ยกพื้นหรือขึ้นแคร่เหล็กในที่ร่มที่มีอากาศถ่ายเทได้สะดวก เพื่อไม่ให้ก้อนยางติดกัน

วิธีที่ 2 หยอดน้ำกรดลงในถ้วยน้ำยางแล้วคน โดยมีอุปกรณ์ ได้แก่ น้ำกรดพอร์มิกเจือจาง 10% (น้ำกรดพอร์มิก 10 ส่วนผสมน้ำ 90 ส่วน) ถังกลลอนและขวดฉีดน้ำกรด มีขั้นตอนปฏิบัติดังนี้ หยอดน้ำกรดแล้วคนโดยลอกขี้ยางเส้นออกจากหน้ากรีดก่อน เช็ดถ้วยยางให้สะอาดก่อนรองน้ำยาง กรีดยางตามปกติจนครบทั้งแปลง เมื่อน้ำยางหยุดไหลให้หยอดน้ำกรดด้วยการปิบ 1 ครั้งแล้วคนให้เข้ากันปล่อยให้ถ้วยยางจับตัวเป็นก้อนถ้วย แล้วค่อยมาเก็บในวันกรีดถัดไป วิธีนี้จะใช้เวลาและแรงงานมากกว่าวิธีแรก แต่น้ำยางจับตัวเร็วกว่าภายใน 1 ชั่วโมง และไม่ต้องเตรียมทำน้ำเลียงเชอร์ม จึงเหมาะที่จะผลิตยางก้อนถ้วยในฤดูฝนหรือในพื้นที่ที่มีฝนตกชุก ทั้งนี้สถาบันวิจัยยาง ได้กำหนดมาตรฐานการผลิตยางก้อนถ้วย เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติให้กับเกษตรกรไว้ดังนี้

- ยางก้อนถ้วยที่ดี จะต้องเป็นยางที่กรีดแล้วปล่อยให้ถ้วยยางจับตัวในถ้วยด้วยการหยอดน้ำกรดหรือจับตัวตามธรรมชาติกรดที่ใช้เป็นกรดพอร์มิกหรือกรดอะซิติก
- ยางก้อนถ้วยที่ผลิตได้ต้องสะอาดไม่มีสิ่งปลอมปน เช่น เปลือกกรีด เศษไม้ กรวด หิน ดิน ทราย และมีสีตามธรรมชาติ
- มีน้ำหนักประมาณ 80 - 500 กรัม มีเปอร์เซ็นต์เนื้อยางแห้งประมาณ 60 เปอร์เซ็นต์
- ยางก้อนถ้วยที่เหมาะสมต่อการซื้อขายควรมีอายุไม่เกิน 4 วัน มีความชื้นประมาณ 40 เปอร์เซ็นต์

ซึ่งหากเกษตรกรสามารถผลิตยางก้อนถ้วยให้ได้มาตรฐานที่แนะนำนี้ จะทำให้เกษตรกรขายได้ในราคาสูง และมีผลดีต่อการผลิตยางแท่งเพื่อการส่งออก สำหรับการซื้อขายยางก้อนถ้วย พ่อค้าจะประเมินราคาจากเปอร์เซ็นต์ความชื้นที่อยู่ในก้อนยาง โดยยางกรีด 2 มัด แล้วนำไปผึ่งไว้นาน 3 วัน ยางก้อนถ้วยจะมีความชื้นเฉลี่ย 45% มีปริมาณเนื้อยางแห้ง 55% ซึ่งจะคิดราคาอ้างอิงจากราคายางแผ่นดิบชั้น 3 เป็นหลัก ถ้ายางก้อนถ้วยสกปรกหรือมีเชื้อราและสิ่งปะปน จะถูกหักราคากิโลกรัมละ 5 - 10 บาท ขึ้นอยู่กับปริมาณและชนิดของสิ่งปะปน ส่วนเกษตรกรจะจำหน่ายยางก้อนถ้วยในลักษณะที่เป็นยางก้อนถ้วยแบบเปียก ยางก้อนถ้วยแบบหมาด และยางก้อนถ้วยแบบแห้ง โดยยางก้อนถ้วยแบบเปียก คือยางก้อนถ้วยที่เกษตรกรใช้ระยะเวลาเก็บจากสวน 1 วัน ยางก้อนถ้วยแบบหมาดคือยาง ที่มีระยะเวลาเก็บจากสวนประมาณ 2 - 3 วัน และยางก้อนถ้วยแบบแห้ง คือยางที่มีระยะเวลาเก็บจากสวนประมาณ 3 - 5 วัน โดยทั่วไปเกษตรกรมักจำหน่ายในรูปยางเปียกหรือยางหมาด ดังนั้น เกษตรกรจะทำการจำหน่าย ภายหลังจากเก็บยางก้อนถ้วยจากสวน 2 - 5 วันเพื่อป้องกันการสูญเสียน้ำหนัก ดังแผนภาพที่ 4.28



แผนภาพที่ 4.28 ยางก้อนถ้วย (Cup Lump)

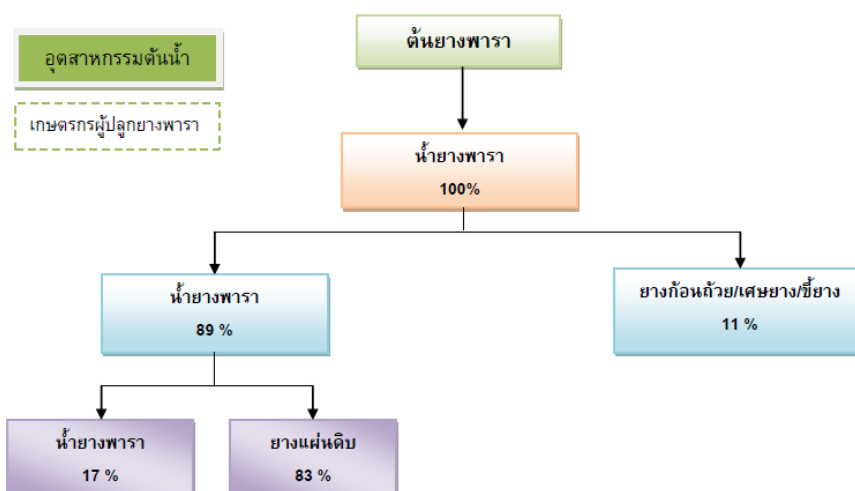
■ เศษยางและขี้ยาง คือ ยางเส้นยางก้อนถ้วย ขี้ยางต่างๆ

เศษยาง ขี้ยาง มักจะติดเศษไม้หรือผงไม้ออกมาจากการลอกขี้ยางพาราจากเปลือกต้นยาง เพื่อทำให้สามารถกรีดยางพาราเป็นรอย/แนวใหม่ได้ เศษยางพารา คนกรีดยางจะรวบรวมมาเป็นจำนวนมากแล้วมาปั่นเป็นก้อนกลมๆ หรือบางรายก็

นำไปขายแบบเป็นเศษชิ้นเล็กชิ้นน้อย บางคนก็จะเอาไม้ทุบก่อนเพื่อให้เศษไม้หรือเศษดินหลุดออกมาเพราะบางครั้งน้ำยางพาราหยดหล่นบนพื้นดินหรือน้ำยางพาราหกคว่ำบนพื้นดินต้องค่อยๆ ลอกหรือแกะชิ้นมาจากพื้นดินมารวบรวมไว้เวลาขึ้นเป็นก้อนกลม ๆ ถ้ามีเศษดินหรือเปลือกไม้เนื้อจะขายได้ราคาดีกว่ามีสิ่งเจือปนมาก โดยแสดงห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมต้นน้ำยางพาราและผลิตภัณฑ์ดังแผนภาพที่ 4.29



แผนภาพที่ 4.29 เศษยางหรือขี้ยาง



แผนภาพที่ 4.30 ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมต้นน้ำยางพาราและผลิตภัณฑ์

ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)

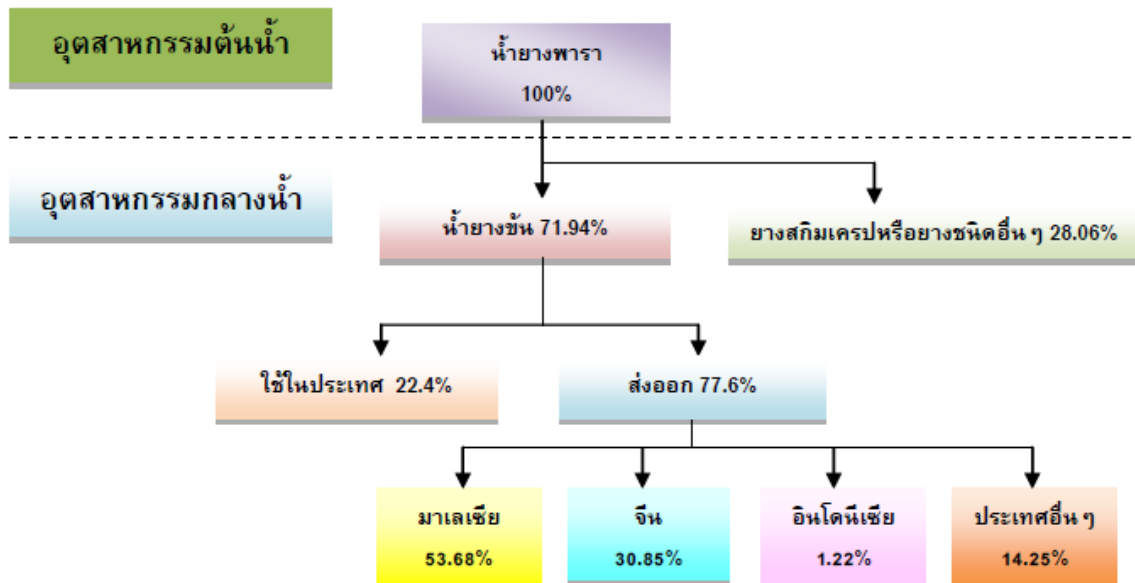
การขายผลผลิตที่ผลิตได้ในอุตสาหกรรมต้นน้ำ เกษตรกรส่วนหนึ่งจะนำไปจำหน่ายให้แก่พ่อค้าคนกลางระดับหมู่บ้าน หรือระดับอำเภอ ซึ่งเป็นผู้รวบรวมผลผลิตที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่จำนวนมากและอีกส่วนหนึ่งจะนำไปจำหน่ายให้แก่กลุ่มเกษตรกรหรือสหกรณ์การเกษตร ซึ่งพ่อค้าคนกลางระดับหมู่บ้าน/อำเภอ กลุ่มเกษตรกรหรือสหกรณ์การเกษตร ส่วนมากจะรวบรวมผลผลิตเพื่อนำไปจำหน่ายต่อให้แก่พ่อค้าคนกลางระดับจังหวัด ซึ่งเป็นผู้รวบรวมรายใหญ่และบางส่วนจะนำไปจำหน่ายผ่านตลาดกลาง ตลาดประมูลยาง หรือจำหน่ายโดยตรงให้แก่โรงงานแปรรูปขั้นต้น ในส่วนของพ่อค้าคนกลางระดับจังหวัดเมื่อรวบรวมผลผลิตได้จำนวนมาก จะนำไปจำหน่ายให้แก่โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นเพื่อนำไปแปรรูป

2. อุตสาหกรรมกลางน้ำ

อุตสาหกรรมกลางน้ำของยางพาราและผลิตภัณฑ์ เป็นอุตสาหกรรมที่ทำการแปรรูปผลผลิตเบื้องต้นที่ได้จากอุตสาหกรรมต้นน้ำให้อยู่ในสถานะที่เหมาะสมและสะดวกต่อการนำไปใช้เป็นวัตถุดิบป้อนให้กับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพาราต่อไป ได้แก่ โรงงานน้ำยางข้น โรงงานยางแผ่นรมควัน โรงงานยางแท่ง เป็นต้น ผลผลิตที่ได้ในอุตสาหกรรมกลางน้ำแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ น้ำยางข้นร้อยละ 20 ยางแผ่นรมควัน ร้อยละ 25 ยางแท่งร้อยละ 40.77 และยางอื่นๆ อีกร้อยละ 14.23 โดยยางแต่ละประเภทมีรายละเอียดดังนี้

■ น้ำยางข้น

ห่วงโซ่อุปทานของน้ำยางข้นในอุตสาหกรรมกลางน้ำ เริ่มจากโรงงานผลิตน้ำยางข้น 1 รับซื้อน้ำยางดิบจากพ่อค้าคนกลาง สหกรณ์การเกษตร หรือกลุ่มเกษตรกร เพื่อนำมาผลิตเป็นน้ำยางข้น โดยสัดส่วนของน้ำยางดิบร้อยละ 71.94 จะผลิตเป็นน้ำยางข้น และร้อยละ 28.06 ซึ่งเป็นหางน้ำยางจะนำไปผลิตยางสกิมเมอร์หรือยางชนิดอื่นๆ ซึ่งน้ำยางข้นที่ผลิตได้ทั้งหมดร้อยละ 77.6 จะส่งออกไปขายยังต่างประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย ร้อยละ 53.68 จีน ร้อยละ 30.85 อินโดนีเซีย ร้อยละ 1.22 และประเทศอื่นๆ อีกร้อยละ 14.25 ส่วน น้ำยางข้นอีกร้อยละ 22.4 เป็นส่วนที่ใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับการผลิตในประเทศ เพื่อนำไปแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ ได้แก่ ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย ยางทางเกษตรกรรม และผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ ดังแสดงโซ่อุปทานน้ำยางข้นได้ตามแผนภาพที่ 4.31



แผนภาพที่ 4.31 ห่วงโซ่อุปทานน้ำยางข้น

ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)

■ ยางแผ่นรมควัน

ยางแผ่นรมควัน คือ การนำยางแผ่นที่ผ่านการรีดดอกเรียบร้อยแล้วไปรมควันในโรงรม ส่วนยางอบแห้ง หมายถึง การนำยางแผ่นที่ผ่านการรีดดอกเรียบร้อยแล้วไปอบแห้งในโรงอบที่ใช้ความร้อนแต่ไม่มีควันในโรงอบหรือแผ่นยางไม่สัมผัสกับควัน โดยการทำทั้ง 2 วิธีนี้ ต่างมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ยางแผ่นที่รมควันนั้นแห้งสนิทและเก็บรักษาได้นานขึ้น ยางแผ่นรมควันนั้นมี 2 ประเภท คือยางที่ผ่านการรมควันเรียกว่า ยางแผ่นรมควัน (Ribbed Smoked Sheet) และยางแผ่นที่ผ่านการอบเรียกว่ายางอบแห้ง (Air Dry Sheet) ซึ่งจะมีสีส่นสวยกว่ายางแผ่นรมควัน และเนื่องจากยางแผ่นรมควันเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญ ดังนั้นผู้ส่งออกส่วนใหญ่จึงมีโรงรมเป็นของตนเองเพราะหากเป็นยางแผ่นรมควันที่มาจากโรงรวบรวมยางแผ่นดิบจากเกษตรกรมาทำการรมควัน ยางที่ได้ส่วนใหญ่จะเป็นยางแผ่นรมควันชั้น 3 หรือต่ำกว่า ซึ่งยางที่จากการนำน้ำยางมาทำเป็นแผ่นยางโดยตรงและนำไปรมควันหรืออบแห้งทันที ยางที่ได้จะเป็นยางแผ่นที่มีคุณภาพดีสม่ำเสมออยู่ในชั้นคุณภาพเดียวกันมีโอกาสเป็นยางแผ่นรมควันชั้น 1 สำหรับโรงงานผลิตยางแผ่นรมควันของไทยซึ่งเป็นของเอกชนประมาณ 117 แห่ง กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ภาคใต้มากที่สุด นอกจากนี้ยังมีโรงงานของสหกรณ์การเกษตรหรือกลุ่มเกษตรกรประมาณ 200 แห่ง ซึ่งมาจากการสนับสนุนงบประมาณของภาครัฐในการจัดตั้งโรงอบควันยางพารา

การกำหนดมาตรฐานของยางแผ่นรมควันของประเทศไทย ได้กำหนดให้ยางแผ่นรมควันชั้น 3 เป็นเกณฑ์ในการตัดสิน โดยยางแผ่นรมควันชั้น 3 จะมีคุณภาพเท่ากับยางแท่ง STR-20 หากยางแผ่นรมควันคุณภาพดีกว่าจะจัดให้เป็นยางแผ่นรมควันชั้น 1 หรือ 2 แต่ถ้าหากมีคุณภาพแย่กว่า ก็จัดให้เป็นยางแผ่นรมควันชั้น 4 ชั้น 5 หรือเป็นยางชั้นต่ำ (Burok) ซึ่งปัจจัยที่ใช้กำหนดคุณภาพยาง ได้แก่ ฟองอากาศ สิ่งสกปรก สี ความสม่ำเสมอของสี ไม่มีสิ่งปลอมปน การใช้น้ำและน้ำกรดทุกส่วน

การคัดคุณภาพของยางแผ่นรมควันสามารถแบ่งออกเป็น 6 ชั้น คือ

1) ยางแผ่นรมควันชั้น 1 (Ribbed Smoked Sheet 1: RSS.1)

เป็นยางแผ่นที่แห้ง และรมควันสุกสม่ำเสมอ สะอาด สีสม่ำเสมอตลอดแผ่น ไม่มีจุดและตำม เป็นตำหนิตลอดแผ่น ไม่มีราแดง (ราสนิม) เหนียวแน่น มีความยืดหยุ่นดีและไม่มีสิ่งอื่นเจือปนอาจจะมีฟองอากาศขนาดเล็กๆ เท่าหัวเข็มหมุดกระจายอยู่ในแผ่นยางได้บ้างเพียงเล็กน้อยคุณภาพเหมือน STR.5

2) ยางแผ่นรมควันชั้น 2 (Ribbed Smoked Sheet 2: RSS.2)

เป็นยางแผ่นที่มีคุณภาพต่ำกว่ายางแผ่นรมควันชั้น 1 แต่จะต้องรมควันสุกสม่ำเสมอ สะอาด สีสม่ำเสมอตลอดแผ่น ไม่มีจุด และตำมเป็นตำหนิ ไม่มีราแดงมากเกินไป เหนียวแน่น และความยืดหยุ่นดี ถ้าจะมีจุดหรือตำมหรือจุดดำๆ ได้บ้างรวมกันแล้วไม่ควรเกิน 5% ของแผ่นคุณภาพเหมือน STR.10

3) ยางแผ่นรมควันชั้น 3 (Ribbed Smoked Sheet 3: RSS.3)

เป็นยางที่แห้งรมควันสุกสม่ำเสมอ เหนียวแน่นยืดหยุ่นดีไม่มีจุดและตำมสิ่งเจือปนอื่นๆ เป็นตำหนิรวมกันแล้วไม่เกิน 10% ของแผ่นคุณภาพเหมือนยางแท่ง STR.20

4) ยางแผ่นรมควันชั้น 4 (Ribbed Smoked Sheet 4: RSS.4)

เป็นยางที่รมควันสุกสม่ำเสมอ เหนียวแน่นยืดหยุ่นดีอาจจะมีรอยต่างเป็นจุดใดๆ ได้บ้าง มีเปลือกไม้ ฟองอากาศ และจุดเหนียวสิ่งเจือปนอื่นๆ ปรากฏหรือราแห้งได้บ้างซึ่งข้อตำหนิเหล่านี้รวมกันแล้วไม่ควรเกิน 20% ของแผ่น

5) ยางแผ่นรมควันชั้น 5 (Ribbed Smoked Sheet 5: RSS.5)

เป็นยางแผ่นที่รมควันสุกแห้งไม่มีรอยต่างไม่มีจุดฟองอากาศเหนียวไม่มีจุดและตำมราแดงรอยต่าง เศษชิ้นโตไม่ รมควันสุกเกินไปจนเป็นจุดเหนียว ไม่มีตำหนิเกิดจากเชื้อราเพราะความร้อนต่ำ สิ่งเหล่านี้รวมกันแล้วไม่ควรเกิน 30% ของแผ่น

6) ยางแผ่นรมควันชั้นต่ำ (Burok)

เป็นชั้นที่ต่ำกว่ายางแผ่นรมควันชั้นที่ 5 และเป็นเศษยางที่ตัดออกจากยางแผ่นรมควันชั้นต่างๆ หรือที่รมสุกเกินไปมี ควันดำหนาจับเป็นแผ่นยางที่ใช้กรดมากหรือน้อยเกินไป การยืดหยุ่นไม่ดี ลักษณะยางเป็นสีดำไม่มีความสม่ำเสมอในแต่ละแผ่นซึ่งจะนำไปแปรรูปใหม่เป็นยางเครพ



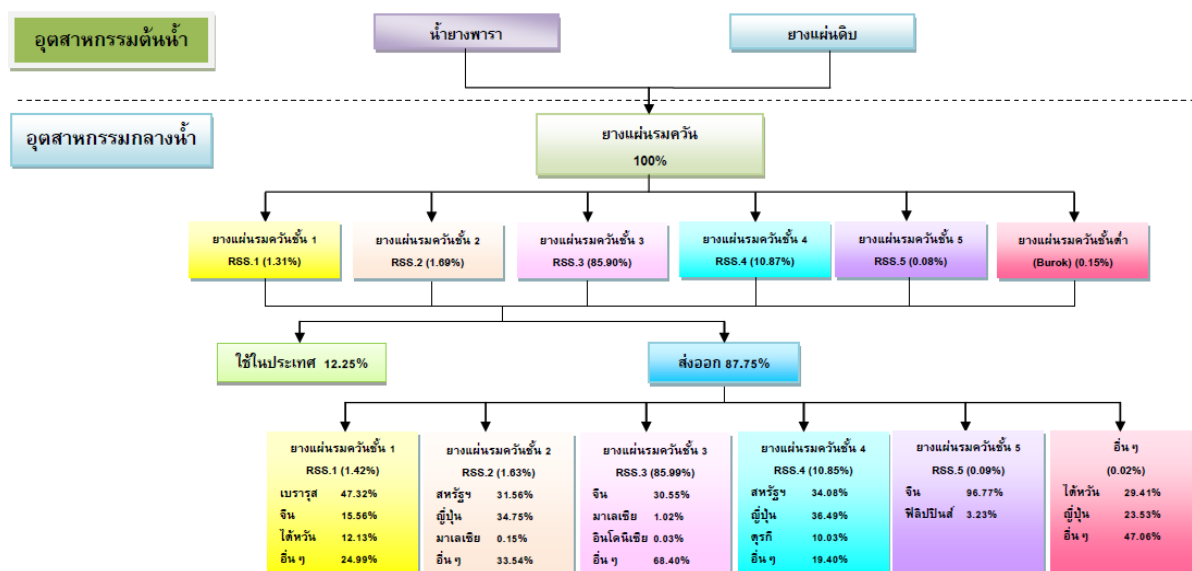
แผนภาพที่ 4.32 ยางแผ่นรมควัน

สำหรับห่วงโซ่อุปทานของยางแผ่นรมควันในอุตสาหกรรมกลางน้ำ เริ่มจากโรงงานแปรรูปยางแผ่นรมควัน จะรับซื้อทั้งยางแผ่นดิบยางแผ่นรมควันและน้ำยางสด เพื่อนำมาทำป็นยางแผ่นรมควัน โดยมีสัดส่วนของผลผลิตที่ผลิตได้ในอุตสาหกรรมกลางน้ำ ดังนี้

1. ยางแผ่นรมควันชั้น 1 (Ribbed Smoked Sheet 1: RSS.1) ร้อยละ 13.31
2. ยางแผ่นรมควันชั้น 2 (Ribbed Smoked Sheet 2 : RSS.2) ร้อยละ 1.69
3. ยางแผ่นรมควันชั้น 3 (Ribbed Smoked Sheet 3 : RSS.3) ร้อยละ 85.90

4. ยางแผ่นรมควันชั้น 4 (Ribbed Smoked Sheet 4 : RSS.4) ร้อยละ 10.87
5. ยางแผ่นรมควันชั้น 5 (Ribbed Smoked Sheet 5 : RSS.5) ร้อยละ 0.08
6. ยางแผ่นรมควันชั้นต่ำ (Burok) ร้อยละ 1.15

เมื่อแปรรูปเป็นยางแผ่นรมควันแล้วอัดก้อนตามที่ลูกค้าต้องการแล้ว ร้อยละ 12.25 จะส่งไปจำหน่ายยังโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ในประเทศเช่นโรงงานยางล้อส่วนอีกร้อยละ 87.75 จะส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ สำหรับการส่งออกยางแผ่นรมควันของไทยไปประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียมี 2 ประเภทด้วยกัน คือ ยางแผ่นรมควัน ชั้น 2 และ ชั้น 3 โดยแสดงโซ่อุปทานยางแผ่นรมควันได้ดังแผนภาพที่ 4.33



แผนภาพที่ 4.32 ท่วงโซ่อุปทานยางแผ่นรมควัน

ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)

■ ยางแท่ง

ยางแท่ง คือยางที่ผ่านการย่อยเป็นชิ้นเล็กๆ และอบให้แห้งด้วยความร้อนแล้วจึงอัดเป็นแท่งให้ได้คุณสมบัติทางเทคนิคตามกระบวนการวิทยาศาสตร์ ตามที่มาตรฐานกำหนดการผลิตยางแท่งสามารถผลิตได้ทั้งจากน้ำยางหรือยางแท่ง เช่น ยางก้อนถ้วย และยางแผ่นดิบ ยางแท่งส่วนใหญ่จะถูกนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตยางยานพาหนะ ซึ่งในปัจจุบันมีการนำยางแท่งมาใช้แทนยางแผ่นรมควันมากขึ้น เพราะยางแท่งมีคุณภาพและมาตรฐานดีกว่ายางแผ่นรมควัน ทำให้ได้ผลผลิตที่ดีนำไปแปรรูปได้ง่ายกว่าและขนส่งเคลื่อนย้ายสะดวกกว่ายางแผ่นที่ต้องระมัดระวังไม่ให้ฉีกขาด อีกทั้งราคาโดยเฉลี่ยของยางแท่งยังถูกกว่ายางแผ่นรมควัน

สำหรับการกำหนดมาตรฐานยางแท่ง แต่ละประเทศจะมีการกำหนดมาตรฐานของตนเอง เช่น ประเทศไทยใช้ STR (Standard Thai Rubber) อินโดนีเซีย SIR (Standard Indonesia Rubber) และ SMR (Standard Malaysia Rubber) ของประเทศมาเลเซีย เพื่อใช้ในการกำหนดมาตรฐานยาง วิธีการมัดยางและการบรรจุหีบห่อเพื่อการส่งออกโดยการแบ่งประเภทของยางแท่งของไทยตามมาตรฐาน STR (Standard Thai Rubber) สามารถแบ่งออกเป็น 6 ประเภทใหญ่ๆได้แก่

1. Standard Thai Rubber XL (STR XL)
2. Standard Thai Rubber 5L (STR 5L)
3. Standard Thai Rubber 5 (STR 5)
4. Standard Thai Rubber 10 (STR 10)
5. Standard Thai Rubber 20 (STR 20)
6. Standard Thai Rubber CV (STR CV) แบ่งเป็น

- Standard Thai Rubber 5 'CV' (STR 5'cv')
- Standard Thai Rubber 10'cv' (STR 10'cv')
- Standard Thai Rubber 20'cv' (STR 20'cv')

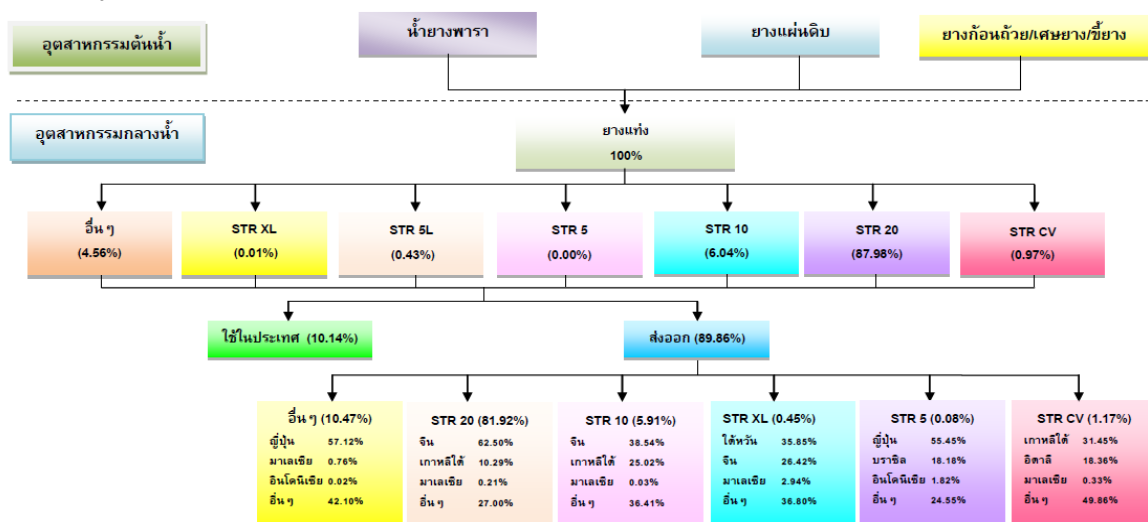


แผนภาพที่ 4.34 ยางแท่ง

ยางแท่ง สามารถผลิตจากวัตถุดิบที่ได้จากอุตสาหกรรมต้นน้ำ ทั้งน้ำยาง ยางแผ่นดิบ ยางก้อนถ้วย เศษยาง และซียาง โดยโรงงานแปรรูปยางแท่ง จะรับซื้อวัตถุดิบแล้วนำวัตถุดิบไปผลิตยางแท่งให้ได้คุณภาพและมาตรฐาน ยางแท่งในแต่ละประเภทที่ผลิตได้ในอุตสาหกรรมกลางน้ำ มีสัดส่วนดังนี้

1. Standard Thai Rubber XL (STR XL) ร้อยละ 0.01
2. Standard Thai Rubber 5L (STR 5L) ร้อยละ 0.43
3. Standard Thai Rubber 5 (STR 5) ร้อยละ 0.00
4. Standard Thai Rubber 10 (STR 10) ร้อยละ 6.04
5. Standard Thai Rubber 20 (STR 20) ร้อยละ 87.98
6. Standard Thai Rubber CV (STR CV) ร้อยละ 0.97
7. อื่นๆ ร้อยละ 4.56

เนื่องจากยางแท่งเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการนำไปแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ยางยานพาหนะ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมยางล้อ ทำให้ผลผลิตที่ผลิตได้ร้อยละ 89.86 ส่งออกไปขายต่างประเทศ ส่วนอีกร้อยละ 10.14 ใช้เพื่อการผลิตในประเทศ ผลิตภัณฑ์โดยตรงสำหรับรูปแบบของการจำหน่ายยางแท่ง ผู้ผลิตจะจำหน่ายให้แก่โรงงานแปรรูปหรือจำหน่ายผ่านตัวแทนของโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ (แผนภาพที่ 4.35)



แผนภาพที่ 4.35 ห่วงโซ่อุปทานยางแท่ง

ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)

■ ยางอื่นๆ

ยางอื่นๆ ที่จัดอยู่ในอุตสาหกรรมกลางน้ำได้แก่ ยางผสม ยางแผ่นผึ่งแห้ง ยางเครฟ ยางสกิม และยางอื่นๆ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ยางเครป (Crepe Rubber)

ยางเครป คือยางที่นำไปรีดน้ำ และสิ่งสกปรกออกจากยาง สามารถทำได้จากน้ำยางยางก้อนถ้วยและเศษยาง ยางเครปที่ผลิตในประเทศไทยแบ่งออกได้ 2 ประเภท ได้แก่ ยางเครปสีจาง และยางเครปสีน้ำตาล โดยแต่ละประเภทมีรายละเอียดดังนี้

- ยางเครปสีจาง (Pale Crepe) เป็นยางเครปคุณภาพดีผลิตจากน้ำยางสด ได้แก่ ยางเครปขาว ซึ่งเป็นยางที่มีคุณภาพและราคาค่อนข้างสูง เนื่องจากเป็นยางที่มีคุณสมบัติทางฟิสิกส์ดีกว่ายางแห้งชนิดอื่น มีสีค่อนข้างอ่อนกว่ายางแห้ง เพราะมีการเติมสารฟอกสีในขั้นตอนการผสมเคมีกัณฑ์ในการผลิตยางเครปสีอ่อนเป็นยางที่ต้องใช้ระยะเวลาในการผลิตนาน ส่งผลให้ผลผลิตที่ได้มีจำนวนน้อย อีกทั้งยังมีข้อจำกัดในเรื่องของพันธุ์ยางที่นำมาใช้ผลิตและราคาสารเคมีที่ใช้ในการฟอกสีก็มีราคาค่อนข้างสูง ทำให้ราคาของยางเครปสูงกว่ายางแห้ง ยางเครปขาวมักนิยมนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตเทปกาวย พลาสติกยางและหุ้มม เป็นต้น

- ยางเครปสีน้ำตาล (Brown Crepe) ได้แก่ยาง Brown crepe, Flat bark crepe, Skim crepe และ Blanket crepe ซึ่งการแบ่งประเภทจะขึ้นอยู่กับความบริสุทธิ์และชนิดของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต เนื่องจากยางเครปสีน้ำตาลเป็นยางเครปคุณภาพต่ำผลิตจากเศษยาง มีการรวมวิธีการผลิตที่ยุ่งยากน้อยกว่าการผลิต ยางเครปสีจาง และยางเครปสีน้ำตาล ถือเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการทากายแห้งจึงไม่ค่อยพบว่า มีโรงงานเพื่อผลิตยางเครปสีน้ำตาลเพียงอย่างเดียว

■ ยางสกิม

ยางสกิม เป็นยางธรรมชาติที่ได้จากการจับตัวของน้ำยางสกิม (skim latex) ด้วยกรดแล้วนำยาง ที่ได้ไปทำการรีดแผ่นและทำให้แห้ง โดยน้ำยางสกิมเป็นน้ำส่วนที่เหลือจากการทำน้ำยางข้นด้วยการนำน้ำยางสดมาทำการเซนตริฟิวส์ แยกอนุภาคเม็ดยางออกจากน้ำ ซึ่งอนุภาคเม็ดยางเบากว่าน้ำ ส่วนใหญ่จึงแยกตัวออกไปเป็นน้ำยางข้น น้ำยางข้นที่ได้มีปริมาณเนื้อยางอยู่ร้อยละ 60-63 ซึ่งน้ำยางสกิม คือส่วนที่เหลือจากการเซนตริฟิวส์แยกเนื้อยางส่วนใหญ่ออกไปแล้ว ก็ยังมีส่วนของเนื้อยางออกมาด้วย ซึ่งเป็นเนื้อยางที่มีขนาดอนุภาคเล็ก ๆ มีปริมาณเนื้อยางอยู่ร้อยละ 3-6

■ ยางผสมหรือยางคอมปาว์

ยางคอมปาว์ เป็นยางที่นำยางแห้งและยางแผ่นรมควันมาผสมกับสารเคมีซึ่งเป็นการเพิ่มคุณสมบัติต่างๆ ตามที่โรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางพาราต้องการ โดยยางคอมปาว์ สามารถแบ่งได้เป็น ยางคอมปาว์คาร์บอนแบล็ค ซึ่งผลิตจากยางแผ่นรมควัน และยางคอมปาว์ STR 20 ซึ่งผลิตจากยางแห้ง

เนื่องจากการผลิตยางคอมปาว์ ต้องใช้เงินลงทุนสูงและต้องผลิตยางให้ได้ตามที่ลูกค้ากำหนด ดังนั้น การผลิตยางคอมปาว์ในประเทศไทยจึงเป็นโรงงานของผู้ประกอบการรายใหญ่ ในระดับเกษตรกรมีเพียงแห่งเดียว คือกลุ่มเกษตรกรธารน้ำทิพย์ การผลิตยางคอมปาว์ส่วนใหญ่จะเป็นการผลิต เพื่อส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศจีน ซึ่งไม่เก็บภาษีนำเข้ายางคอมปาว์ ทำให้แนวโน้มการส่งออกยางคอมปาว์ไปจีนเพิ่มสูงขึ้น

การจำหน่ายยางคอมปาว์ ผู้ผลิตจะจำหน่ายโดยตรงให้กับโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์หรือจำหน่ายผ่านตัวแทน (Broker) ของโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์เท่านั้น เพราะการเข้าถึงตลาดของยางคอมปาว์จะทำได้ยากกว่ายางแห้ง เนื่องจากตลาดเป็นตลาดเฉพาะ ต่างจากยางแห้งที่ตลาดจะกว้างกว่า ดังนั้น ผู้ผลิตและจำหน่ายยางคอมปาว์ในประเทศไทยจึงยังมีจำนวนไม่มาก

■ ยางแผ่นผึ่งแห้ง

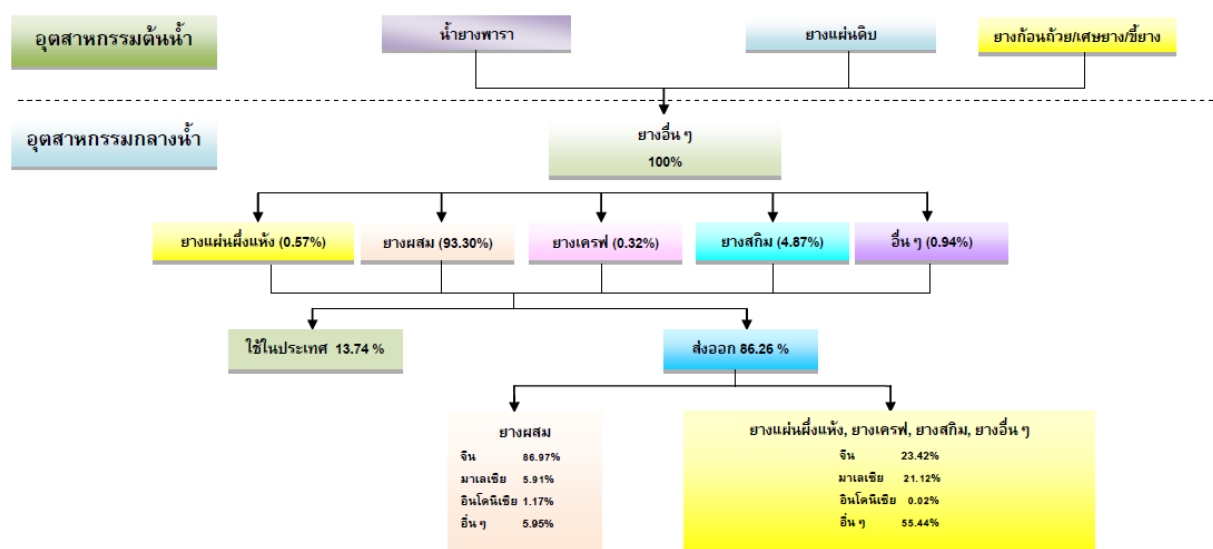
ยางแผ่นผึ่งแห้ง คือ ยางที่ได้จากการนำน้ำยางมาจับตัวเป็นแผ่น โดยสารเคมีที่ใช้จะต้องได้ตามเกณฑ์ที่กำหนด เช่น ใช้โซเดียมไบซัลไฟต์ในการฟอกสี และใช้พาราไนโตรฟีนอลเป็นสารป้องกันเชื้อรา เป็นต้น ส่วนการทำให้แห้งอาจใช้วิธีการผึ่ง

ลมในที่ร่ม หรือ อบในโรงอบก็ได้แต่ต้องปราศจากควัน และจากลักษณะการทำให้แห้งที่แตกต่างกัน ทำให้สามารถแยกยางแผ่นผึ่งแห้งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

1. ยางแผ่นผึ่งแห้งที่ทำให้แห้งโดยวิธีการผึ่งลม (Air Dried Sheet: ADS) ซึ่งยางประเภทนี้จะมีลักษณะสีคล้ำ และอาจแห้งไม่สนิท

2. ยางแผ่นไม่รมควัน (Pale Amber Unsmoke Sheet: PAUS) ซึ่งยางที่ได้มีลักษณะ แห้งสนิท สีใส ลักษณะการใช้งานของยางแผ่นผึ่งแห้ง จะใช้งานเหมือนกับยางเครพขาว โดยใช้ในอุตสาหกรรมกาว อุตสาหกรรมเส้นด้าย ยางยืด อุตสาหกรรมรองเท้า และอุตสาหกรรมตุ๊กตายาง เป็นต้น

สัดส่วนผลผลิตของยางแต่ละชนิดที่จัดอยู่ในยางอื่นๆ ในอุตสาหกรรมกลางน้ำ แบ่งออกเป็น ยางผสม ร้อยละ 93.30 ยางสกิม ร้อยละ 4.87 ยางแผ่นผึ่งแห้ง ร้อยละ 0.57 ยางเครพ ร้อยละ 0.32 และยางอื่นๆ ร้อยละ 0.94 โดยผลผลิตทั้งหมด ร้อยละ 86.26 จะส่งออกไปขายต่างประเทศ และอีกร้อยละ 13.74 ใช้สำหรับการผลิตในประเทศ ประเทศที่นำเข้ายางประเภทนี้จากไทยมากที่สุด ได้แก่ ประเทศจีน และมาเลเซีย ส่วนอินโดนีเซีย มีนำเข้าจากไทยเช่นกันแต่ยังมีปริมาณที่ไม่มาก โดยแสดงในแผนภาพที่ 4.36



แผนภาพที่ 4.36 ห่วงโซ่อุปทานยางอื่นๆ

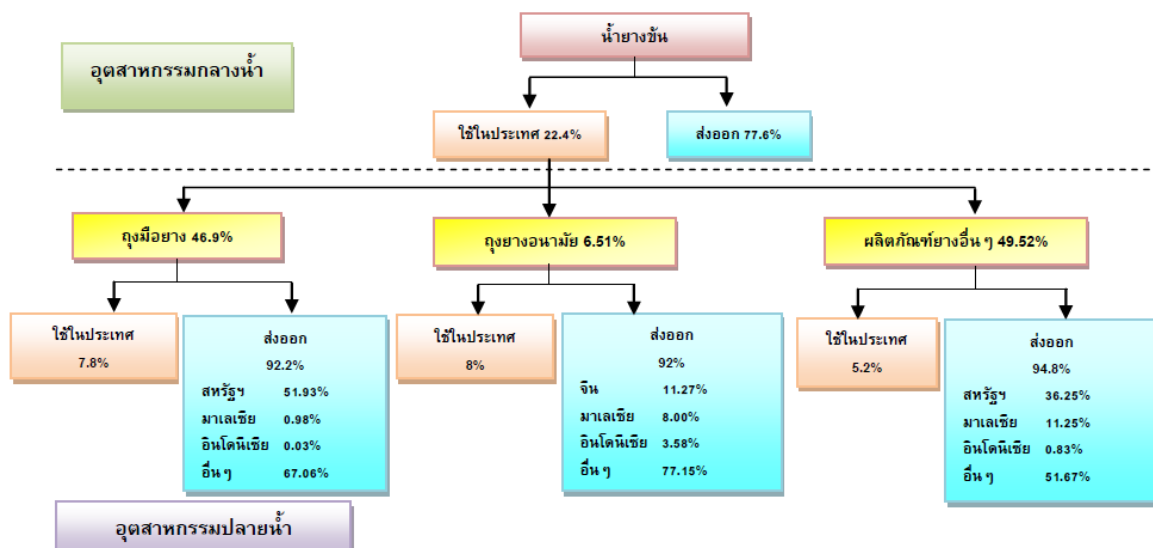
ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)

3. อุตสาหกรรมปลายน้ำ

อุตสาหกรรมปลายน้ำของยางพารา และผลิตภัณฑ์ เป็นโรงงานอุตสาหกรรมที่นำผลิตภัณฑ์ต้นน้ำ และกลางน้ำมาแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์สู่ผู้บริโภค โดยผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ สามารถจำแนกออกเป็น 2 ประเภท ตามวัตถุประสงค์ที่ใช้ในการผลิตดังนี้

1) ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากน้ำยางข้น

ผลิตภัณฑ์สำคัญที่ผลิตจากน้ำยางข้น ได้แก่ กุ้งมียาง ซึ่งมีสัดส่วนในการผลิตร้อยละ 46.9 กุ้งยางอนามัย ร้อยละ 6.51 และผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ เช่น สายสวน สายน้ำเกลือ กุ้งน้ำแข็ง กุ้งน้ำร้อน หัวนมเลี้ยงทารก ท่อยาง เส้นด้าย ยางยืด กาว ลูกโป่ง ที่นอนฟองน้ำ อุปกรณ์ทางการแพทย์ พื้นรองเท้า ยางรัดของ จุกขวดพลาสติกเตอรียา และผ้าก๊อช เป็นต้น อีกร้อยละ 49.52 สำหรับผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ในแต่ละประเภทมากกว่าร้อยละ 90 จะทำการส่งออกไปขายในต่างประเทศ โดยประเทศที่นำเข้าจากไทยที่สำคัญ ได้แก่ จีน สหรัฐฯ และมาเลเซียส่วนอินโดนีเซียนั้น มีการนำเข้าจากไทยเช่นกันแต่ยังมีการนำเข้าในปริมาณที่ไม่มาก โดยแผนภาพที่ 4.37 แสดงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมปลายน้ำของผลิตภัณฑ์จากน้ำยางข้น

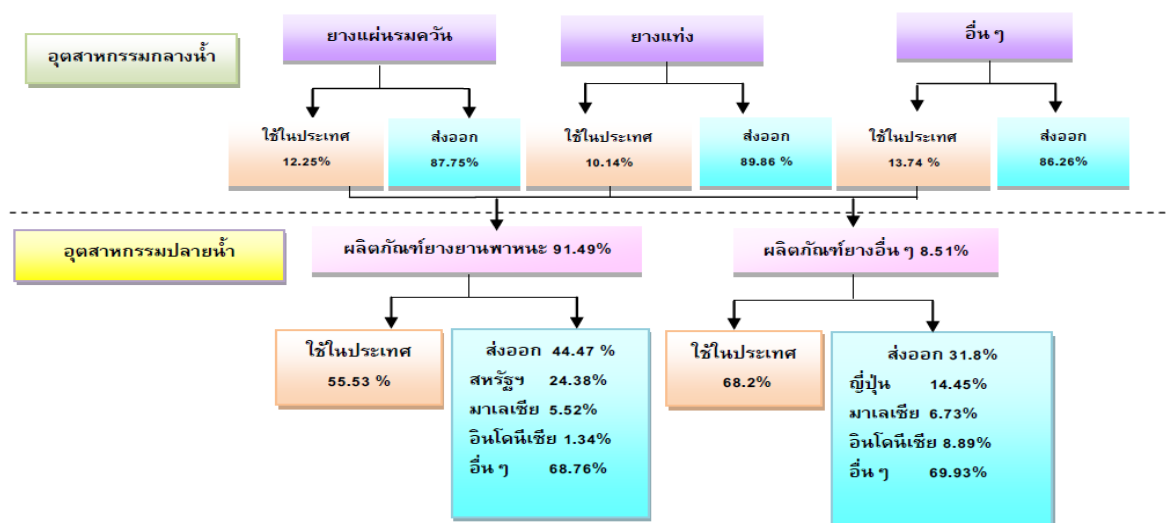


แผนภาพที่ 4.37 ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปลายน้ำของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากน้ำยางชั้น
ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)

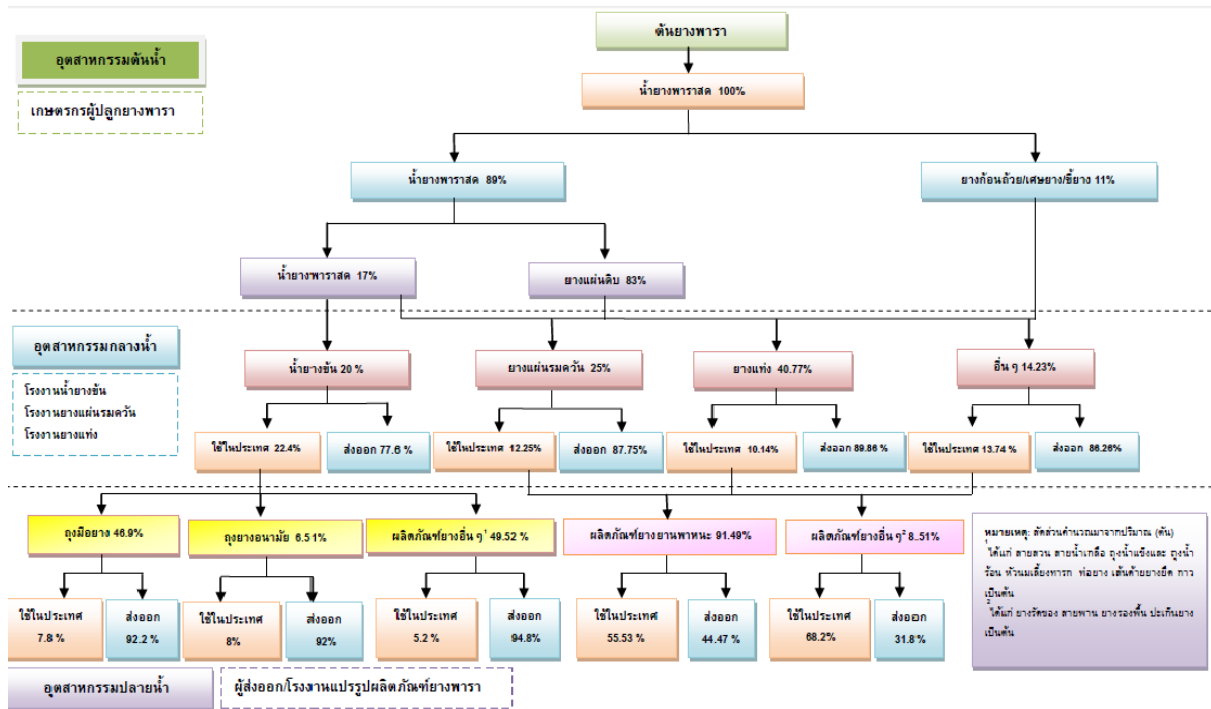
2) ผลิตภัณฑ์ยางที่ผลิตจากยางแห้ง

ผลิตภัณฑ์สำคัญที่ผลิตจากยางแห้ง ซึ่งได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และยางอื่นๆ ร้อยละ 91.49 เป็นผลิตภัณฑ์ยางพาหนะ เช่น ยางล้อยานยนต์ ยางล้อตัน ยางโน และยางหล่อดอก เป็นต้น ส่วนอีกร้อยละ 8.51 จะใช้ในการผลิตยางประเภทอื่นๆ ได้แก่ ชิ้นส่วนยางอุตสาหกรรม สายพานลำเลียง หลอด ท่อ ยาง ยางรัดของ ฟันรอกเท้า ผลิตภัณฑ์กีฬา ประเก็นยาง และของเล่น เป็นต้น

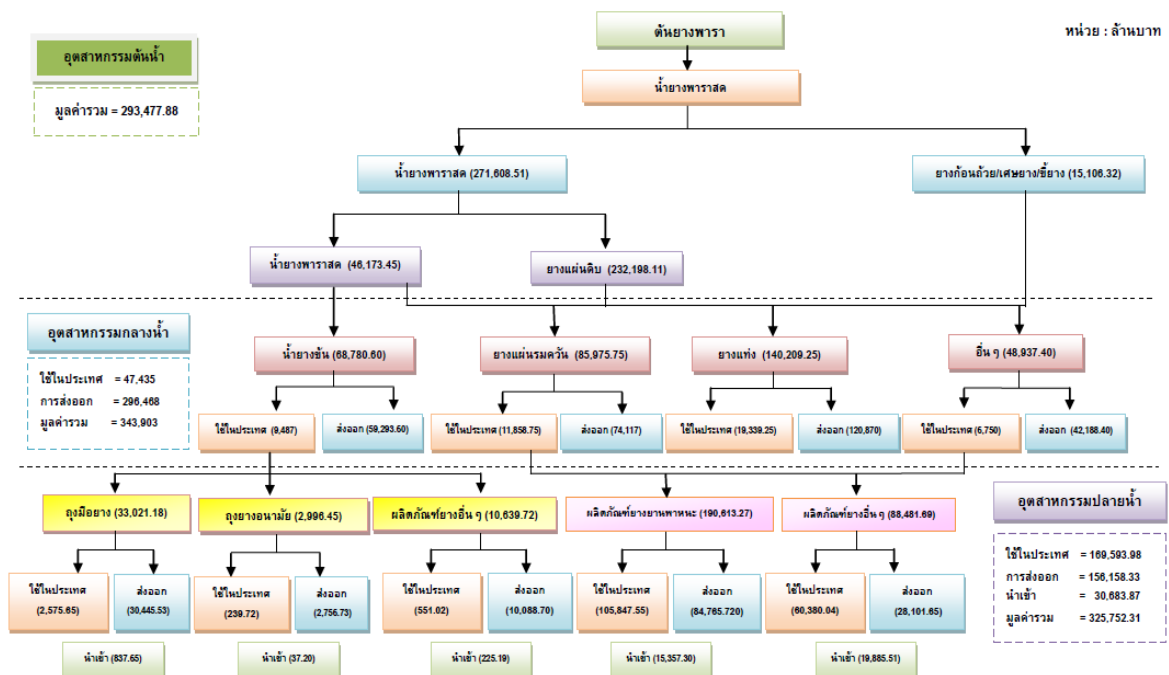
สำหรับผลิตภัณฑ์ยางพาหนะที่ผลิตได้ร้อยละ 55.53 ใช้จำหน่ายในประเทศ ส่วนอีกร้อยละ 44.47 ทำการส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยประเทศที่ไทยส่งออกไปมากที่สุด ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ร้อยละ 24.38 ส่วนมาเลเซีย และอินโดนีเซียมีการนำเข้าผลิตภัณฑ์ยางพาหนะจากไทยร้อยละ 5.52 และ 1.34 ตามลำดับ ส่วนผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ ใช้จำหน่ายในประเทศร้อยละ 68.2 ส่งออกร้อยละ 31.8 ประเทศไทยส่งออกไปมากที่สุด คือ ญี่ปุ่น ร้อยละ 14.45 ส่วนมาเลเซียนำเข้าจากไทยร้อยละ 6.73 และอินโดนีเซีย นำเข้าจากไทยร้อยละ 8.89



แผนภาพที่ 4.38 ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปลายน้ำของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และยางอื่นๆ
ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)



แผนภาพที่ 4.39 ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทย
ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)



แผนภาพที่ 4.40 ห่วงโซ่มูลค่าอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทย
ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)

บทที่ 5 ประมวลผลข้อมูลภาคสนาม

5.1 การเก็บข้อมูลในพื้นที่สะเดา และ พื้นที่ใกล้เคียง

จากการดำเนินงาน ทีมวิจัยได้มีการลงสำรวจพื้นที่จังหวัดสงขลา และ อำเภอสะเดา และปาดังเบซาร์ รวมถึงพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานวิจัยในครั้งนี้ เพื่อรวบรวมข้อคิดเห็น ศึกษาถึงสภาพปัจจุบันและโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อหาแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1.1 สัมภาษณ์หน่วยงานภายในประเทศ

5.1.1.1 วันที่ 5 พฤศจิกายน 2557 ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์



แผนภาพที่ 5.1 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลด้านศุลกากรปาดังเบซาร์

การวิจัยการส่งเสริมระบบ Logistics สินค้าชายแดน โฟกัสที่จังหวัดสงขลาติดประเทศมาเลเซีย โดยจะดูในกระบวนการต่างๆ เพื่อที่เราจะช่วยในส่วนผู้ประกอบการและภาครัฐได้อย่างไร

- พรมแดนท่ากรุงเทพร มี 2 ระบบ ทางบก และ ทางรถไฟ จะเป็นตรงพหลโยธินเดิม ตรวจจากที่มาเลเซียแล้วมาที่นี่ก็ออกที่นี่
- ปาดังเบซาร์ ระบบรถไฟจะเป็นของที่นี่ ของที่นี่จะเป็นของลาดกระบังส่งมาที่นี่เลย และถือเป็นอีกหน้าที่ ส่วนของรถไฟจะเป็นที่นี่เลย ที่นี่จะตรวจที่นี่ ชิลที่นี่จะใช้ซิลทั่วไปจะเป็นแบบตะกั่ว(กระดาษ)ต่างๆไปของศุลกากร

สินค้าที่นำเข้าส่งออก : เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ มีทั้งส่งออกและนำเข้าจากมาเลเซีย ส่วนใหญ่เป็นสินค้าพวกอะไหล่ เกี่ยวกับพวกกระบอกโรงงาน เราส่งให้เค้าทำและเค้าก็ส่งให้เราทำ สถานที่ที่ส่ง มีทั้งไกลและไม่ไกล ส่วนใหญ่อุตสาหกรรมที่เค้าทำจะลึกลงไปทางใต้ของทางมาเลเซีย ส่วนทางเหนือจะเป็นพวกเกษตรและการศึกษา ทางมาเลเซียจะมีการระบุว่าแต่ละรัฐจะทำอะไร เช่น รัฐปะลิส จะเป็นเกี่ยวกับการเกษตรและการศึกษา ปัจจุบันไม่ค่อยทำยางแล้วจะเป็นพวกอ้อยมากกว่า ที่ปาดังก็จะทำพวกน้ำยางด้วยแบบที่เป็นคุณภาพแล้ว

ระหว่างด่านปาดังเบซาร์กับสะเดาส่วนมากใช้ที่ไหน ส่วนมากแล้วแต่ผู้ใช้บริการจะสะดวกด้านไหน ถ้ามาที่ปาดังเบซาร์จะขนส่งด้วยรถไฟ แต่ถ้าไปที่สะเดาจะขนส่งด้วยรถบรรทุก แต่สุดท้ายแล้วทั้งสองที่จะไปจบที่ปิ่นัง เราต้องไปเปลี่ยนตู้ที่มาเลเซีย เพราะที่นั่นจะเป็นศูนย์กลาง ไปทางรถยนต์ก็ไปขึ้นแค่ที่มาเลเซีย รถไฟมาจากหาดใหญ่ก็ส่งเข้าแค่ที่มาเลเซียหัวรถจักรก็วิ่งกลับพวกตู้สินค้าก็ส่งขึ้นแค่ที่มาเลการตรวจของแล้วแต่ใคร ส่วนพื้นที่จะขึ้นอยู่กับรัฐบาลทางการตกลง สถานีรถไฟของทางมาเลกับทางไทยมันต่างกัน เพราะของทางมาเลจะเป็นอะไรที่พัฒนาแล้ว แต่ของเราแตกต่างกันมาก ตอนนี้ทางจังหวัดกำลังจะพัฒนา ของทางมาเลเป็นรางคู่ พวกสินค้าอื่นจะขึ้นรถไฟหรือรถบรรทุก อยู่ที่พวกเค้า เพราะค่าใส่หุ้ยจะไม่เท่ากัน สุโงะโลก - อ่าวไทย ปาดัง - อันดามัน

ที่ปาดังเบซาร์จะมีการขึ้นไปตรวจบนรถไฟ แต่จะตรวจพวกคน ไม่ตรวจพวกสิ่งของที่เรารู้เราย่อยตรงนี้ ตรงนี้จะเป็นข้อเสียของมาเลเซีย ตรงนี้จะเป็นจุดที่รถลากมากก็จะลากเข้ามา จะมีจุดหนึ่งสำหรับยกขึ้นยกลงรถไฟ ในฝั่งของไทยจะมี

เลนเดี่ยว แต่ทางมาเลเซียทำมาสองราง มาจ่อเราเลย เหยาราลูฐประมาณ 800 กิโล จากปาดังไปป็นังจะเป็นเส้นคู่ขนานกันไป ทำเรือสงขลานั้นจะส่งไปป็นังได้ แค่ว่าทำเรือสงขลาส่งออกง่ายกว่าแต่ไม่มีตู้เพราะต้องตีตู้เปล่าเข้ามามันไม่คุ้มแผนพัฒนาในอนาคต พัฒนาที่ปาดังเบซาร์กับสะเตา ที่สะเตาปรับปรุงพื้นที่ให้สะดวกขึ้นหลายร้อยไร่ แบ่งเป็นด่านเฉพาะสินค้า คน กับ รถ ของปาดังเบซาร์ จะทำตึกใหม่ บ้านแต่ละหลังจะรื้อออกมาทำใหม่หมด เพื่อให้ตรวจได้ ระบบเอกสาร พิจารณาทางศุลกากรจะใช้ระบบ E-Customs ที่นี้ขาออกจะตรวจ แบบสุ่มตรวจ แต่ถ้าเป็นไม้ จะตรวจ 100% ระบบ X-ray จะทำการพัฒนาขึ้น จะช่วยลดเวลาได้ ระบบเก่า ใช้เวลา ประมาณ 5 นาที แต่ระบบใหม่ ทำได้ทีละ 2 คันรถและลดเวลาได้มากขึ้น

ด่านบ้านประกอบเป็นด่านใหม่ และปริมาณงานที่จะส่งออกยังมีไม่มาก จะมีการแบ่งงานใหม่ของแต่ละด่านทำงานที่ต่างกัน เราไม่สามารถควบคุมได้มันขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการ ส่วนมากที่มาจากทะเลอันดามันส่วนมากจะส่งไปป็นัง แต่โหมดที่เลือกจะขึ้นอยู่กับต้นทุนค่าขนส่ง

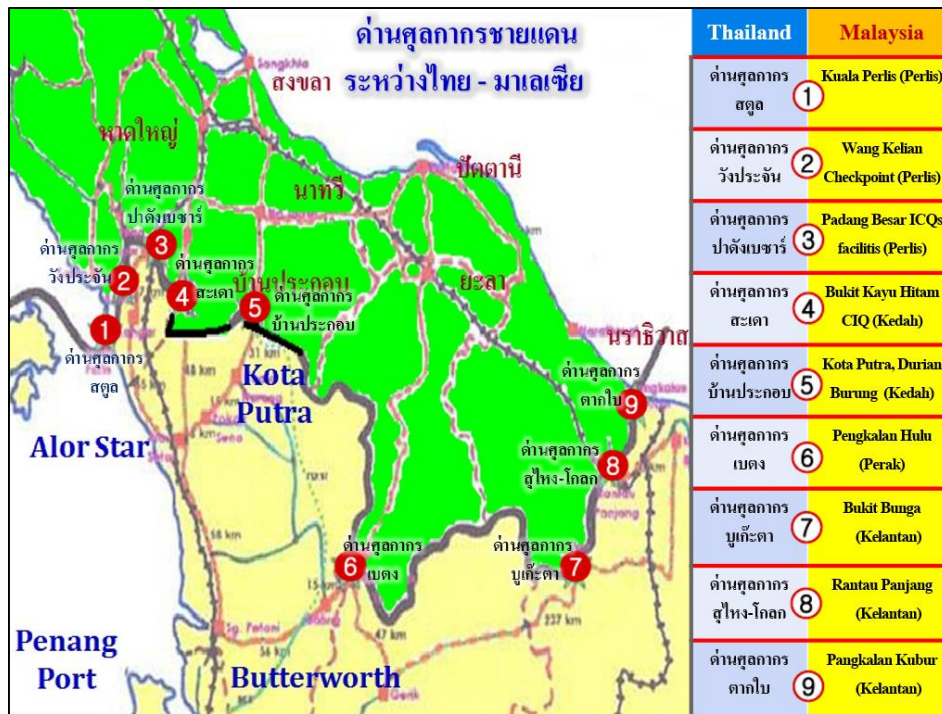
อุปสรรคใหญ่ คือ คนในพื้นที่เวลาเราไปทำอะไรมันจะทำลำบากเพราะส่วนมากเค้าทำโดยความเคยชิน เช่น การค้าน้ำมันเราอาจจะบอกเค้าว่าไม่ให้ค้าขาย แต่ถ้าเค้าประท้วงขึ้นมาเพราะน้ำมันของเค้าเนี่ยมันถูกกว่าทางไทยที่มาเลเซียประมาณ 10 กว่าบาท เพราะของทางประเทศเราจะเสียภาษีประมาณ 4-5 ตัว เราไม่สามารถควบคุมได้ ว่าแต่ละคนจะมีได้กี่ลิตร แต่ราคาจะควบคุมเรื่องเวลาในการขนส่ง เวลาคือ ช่วง ตี 5 – 8 โมง ถึงห้ามต่อเติมต้องใช้ถังปกติเท่านั้น ถ้าช่วงเทศกาลจะมาจากสะเตาก่อนเพื่อหนีรถติด จากสะเตาไปป็นังใช้เวลาประมาณ 2 ชม แต่ถ้าไปกัวลาลัมเปอร์ ประมาณ 4-5 ชม

5.1.1.2 วันที่ 6 พฤศจิกายน 2557 ด้านศุลกากรสะเตา



แผนภาพที่ 5.2 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลด้านศุลกากรสะเตา

โครงสร้างของด่านศุลกากรทั่วประเทศ ไม่ว่าจะเป็นด่าน ท่าเรือ สำนักงานศุลกากร จะมีการให้บริการ และการควบคุมคู่กัน และดำเนินการเป็นมาตรฐานเดียวกันทุกด่าน ในปัจจุบันด่านศุลกากรสะเตามีจำนวนพนักงานทั้งหมด 90 คน ด่านเปิดทำการช่วงเวลา 05.00 -23.00 น. ทุกวันไม่เว้นวันหยุดราชการ สำหรับรายละเอียดของด่านชายแดนที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย มีรายละเอียดดังแผนภาพด้านล่างนี้



แผนภาพที่ 5.3 แสดงด่านชายแดนที่เชื่อมต่อระหว่างไทยกับมาเลเซีย

สำหรับด้านของทางไทยกับมาเลเซีย จะมีการประชุมระหว่างกันเป็นประจำเพื่อหารือและวางแนวทางการดำเนินงานรวมถึงการแก้ปัญหาที่ทางด่านมักพบเป็นประจำ โดยจะต้องมีการสร้างความสัมพันธ์อันดีกันอยู่ตลอดเวลา ทั้งนี้ หากจะแยกด่านออกเป็นด้านทางบกและทางน้ำนั้นจะมี 2 ด้านที่ติดทางน้ำ คือเบอร์ 8 ที่ติดกับด้านสตูล (ดูแผนภาพที่ 5.4 ประกอบ) และเบอร์ 9 ด้านศุลกากรตากใบ จ.นราธิวาส ส่วนด้านอื่น ๆ ที่เหลือจะเป็นเขตชายแดนที่ติดกับทางพื้นดินสามารถขับรถข้ามแดนไปได้ ทั้งนี้ยังมีด่านศุลกากรที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งที่ไม่ได้ติดกับชายแดน นั่นก็คือ ด่านศุลกากรสงขลา (ทางเรือ) และด่านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่ ถือได้ว่า จ.สงขลา เป็นจังหวัดที่มีด่านศุลกากรมากที่สุด มีทั้งทาง บก น้ำ และ อากาศ



แผนภาพที่ 5.4 ด้านชายแดนศุลกากรไทย - มาเลเซียทางบกและทางน้ำ

ทั้งนี้จึงเกิดคำถามตามมาว่าทำไม จ.สงขลา ถึงต้องเปิดด่านศุลกากรมากขนาดนี้ ยกตัวอย่าง ด้านสะเดา และด่าน ปาดังเบซาร์ ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเนื่องจากด่านสะเดามีจุดแข็งเรื่องการขนส่งทางรถยนต์ ส่วนทางด้าน ปาดังเบซาร์มีจุดแข็งในเรื่องของการขนส่งทางรถไฟ ทั้งนี้ด่านศุลกากรสะเดาจะมีการบริหารงานด้วยตัวของตนเอง จะไม่ ขึ้นกับทางจังหวัด หรือทางผู้ว่าราชการจังหวัด และไม่ขึ้นกับหน่วยงานใด ๆ เพราะเรื่องของการเงิน ถ้ามีหลายหน่วยงานมา บริหารและควบคุมจะทำให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างล่าช้า

ด่านศุลกากรทั่วไปจะมีเป็น 2 ลักษณะคือ ด้านเดียวกับด่านคู่ โดยด้านเดียว คือ ลักษณะของการข้ามด่านไปแล้ว ก็ จะจบกระบวนการตรงนั้นเลย สำหรับด่านคู่ อย่างเช่นสะเดา โดยด่านคู่จะมีด่านศุลกากรและด่านพรมแดนอยู่คู่กัน โดยมีรัศมี ห่างกัน 2 กิโลเมตร (ดูแผนภาพที่ 5.5 ประกอบ) โดยด่านพรมแดนจะมีการทำหน้าที่ตรวจสอบสินค้าเมื่อมีสินค้าเข้ามา แต่ สำหรับการเก็บภาษีทั้งหมดจะมาเก็บที่ด่านศุลกากร ในขณะที่เดียวกันสินค้าที่จะทำการส่งออกก็จะมาดำเนินการด้านเอกสาร และชำระเงินที่ด่านศุลกากร เมื่อผ่านขั้นตอนการตรวจสอบและผ่านการ X-Ray สินค้าแล้ว ก็จะต้องผ่านไปยังด่านพรมแดน ซึ่งหากเราผ่านการตรวจสอบสินค้าแล้วเมื่อมาถึงด่านพรมแดนก็ไม่ต้องดำเนินการใด ๆ อีก สามารถผ่านไปได้เลย สำหรับ เส้นทางจากด่านศุลกากรไปยังด่านพรมแดนระยะทาง 2 กิโลเมตรนั้น จะมีกฎหมายและข้อกำหนดไว้ว่ารถที่ถูกตรวจสอบจาก ด่านศุลกากรแล้วหากไม่วิ่งไปยังด่านพรมแดนจะถือว่ามีความผิด และทางด่านจะมีระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อตรวจสอบ ทั้งนี้จะ มีเรื่องของการคืน VAT Refund เข้ามาเกี่ยวข้อง กล่าวคือ เมื่อทางผู้ส่งสินค้าดำเนินการเสร็จจากหน้าด่าน และขับรถมายัง ด่านพรมแดนและมีการสแกนเอกสารเรียบร้อยแล้ว เมื่อนั้นผู้ขนส่งสินค้าจะได้รับคืน VAT Refund ทันทีจึงถือเป็นการจบ กระบวนการดำเนินงาน



แผนภาพที่ 5.5 ภาพด่านศุลกากรสะเดาที่มีลักษณะเป็นด่านคู่

ปัจจุบันด่านสะเดามีปัญหาเรื่องการจราจรที่หนาแน่น เนื่องจากมีโรงแรม และชุมชนเกิดขึ้น ระหว่างทางจาก ด่านศุลกากรไปด่านพรมแดน คนขับรถต้องลงไปแสดงใบเอกสารทำให้เกิดความล่าช้า ดังนั้นขั้นตอนการส่งออกจะสามารถทำ ได้โดย Exporter ที่จะต้องทำเอกสารและศีกข้อมูลเข้าระบบ โดยไม่จำเป็นต้องมาทำที่หน้าด่านศุลกากรสะเดา ใน ปัจจุบันมีระบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งสามารถทำที่ไหนก็ได้ เมื่อศีกเข้าระบบเสร็จ ข้อมูลจะมาแสดงที่หน้าด่านโดยเมื่อสินค้ามาถึงก็ สามารถแจ้งเลขใบขนกับเจ้าหน้าที่เท่านั้น สำหรับการขนส่งจะต้องมีใบกำกับคอนเทนเนอร์ที่มากับตู้ โดยใบกำกับนี้เอาไว้คุม คนรถ หรือ Transporter อีกทีหนึ่ง ยกตัวอย่างเช่น สินค้า 1 อย่างมีการขนส่งจำนวนทั้งหมด 10 ตู้ แต่มีเพียงรถคันที่หนึ่ง ที่ มาถึง คันที่เหลือกำลังเดินทาง ใบกำกับการขนนี้จะเป็นเครื่องบ่งชี้ว่าจำนวนสินค้ามีเท่าไร เป็นอะไร หลักการบริหารงานของ ศุลกากรสะเดาจะยึดหลักการบริหารความเสี่ยง เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น

การนำสินค้าเข้าของศุลกากรจะแบ่งออกเป็น 2 ระบบ ได้แก่ 1) ระบบผ่านพิธีการ ผ่านพิธีการเพื่ออะไร เพื่อให้ได้ เอกสารและรับรองว่าท่านเป็นผู้นำเข้าหรือส่งออก โดยระบบผ่านพิธีการนี้จะลิงค์เข้ากับกรมสรรพากร และหน่วยงานอื่น ๆ ที่ เกี่ยวข้อง เช่น บริษัท A จะส่งน้ำยางออก ปริมาณเท่าไร ไปประเทศไหน โดยท่านสามารถศีกข้อมูลจากที่บริษัท และส่งข้อมูล

นั้นมายังศุลกากร แต่ประเด็นอยู่ที่ว่าบริษัทจะต้องใช้คนเป็นตัวกลางเชื่อมโยงข้อมูล โดยสมัยก่อนกรมศุลกากรใช้ EDI และเมื่อกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลเรียบร้อยแล้ว ก็จะส่งข้อมูลกลับมายังบริษัท ปัจจุบันมีการใช้ระบบ Electronic Business Extensible Markup Language (ebXML) ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับว่าบริษัทของท่านมีความสามารถในการคีย์ข้อมูลมากน้อยเพียงใด หากไม่สามารถคีย์ข้อมูลได้ บางบริษัทจะใช้ Customs Broker หรือที่คนส่วนใหญ่มักจะเรียกว่า Shipping มาเป็นผู้ดำเนินงานให้ ทั้งนี้บริษัทที่จะสามารถคีย์ข้อมูลเข้าระบบได้จะต้องเป็นบริษัทที่มีการลงทะเบียนกับกรมศุลกากรเท่านั้น โดยการส่งข้อมูลจากบริษัทเข้ามายังศุลกากรนั้น จะต้องใช้ Software ของศุลกากรสำหรับการคีย์ข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้หากทางบริษัทไม่มี Software ทางบริษัทสามารถไปใช้บริการการคีย์ข้อมูลได้ที่ Counter Service ที่มีบริการตามจุดต่าง ๆ ที่ศุลกากร

หลังจากที่ด่านศุลกากรได้รับข้อมูลที่คีย์จากระบบมาแล้วและตรวจสอบว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ไม่ต้องเปิดตรวจ (Green Line) ก็สามารถนำผ่านด่านและส่งออกไปยังปลายทางได้ แต่ถ้าเมื่อใดสินค้านั้นเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจ (Red Line) ก็จะต้องทำการสุ่มตรวจ โดยทางศุลกากรจะทำงานร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น ออ. หรือในกรณีของยาง โดยอยากให้ทางศุลกากรตรวจสอบคุณภาพยาง ทางศุลกากรก็จะดำเนินการตรวจสอบก่อนส่งออกสินค้าต่อไป ในปัจจุบันทางศุลกากรมีระบบการตรวจสอบผู้โดยสารล่วงหน้า เพื่อตรวจสอบข้อมูลล่วงหน้า ยกตัวอย่างเช่นมีการตรวจสอบได้ว่าคน ๆ นี้ก่อนหน้านี้เดินทางไปที่ไหนมาบ้าง มีประวัติอะไรมาบ้าง เพื่อตรวจสอบและป้องกันการลักลอบนำสินค้าผิดกฎหมายเข้ามาในประเทศ

ศุลกากรก็มีหน้าที่ช่วยส่งเสริมการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ โดยไม่มีการเก็บภาษีการส่งออกสินค้าออก แต่จะมีการเก็บภาษีสินค้านำเข้า โดยมีรายละเอียดการจัดเก็บภาษีของด่านศุลกากรดังแสดงในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 สถิติการจัดเก็บรายได้ทุกประเภท

ปีงบประมาณ	2555	2556	2556	2557	ปี 57 กับ 56 ร้อยละ
อากรขาเข้า	507,706,090.00	545,829,319.00	545,829,319.00	735,762,576.00	34.80
อากรขาออก	42,030.00	0.00	0.00	0.00	100.00
ค่าธรรมเนียม	19,564,391.82	36,958,461.85	36,958,461.85	13,532,269.86	-63.39
ภาษีอื่น ๆ	2,029,532,863.00	2,407,229,823.00	2,407,229,823.00	2,512,607,238.00	4.38
รวม	2,556,845,374.82	2,990,017,603.85	2,990,017,603.85	3,261,902,083.86	9.09

หมายเหตุ - ภาษีอื่น ๆ ได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีเพื่อมหาดไทย ภาษีสรรพสามิต

- ปี 2556 ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2556 - 30 กันยายน 2557
- เปรียบเทียบปี งบประมาณ 2557 กับ 2556 ในช่วงเวลาเดียวกัน

จากตารางที่ 5.1 จะเห็นว่าตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นมาจะไม่มีการเก็บภาษีศุลกากรขาออก เพื่อเป็นการส่งเสริมการส่งออกสินค้า ทั้งนี้ในตารางที่ระบุว่าภาษีอื่น ๆ นั้นก็คือเป็นเงินในส่วนของสรรพากร สำหรับมูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออกของ ด่านศุลกากรสะเดาพบว่าในปี 2557 มีมูลค่าการนำเข้าสินค้า 193,460 ล้านบาท ในขณะที่ยอดการส่งออกมีมูลค่า 151,230 ล้านบาท สำหรับสินค้านำเข้า 10 อันดับแรกแสดงในตารางที่ 5.2 และสินค้าส่งออก 10 อันดับแรกแสดงในตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.2 สินค้านำเข้า 10 อันดับแรก

อันดับ	ชนิดสินค้า
1	สื่อบันทึกที่ยังไม่ได้บันทึกที่จัดทำไว้เพื่อการบันทึกเสียงหรือปรากฏการณ์อื่นๆ
2	เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ
3	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบใช้สำหรับเครื่องจักร
4	วงจรรวมและไมโครแอสเซมบลีที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์
5	แผ่น แผง คอนโซล โต๊ะ ตู้ และฐานรองรับอื่นๆ
6	วงจรพิมพ์
7	อุปกรณ์ เครื่องใช้ และเครื่องจักรสำหรับวัดหรือตรวจสอบ ที่ไม่ได้รวมไว้ที่อื่น
8	ของอื่นๆ ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า
9	ยางสังเคราะห์
10	ของอื่นๆ ทำด้วยอะลูมิเนียม

ตารางที่ 5.3 สินค้าส่งออก 10 อันดับแรก

อันดับ	ชนิดสินค้า
1	ยางธรรมชาติ
2	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบใช้สำหรับเครื่องจักร
3	ยางผสม
4	ถุงมือยาง
5	วงจรรวมและไมโครแอสเซมบลีที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์
6	มอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องกำเนิดไฟฟ้า (ไม่รวมถึงชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้า)
7	เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ
8	ไม้อย่างพาราแปรรูป
9	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของยานยนต์
10	สื่อบันทึกที่ยังไม่ได้บันทึกที่จัดทำไว้เพื่อการบันทึกเสียงหรือปรากฏการณ์อื่นๆ

สำหรับอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่นำเข้ามาส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนที่นำเข้ามาประกอบและถูกส่งออกไป แต่สำหรับสินค้าส่งออกอันดับหนึ่งเลยคือยางพารา ในเรื่องของเศรษฐกิจพิเศษที่ด่านสะพานจะต้องศึกษาความเหมาะสมกันอีกครั้ง เนื่องจากมีหลายหน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้อง จำนวนรถบรรทุกสินค้าเข้าออก ในปี 2557 มีปริมาณรถเข้าจำนวน 167,427 คัน และมีปริมาณรถออกจำนวน 168,201 คัน โดยมีปริมาณรถมากขึ้นจากปี 2557 เกือบหนึ่งแสนคัน โดยรถบรรทุกเหล่านี้จะเป็นรถที่ขนตู้คอนเทนเนอร์ โดยตู้คอนเทนเนอร์นั้นจะแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะคือ ตู้ 40 ฟุต กับ 20 ฟุต โดยตู้ 20 ฟุตนี้จะ

เรียกว่า TEU และตู้ 40 ฟุตจะเรียกว่า 2 TEU โดยมีรายละเอียดจำนวนรถบรรทุก จำนวนรถโดยสาร และจำนวนคนเข้าออก ดังแสดงในตารางที่ 5.4 – 5.6

ตารางที่ 5.4 ปริมาณรถบรรทุกทุกสินค้าเข้า – ออก

ปีงบประมาณ	2554	2555	2556	2557	เปรียบเทียบ 2556 VS 2557
ขาเข้า (คัน)	158,204	90,501	85,113	167,427	96.71%
ขาออก (คัน)	162,575	172,871	128,649	168,201	30.74%
รวม	320,779	263,372	213,762	335,628	57.01%

ตารางที่ 5.5 ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารเข้า – ออก

ปีงบประมาณ	2554	2555	2556	2557	เปรียบเทียบ 2556 VS 2557
ขาเข้า (คัน)	210,128	202,674	220,563	220,842	0.13%
ขาออก (คัน)	210,248	204,195	223,440	241,063	7.89%
รวม	420,376	406,869	444,003	461,905	4.03%

ตารางที่ 5.6 ปริมาณผู้เดินทางเข้า – ออก

ปีงบประมาณ	2554	2555	2556	2557	เปรียบเทียบ 2556 VS 2557
ขาเข้า (คน)	2,223,323	2,099,042	2,361,358	2,160,803	-8.49%
ขาออก (คน)	2,259,339	2,123,717	2,370,972	2,101,461	-11.37%
รวม	4,482,662	4,223,119	4,732,330	4,262,264	-9.93%

ในปัจจุบันทางกรมศุลกากรต้องการจะผลักดันให้ทุกด่านก้าวสู่มาตรฐาน Coordinate Border Management (CBM) โดยหลักการของ CBM นี้ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ต้องลดลง และอำนวยความสะดวกมากขึ้น โดยปัจจุบันทางด่านไม่ได้เก็บค่าธรรมเนียมสำหรับผู้โดยสารที่ผ่านด่านเข้าออก

สำหรับการตรวจสอบจะมี CIQ เป็นตัวกำหนด โดย CIQ คือ CUSTOM IMMIGRATION QUARANTINE คือ การตรวจสอบเอกสารและพิธีการศุลกากรผ่านการควบคุมของเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะประกอบไปด้วย ศุลกากร ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง (ต.ม.) และด้านความปลอดภัย คือ หน่วยงานที่ควบคุมเกี่ยวกับพืช สัตว์ อาหาร และยา โดย CIQ จะเป็นหน่วยที่อยู่ตามสนามบินและตามชายแดน ซึ่งสินค้าทางพาราก็มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับ CIQ

ตารางที่ 5.7 สถิติส่งออก ปีงบประมาณ 2557

สถิติส่งออก ปีงบประมาณ 2557			
ของด่านศุลกากรสะเดา			
ลำดับที่	รายละเอียด	มูลค่าส่งออกเงิน (บาท)	น้ำหนัก (KGM)
1	น้ำยางข้น	22,756,545,685.00	495,598,305.00
2	ยาง T S N R ชั้น 20	9,915,910,905.00	142,565,919.00
3	ยางแผ่นรมควันชั้น 3	1,501,098,430.00	19,907,500.00
4	ยางก้อนจับตัว	1,220,123,970.00	26,922,120.00
5	ยางสกิม	1,162,086,143.00	23,800,764.00
6	ยาง T S N R ชั้น 10	318,467,709.00	5,019,839.00
7	ยางเครพอื่น ๆ	286,066,154.00	4,349,340.00
8	ยางแผ่นผึ่งแห้ง	280,772,374.00	4,314,040.00
9	ยางแผ่นรมควันชั้น 1	120,584,614.00	1,598,560.00
10	ยางโซลเครพ	97,840,634.00	2,150,160.00
อื่นๆ		15,5942,832.00	2,380,841.00
รวม		37,815,439,450.00	728,607,388.00

สำหรับสินค้าลำดับที่ 7 ยางเครพนั้น จะมาจาก สปป.ลาว โดยส่งผ่านมายังด่านสะเดาเพื่อส่งออกไป สำหรับการขนส่งโดยส่วนใหญ่คนจะนิยมขนส่งโดยรถยนต์ เนื่องจากการขนส่งแบบ Door to Door แต่เรือจะต้องมีการเคลื่อนย้ายบ่อยครั้งทำให้เสียเวลา ทั้งนี้หากพูดถึงท่าเรือปากบาราจะสามารถเป็นไปได้อหรือไม่ ทางนายด่านศุลกากรชี้แจงว่า หลักการนำเข้า ส่งออก สินค้าจะต้องดูที่ตัว Exporter เช่น สินค้ามาจาก สปป.ลาว จะส่งไปมาเลเซียหรือสิงคโปร์ ต้นทางของผู้ขนส่งก็คือ สปป.ลาว ดังนั้นไทยทำอะไร ตอบได้ว่าเป็นเพียงทางผ่าน ไม่ถือเป็นการนำเข้า หากพิจารณาถึงหลาย ๆ ปัจจัยแล้วทางรถยนต์จะสะดวกกว่า

หลักการขนส่งสินค้ามี 2 ลักษณะได้แก่ 1) Transit คือการผ่านแดน 2) Transshipment คือการถ่ายลำ เป็นการส่งสินค้าจากประเทศ A ผ่านพรมแดนประเทศ B ไปยังประเทศ C โดยมีการขนถ่ายสินค้าในประเทศ B ในเขตปลอดภาษี หรือถ่ายลำไปยังพาหนะลำเลียงอื่น แต่ไม่ผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศ B

Single Stop Inspection เป็นการตรวจแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวโดยเจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายปฏิบัติงานในหน้าที่ร่วมกัน และพร้อมกันโดยถ้าอยู่ในอาเซียนจะมีการตรวจเพียงครั้งเดียว ทั้งนี้ในปัจจุบันกำลังมีแผนการที่จะดำเนินการแยกคนกับแยก

รถออกจากกันเพื่อความสะดวกและรวดเร็ว เพราะในปัจจุบันประสบกับปัญหาการติดมาก ประกอบกับศุลกากรสะเดาจะขยายพื้นที่เพิ่มขึ้นสำหรับอำนวยความสะดวก ทั้งนี้สำหรับการขยายพื้นที่จำเป็นจะต้องซื้อที่เพิ่มเติมแต่ก็ต้องประสบปัญหาเกี่ยวกับการซื้อที่ เพราะชาวบ้านเรียกค่าที่ไร่ละ 2 ล้านบาท แต่ในที่สุดก็เจรจาและตกลงกันได้ไร่ละ 1.3 ล้านบาท โดยมีแผนที่จะเชื่อมเส้นทางจากสะเดาไปหาดใหญ่เป็นเส้นทางมอเตอร์เวย์



แผนภาพที่ 5.6 แผนการปรับปรุงและขยายด่านศุลกากรสะเดา

จากนโยบายที่กำหนดให้ด่านศุลกากรสะเดาเป็นด่านนำร่องเพื่อรองรับ AEC /เขตเศรษฐกิจพิเศษ นั้น ด่านจะต้องมีลักษณะดังนี้

1. ด่านที่มีศักยภาพเป็นด่านสากล มีช่องการตรวจปล่อยของด่านได้แยกเป็นช่องทางการตรวจคน ของและยานพาหนะออกจากกัน และการทำงานมีลักษณะเป็น ONE STOP SERVICE
2. รอบบริเวณด่านได้มีการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ เช่น มีคลังสินค้าทัณฑ์บน คลังสินค้าชั่วคราว ที่มีการจ้างแรงงานซึ่งเป็นคนต่างด้าว เพื่อลดปริมาณแรงงานต่างด้าวเข้าไปทำงานที่กรุงเทพฯ
3. ด่านมีพื้นที่ที่สามารถบริหารจัดการเพื่อคืนความสุขแก่ประชาชน เช่น ร้านค้า ขายของป็นส่วน หรือพื้นที่ให้ประชาชนพักผ่อนกินกาแฟ



แผนภาพที่ 5.7 การนำร่องของด่านศุลกากรทั้ง 4 ภาค

จากแผนภาพที่ 5.7 จะแสดงถึงด่านนำร่องทั้ง 4 ภาค ใน 5 เขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะต้องเป็นด่านที่ต้องพัฒนาเพื่อไปสู่การพัฒนาของด่านอื่น ๆ และมีแผนการพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ระยะ สำหรับการดำเนินงานของศุลกากรจะมีหน่วยงานใหญ่ ๆ 2 หน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องคือ

1. หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ Customs Immigration Quarantine (CIQ)
2. หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ Customs Brokers หรือ Shipping Forwarder และ Transport Operator

ในปัจจุบันการดำเนินงานของศุลกากรจะเป็นระบบ E-Document ยกตัวอย่างเช่น ของที่จะนำเข้ามาจากทาง มาเลเซียจะมีการสแกนบาร์โค้ด ข้อมูลทั้งหมดก็จะมาโชว์ที่ด่านสะเดาเพื่อความเร็ว ทั้งนี้เมื่อมีการตรวจสอบและ ยิงบาร์โค้ดแล้ว สินค้าก็จะถูกกำหนดว่าเป็น Green Line หรือ Red Line หากเป็น Green Line ก็สามารถผ่านเข้าประเทศได้ แต่ถ้าหากตรวจสอบพบว่าเป็นสินค้าที่อยู่ในกลุ่ม Red Line สินค้าในตู้คอนเทนเนอร์นั้นจะต้องถูกตรวจสอบ แต่การตรวจสอบ จะไม่มีการเปิดตู้จะดำเนินการด้วยการ X-Ray โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 5 นาที ดังแสดงในแผนภาพที่ 5.8



แผนภาพที่ 5.8 การ X-Ray สินค้า

นอกจากนี้ทางศุลกากรยังมีการพัฒนาระบบการใช้บาร์โค้ดเพื่อการจับกุม และควบคุมรถโดยสารประเภทรถแท็กซี่ – ออก ระหว่างชายแดนไทย – มาเลเซีย เนื่องจากกรณีจำนวนเข้า – ออก มากและอาจมีการลักลอบรถที่ผิดกฎหมายเข้า และยาเสพติดเข้ามาได้ ดังแสดงในแผนภาพที่ 5.9



แผนภาพที่ 5.9 แสดงการใช้บาร์โค้ด

5.1.1.3 วันที่ 7 พฤศจิกายน 2557 หอการค้าจังหวัดสงขลา



แผนภาพที่ 5.10 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลหอการค้าจังหวัดสงขลา

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทำไม่ถึงไม่มีทางฝั่งไทย แต่กลับไปมีอยู่ทางฝั่งมาเลเซีย นั่นเป็นเพราะว่า เรื่องของต้นทุน โดยเฉพาะต้นทุนน้ำมัน โดยมีต้นทุนเฉลี่ยสูงถึง 60 % เมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันของมาเลเซีย 18 บาท ในขณะที่ทางไทยราคา 30 บาท ซึ่งการแข่งขันตรงนี้ไม่สามารถช่วยได้ และไม่ได้รับการสนับสนุนจากทางภาครัฐในการดำเนินการจัดทำศูนย์ขนถ่าย นอกจากนี้ยังถูกเอาเปรียบจากคนต่างชาติโดยการที่ต่างชาติสามารถถือป้ายทะเบียนรถได้ 2 สัญชาติ ซึ่งไม่มีกฎหมายรองรับเรื่องนี้

ชายแดนของภาคใต้ถือว่ามีความเจริญและมีศักยภาพที่แตกต่างจากภาคอื่นๆ เนื่องจากมีทั้งการขนส่งทางบก น้ำ และอากาศ และชายแดนของทางภาคใต้นี้มีการทำงานร่วมกันกับประเทศมาเลเซีย ต่างชาติเข้ามาหาไทยและมาให้ผลประโยชน์ไทยเป็นจำนวนมาก แต่ในทางกลับกันทางไทยเราไม่มีอะไรเตรียมพร้อมที่จะรองรับในเรื่องดังกล่าว หากพูดถึงประเทศมาเลเซียถือว่าในปัจจุบันนี้รัฐบาลก็ประสบปัญหา เนื่องจากประเทศมาเลเซียจะมีการปรับเพิ่มค่าน้ำมันขึ้นทุกปี และเงินกำลังเข้ามามีบทบาทและดำเนินธุรกิจเข้ามาเลเซียมากขึ้นเรื่อย ๆ สำหรับผู้ส่งออกทางสมาคมโลจิสติกส์ของจังหวัดสงขลา มีการจัดการแบ่งเขตกันดำเนินการ โดยจะยึดลูกค้าเป็นหลักว่าต้องการให้ส่งของไปยังที่ไหน ปัจจุบันสินค้าที่ส่งออกทางรถไฟผ่านด่านปาดังเบซาร์ต่อเดือนมีจำนวนประมาณ 10,000 ตู้ แต่ก็ต้องประสบกับปัญหาคู่แข่งจากทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากผู้ส่งออกมีการส่งออกสินค้ากระจายไปยังภาคต่าง ๆ มากขึ้น

มาเลเซียและสิงคโปร์จะมีความเข้มงวดในเรื่องของกฎหมาย แม้กระทั่งเจ้าหน้าที่ที่ดำเนินการหรือตำรวจจะต้องใช้คนมุสลิมทั้งหมด จึงทำให้ไทยเป็นจุดอ่อน แม้กระทั่งเรื่องของความปลอดภัยที่ไทยก็ยังไม่ได้ตามมาตรฐาน ในประเทศมาเลเซียมีคนจีนเข้ามาตั้งถิ่นฐานและทำธุรกิจเป็นจำนวนมากจึงสามารถกล่าวได้ว่าคนจีนเหล่านี้เป็นคนทำเงินให้กับประเทศ และคนที่ใช้กฎหมายรวมถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐจะเป็นคนมาเลเซีย

ปัญหาหลักของจังหวัดสงขลาที่พบอยู่เป็นประจำคือปัญหาด้านโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ทางไทยไม่มี การถือทะเบียนรถ 2 สัญชาติ เนื่องด้วยประเทศไทยเสียเปรียบด้วยการไปลงนามในสัญญาที่จะให้รถจากทางมาเลเซียวิ่งเข้ามาได้และสามารถถือทะเบียนรถ 2 สัญชาติได้ แต่จะต้องได้รับอนุญาตจากทางส่วนกลาง รถมาเลเซียสามารถเข้ามาวิ่งได้อย่างสบายแต่ทางรถของไทยสามารถวิ่งเข้าไปได้แค่รัศมี 5 กิโลเมตร และจะต้องไปเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งก็ทำให้ทางมาเลเซียได้รับประโยชน์อยู่ฝ่ายเดียว และข้อเสียเปรียบอีกอย่างหนึ่งคือท่าเรือซึ่งต้องใช้ระยะเวลามาก เรื่องของการสัมปทานท่าเรือ ที่ได้รับการสัมปทานเพียงแค่ 25 ปี ซึ่งก่อนหน้านี้ได้รับสัมปทานเพียงแค่ 5 ปี ซึ่งไม่คุ้มกับการลงทุนและดำเนินการ

สินค้าส่วนใหญ่ในพื้นที่ของจังหวัดสงขลาหลัก ๆ จะเป็นยางกับไม้ยาง สินค้านำเข้าจะเป็นพวกอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นชิ้นส่วนเล็ก ๆ จะถูกนำเข้าและสินค้าส่วนเหล่านี้เข้าไปยังโรงงานประกอบในกรุงเทพ เมื่อประกอบเสร็จก็จะถูกส่งกลับมายังเส้นทางเดิมเพื่อส่งออกต่อไปอีกครั้ง

ในยางรถยนต์ 1 เส้น จะมีส่วนประกอบที่เป็นยางเพียง 30% อีก 70% จะเป็นยางเทียมและส่วนประกอบอื่น ๆ และสารเคมี สำหรับน้ำยางทางประเทศมาเลเซียมีอัตราการใช้ปริมาณมากที่สุดเพราะเป็นประเทศที่สามารถผลิตยางมีอย่างและถูกอย่างอนามัยได้เป็นอันดับหนึ่งของโลกไม่ใช่ประเทศจีนอย่างที่หลายคนเข้าใจ ซึ่งประเทศมาเลเซียเองมีน้ำยางไม่เพียงพอจึง

ต้องนำเข้าน้ำยางจากประเทศไทย การขนส่งจากไทยไปมาเลเซียจะขนส่งเป็นแท่งค์โดยการนำเอาหางรถของทางมาเลเซียเข้ามาในฝั่งไทยเลย ทั้งนี้ในความเป็นจริงแล้วทางฝั่งไทยมีการลงทุนทำถ้ำน้ำยางแต่เมื่อใช้ไปสักระยะทางมาเลเซียแจ้งว่าไม่ต้องการใช้ถ้ำน้ำยางดังกล่าว เนื่องจากจะต้องมีการขนถ่ายและทำให้สินค้าขาดน้ำหนักและหลังจากนั้นทางมาเลเซียจึงวิ่งตรงมารับน้ำยางเอง

สำหรับน้ำยางที่จะส่งไปยังประเทศจีนหรือไปยังประเทศที่สามจะขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ โดยในตู้คอนเทนเนอร์ก็จะมีถุง Flexi Bag และ ถัง 200 ลิตร สำหรับบรรจุน้ำยาง ส่วนที่เป็น Tanker จะส่งไปยังประเทศมาเลเซียทั้งหมด แต่ในปัจจุบันตลาดยางพารากำลังลดลงเนื่องจากในปัจจุบันมีการใช้ยางเทียมหรือยางสังเคราะห์มากขึ้นเพราะมีต้นทุนที่ถูกกว่ายางธรรมชาติ นอกจากนี้ทางฝั่งมาเลเซียมีแผนที่จะดำเนินการจัดทำ Rubber City ตลาดส่งออกหลักยางพาราของไทยนอกจากประเทศมาเลเซียและจีนแล้ว ไทยยังมีส่งออกไปยังประเทศอินเดีย และแอฟริกา เพื่อเอาไปผลิตถุงมือยาง

ท่าเรือสงขลาจะต้องมีการปรับปรุงอีกมากเนื่องจากปัจจุบันท่าเทียบเรือมีไม่เพียงพอกับปริมาณเรือที่จะมาเทียบท่า หากมีเรือเข้ามามากก็ต้องเกิดการรอคอย แต่ในขณะเดียวกันผู้ส่งสินค้าก็ต้องการส่งสินค้าจึงไม่สามารถรอได้เพราะเป็นการสูญเสียโอกาส ผู้ส่งจึงหันไปใช้การขนส่งทางอื่นแทน เช่นทางรถยนต์หรือเปลี่ยนท่าเรือไปป็นัง ดังนั้นท่าเรือสงขลาจึงควรจะต้องปรับปรุงสถานที่และพัฒนาศักยภาพเพื่อรองรับสินค้าต่อไป ทั้งนี้ภาครัฐควรจะต้องให้การสนับสนุน ในเรื่องดังกล่าวด้วย ปัญหาอีกเรื่องหนึ่งคือการเวนคืนพื้นที่บริเวณหน้าท่า เนื่องจากชาวมุสลิมที่อาศัยอยู่บริเวณนั้นไม่ยอมย้ายออกไปทั้ง ๆ ที่ได้รับเงินเวนคืนที่ดินแล้ว

ในเรื่องของเขตเศรษฐกิจพิเศษ การที่จะเป็นเขตอุตสาหกรรมบริเวณชายแดนนั้นทำไม่ได้แน่นอน การ support ในเรื่องของน้ำก็ยังมีปัญหา เพราะอุตสาหกรรมที่จะเกิดน้ำถือเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิต ประกอบกับแรงงานที่ต้องใช้ ทั้งนี้มาเลเซียไม่มีแรงงานแน่นอน ดังนั้นเรื่องของอุตสาหกรรมให้ตัดทิ้งไปได้เลย แต่ประเด็นหนึ่งที่ต้องพูดถึงคือเรื่องของกาารท่องเที่ยว และ SMEs หรือการจัดทำ Duty Free Zone เพื่อให้คนพื้นที่ได้ประโยชน์ และเน้นให้อุตสาหกรรมเข้าไปที่นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ที่ตั้งอยู่ที่ อ.ฉลุง เพื่อให้เกิดการใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพ และไม่ปล่อยให้เป็นที่รกร้าง สำหรับจุดแข็งของคนในพื้นที่คือเรื่องฝีมือ แต่จะสู้กับต่างชาติไม่ได้ในเรื่องของ Tactic ทางการค้า

5.1.1.4 วันที่ 7 พฤศจิกายน 2557 นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา



แผนภาพที่ 5.11 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา

การขนส่งของด่านสะเดาส่วนมากขนส่งในรูปแบบยางทางสถาบันวิจัยฯ จึงต้องการที่จะศึกษาเรื่องการพัฒนาเรื่องของการยางโดยเฉพาะ business model ในเรื่องของการยางจะทำอย่างไรให้เติบโตก็คงสอดคล้องกับคำว่า capacity คิดแบบเดียวกันว่าต้องมีอะไรที่เป็น final product เพราะการขนส่งค่อนข้างเยอะแต่ตัวเราเองยังไม่มีอุตสาหกรรมที่เป็น products ดูจากตัวเลขแล้วมีแค่บริษัทยางอย่างอนามัยกับบริษัท michelin แต่คงไม่ได้ขนาดใหญ่ นี่จึงเป็นที่มาของการมาศึกษาในครั้งนี้ ในเรื่องการพัฒนาการค้าชายแดนของด่านสะเดาทั้งหมด

ณ วันนี้ capacity ก็เพราะเราจะทำให้อุตสาหกรรมปลายน้ำ ในตัวนิคมเราเองขึ้นชื่อว่านิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ จังหวัดสงขลา ซึ่งบริษัท Michelin นั้นเป็นเพียงศูนย์พิเศษของเค้า ส่งออก 100% เค้าต้องส่งไปมิกซ์ไปใส่ส่วนผสม ขึ้นรูปยาง

ที่บ้านของเค้า ข้อดีคือใช้น้ำยางในประเทศเรา 100% เค้าใช้ทำเรือสงขลาแต่หากครั้งใดที่ทำเรือสงขลาเต็มเค้าจะไปใช้ทำเรือทั่วไปทำเรือป็นซึ่งนี่ก็เป็นเสียงตอบรับของผู้ประกอบการ พื้นที่ของเรา ณ วันนี้ 2200 กว่าไร่ เราพัฒนาไปแล้วแบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 ส่วนที่เห็นทั้งหมดประมาณ 1 พันกว่าไร่ เหลือที่เราจะพัฒนาเป็น capacity จริงๆ 750 ไร่ ซึ่งถ้าเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมเหลือเพียง 550 ไร่ ซึ่งถ้าเป็นโรงงานอย่างจริงๆก็ถือว่าน้อยเราจึงให้เป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำ ซึ่งเท่าที่เห็นมูลค่าส่วนมากเกิดที่ต่างประเทศหมด ซึ่งเชิงนโยบายเห็นด้วย 100% แต่ประเด็นเชิงนักลงทุนให้เข้ามาที่นี้ให้ได้เพื่อที่จะทำที่นี้สามารถเป็น Products Release ทั้งหมดได้ซึ่งถ้าเค้าเข้ามาเค้าต้องได้หลายอย่าง เขตเศรษฐกิจพิเศษไม่ใช่แค่นิคมอุตสาหกรรม ทางนิคมได้มีแผนรองรับนักลงทุนต่างชาติแล้วหรือยัง ในส่วนของสิทธิประโยชน์ของเขตประกอบการเสรีเราจะให้ในส่วนของการภาษี นำเข้า-ส่งออก เป็นศูนย์หมด ยกเว้นภาษีสรรพสามิต และสิทธิในส่วนช่างฝีมือ แรงงานต่างด้าว

ข้อมูลเบื้องต้นของนิคมและประวัติความเป็นมาของนิคมคือ เมื่อก่อนเป็นเหมืองแร่ ดีบุก ตั้งอยู่บริเวณตำบลลุง อำเภอลำทะลุ จังหวัดสงขลา เกิดในสมัยท่านพลเอกเปรม ติณสูลานนท์เป็นนายก พ.ศ.2527 เริ่มก่อสร้างนิคมปี 2537 แล้วเสร็จต้นปี 2541 ที่ตั้งสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ คือ 9/6 หมู่ 4 ตำบลลุง อำเภอลำทะลุ จังหวัดสงขลา อนาคตของนิคมสังเกตรอบๆบริเวณส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สวนยางพาราชุมชน การใช้ประโยชน์ที่ดินในนิคมเราจะแบ่งเป็นระดับ 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 พื้นที่ 867 ไร่ พัฒนาเสร็จแล้วให้ลูกค้าใช้ประโยชน์แล้ว

ระยะที่ 2 แบ่งเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 พัฒนาเสร็จแล้วให้ผู้ประกอบการเข้ามาใช้แล้วเช่นกัน

ส่วนที่ 2 ยังไม่ได้พัฒนาตรงข้ามกับออฟฟิตที่เป็นป่า

ระยะที่ 3 เป็นนโยบายรัฐบาล capacity ปัจจุบันยังไม่ได้พัฒนา

พื้นที่รวมทั้งหมดของนิคม 2247 ไร่ ทั้ง 3 ระยะนิคมจะกำหนดราคาขายและราคาเช่าเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ราคาขายที่ดิน

1. เขตอุตสาหกรรมทั่วไป 1,600,000 บาท/ไร่
2. เขตประกอบการเสรี 1,920,000 บาท/ไร่

ราคาเช่าที่ดิน

1. เขตอุตสาหกรรมทั่วไป 69,300 บาท/ไร่/ปี
2. เขตประกอบการเสรี 90,200 บาท/ไร่/ปี

*มีผลกำหนดบังคับใช้เดือนมกราคม 2558 – 31 ธันวาคม 2585

ส่วนอัตราค่าบำรุงรักษาสสิ่งอำนวยความสะดวก

1. เขตอุตสาหกรรมทั่วไป 800 บาท/ไร่/เดือน
2. เขตประกอบการเสรี 1,000 บาท/ไร่/เดือน

ส่วนค่าน้ำประปา 14 บาทต่อหน่วย

ระบบอำนวยความสะดวกต่างๆเพื่อรองรับผู้ประกอบการ

1. ระบบสหโค เรามีกองเก็บน้ำ 3 อ่าง ดังนี้
 - 1.1 ด้านหลัง 1,400,000 ลูกบาศก์เมตร
 - 1.2 ทิศเหนือของนิคม ปัจจุบันพัฒนาเสร็จแล้ว 600,000 ลูกบาศก์เมตร
 - 1.3 อยู่ติดกับชุมชนทิศใต้ของนิคม 400,000 ลูกบาศก์เมตร

ด้วยสภาพของตัวพื้นที่เป็นเขาเป็นเหมืองเก่าจาก 1,400,000 ลูกบาศก์เมตรทุกวันนี้อาจอยู่ที่ 1,200,000ลูกบาศก์เมตร ด้วยตะกอนที่ไม่ได้มีการขุดลอก ด้วยฝนไม่แน่นอนผิวดินกต ส่วนอ่างทิศเหนือของนิคมได้รับการสนับสนุนจากจังหวัด 4 ล้านบาทจึงมีการพัฒนานจนแล้วเสร็จ

2. ระบบน้ำประปา สามารถให้ผู้ประกอบการกำลังการผลิต 3,000 ลูกบาศก์เมตร/วัน
3. ระบบน้ำเสียส่วนกลาง สามารถรองรับน้ำเสียของผู้ประกอบการ 3,000 ลูกบาศก์เมตร/วัน ซึ่งน้ำเสียสามารถนำมาบำบัดเพื่อนำกลับมาใช้ได้
4. สถานีไฟฟ้าย่อย ภายในพื้นที่ได้ไม่ต่ำกว่า 60 KPA/ไร่

5. ระบบสื่อสารคมนาคมมีการให้บริการของบริษัท TOT มีผู้สาธารณะและมีเสาสัญญาณของ D-TAC,AIS,True

อุตสาหกรรมเป้าหมาย ผลิตภัณฑ์จากยาง ผลิตภัณฑ์การเกษตร ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ประกอบการในนิคม เขตอุตสาหกรรมทั่วไปมีผู้ประกอบการ 15 ราย ผู้ประกอบการในนิคม ผู้ประกอบการเสรี เช่น ผลิตภัณฑ์ยางอนามัย, ส่วนมากจะเป็นลักษณะประเภทซื้อมาขายไป ข้อแตกต่างจากที่อื่นถ้าคุณมาที่นี่ ถ้าคุณเป็น SMEs ถ้าลงทุนไม่เยอะไม่ต้องทำห้องlabสามารถมาใช้ร่วมกันได้ที่มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ซึ่งมีความต้องการคือเรื่อง SMEs ของประเทศไทยมีความแข็งแกร่งดีเป็นสิ่งที่ช่วยเศรษฐกิจเราได้ดี การใช้ห้องlabร่วมกันนั้นดีแต่การขนส่งจะราคาสูงเราอาจจะต้องคุยกับการรถไฟ

5.1.1.5 วันที่ 15 ธันวาคม 2557 บริษัท การอุตสาหกรรมยางพารา จำกัด



แผนภาพที่ 5.12 การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลบริษัท การอุตสาหกรรมยางพารา จำกัด

น้ำยางชั้นที่ทำการส่งออกจะมี 3 แบบ ได้แก่

- 1) การบรรจุลงถัง 200 ลิตร
- 2) บรรจุในถุง Flexi Bag ซึ่งมีความจุประมาณ 20,000 กิโลกรัม และ
- 3) บรรจุลงใน Tanker

ซึ่งในแบบที่ 3 นี้ส่วนใหญ่เมื่อบรรจุเสร็จจะส่งเข้าประเทศมาเลเซียเพื่อนำไปผลิตเป็นสินค้าเช่น ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย ยางยืดของชุดชั้นใน จุกนมเด็ก กาว สี เป็นต้น ทั้งนี้สำหรับน้ำยางที่บรรจุลงถัง 200 ลิตร จะมีความสะดวกตรงที่ลูกค้าไม่ต้องส่งคืนถังเนื่องจากทางลูกค้าได้ซื้อรวมถึง

การส่งสินค้ายางพาราของบริษัทจะนิยมใช้การขนส่งทางรถและทางราง สำหรับทางเรือทางบริษัทแทบจะไม่มีการขนส่งเนื่องจากท่าเรือสงขลามีความลึกไม่อำนวยต่อการเทียบเรือสินค้าขนาดใหญ่ ปัจจุบันท่าเรือน้ำลึกสงขลามีสินค้าเข้าน้อยมาก โดยส่วนใหญ่สินค้าที่เข้ามาจะเป็นสินค้าเกษตร และพวกปลาแช่ลมอน ปลาทูน่า เพื่อเป็นวัตถุดิบให้กับโรงงานปลากระป๋อง และต้นทุนการขนส่งสินค้าทางท่าเรือน้ำลึกสงขลาจะแพงกว่าจากทางมาเลเซีย เพราะต้องนำตู้เปล่าเข้ามายังท่าเรือน้ำลึกสงขลา และไปขึ้นเรือแม่ที่สิงคโปร์อีกครั้ง

สินค้ายางพาราที่ทางบริษัทส่งผ่านด่านปาดังเบซาร์จะถูกส่งต่อไปยังบัตเตอร์เวอร์ธ (ทางฝั่งอันดามัน) และไปถ่ายสินค้าทางเรือที่สิงคโปร์ และสิ้นสุดปลายทางส่งสินค้าที่ประเทศจีน

ตลาดส่งออกน้ำยางที่เป็นตลาดใหญ่ของบริษัทคือจีน และมาเลเซีย สำหรับยางแท่งจะขายในประเทศและส่งไปยังจีนบ้างแต่มีจำนวนไม่มาก ยางแท่งจะนำไปทำล้อรถยนต์ซึ่งเป็น Semi raw material นำไปใช้เป็นตัวรับความร้อนของหมอนรถไป หรือใช้ตามท่าเรือ กันเรือกระแทก หากเปรียบเทียบในเรื่องของคุณภาพ ยางแผ่นจะมีคุณภาพดีกว่ายางแท่ง ดังนั้นยางแผ่นจะถูกนำไปผลิตเป็นยางรถยนต์ที่เป็นระดับพรีเมียม และสำหรับยางรถยนต์ทั่ว ๆ ไปจะใช้ยางแท่งในการผลิต

ราคายางพาราจะขึ้นอยู่กับราคาของตลาดโลกและราคาตลาดล่วงหน้า บริษัทจะเป็นเพียงแค่ผู้รวบรวมเพราะทางบริษัทไม่ได้ซื้อไว้เพื่อเก็งราคาและกำไร สำหรับการเก็บรักษายางพารา ทางบริษัทมีวิธีการเก็บรักษาอยู่หลายวิธี ทั้งการเก็บในอุณหภูมิปกติ และการเก็บในห้องเย็น ซึ่งสามารถเก็บได้ถึง 2 ปี

น้ำยางข้นจะมีค่า DRC (Dry Rubber Content) ประมาณ 35-36% และจาก 35 – 36% ตรงนี้จะต้องทำให้มีค่า 60% (ทำให้ข้นขึ้น)โดยผ่านเครื่องที่เรียกว่า Centrifuges เพื่อปั่นเอาน้ำออก ซึ่งเครื่องดังกล่าวนี้จะมีทางแยกออก 2 ทาง เมื่อเครื่องทำการปั่นเสร็จจะแยกเอาน้ำยางที่เป็น 60% ออกมาทางหนึ่ง และอีกทางหนึ่งจะเป็นน้ำยางที่มีส่วนผสมของน้ำเราเรียกตรงนี้ว่าสกิม หรือทางน้ำยางพารา ซึ่งทางน้ำยางเป็นผลพลอยได้จากการผลิตน้ำยางข้น ที่ยังมีปริมาณเนื้อยางอยู่ประมาณ 5% ยางสกิมมีข้อจำกัดในการใช้ด้านอุตสาหกรรม เพราะคุณสมบัติด้านการกลับสู่คืนรูปเดิมต่ำ

ในการขายน้ำยางมี 3 แบบ มียางแผ่นนำไปทำยางแผ่นรมควัน เศษยางนำไปทำยางแท่งSCR20 น้ำยางขายในรูปแบบน้ำยาง

ยางแผ่นมี 2 แบบ ถ้าผิวเรียบจะเป็นยางแผ่น แต่ถ้าผิวขรุขระจะเป็นยางเครป ยางเครปเกิดจากต้นยางอ่อน มีน้ำเยอะ ทำให้เกิดปัญหาในการขนส่ง

ปัจจุบันในการขายยางแผ่นมีความเสี่ยงในการขายมากกว่าการขายในรูปแบบน้ำ เนื่องจากต้องใช้ระยะเวลาในการผลิตนาน (ประมาณ 10 – 15 วัน) ซึ่งความเสี่ยงเกิดเนื่องมาจากการที่ราคายางพาราปรับเปลี่ยนได้ตลอดเวลา

ในการทำการค้าขึ้นอยู่กับองค์กร วัฒนธรรม ซึ่งแต่ละองค์กรไม่สามารถบอกได้ว่าทำการค้ากับประเทศอะไรง่าย แต่เวลาทำการค้ากับประเทศญี่ปุ่น ทางประเทศญี่ปุ่นค่อนข้างมีกฎข้อระเบียบมาก แต่บางบริษัทอาจจะคิดว่าการมีกฎข้อระเบียบมากถือเป็นมาตรฐานอย่างหนึ่ง

ทางผู้ประกอบการอยากให้รัฐบาลใช้นักวิชาการในการสร้างโรงงานยางรถยนต์ และทำการขายให้กับรัฐบาลเอง เนื่องจากมีกฎหมายว่าต้องเปลี่ยนยางทุกๆ 2 ปี และซื้อแพงกว่าราคาชาวบ้าน

ผู้ประกอบการคิดว่าจะทำได้โดยยกตัวอย่าง ประเทศมาเลเซียผลิตรถยนต์เป็นแบรนด์ของตนเอง รุ่น Proton แต่ผลิตร่วมกัน Mitsubishi และนำรถ Proton ใช้ในหน่วยงานรัฐบาล

การซื้อยางจากเกษตรกรมีหลายรูปแบบ โดยจะคิดตามอัตราส่วนตามราคาเปิดของแต่ละวันตามค่า DRC แต่สิ่งที่โรงงานจะรับมากที่สุดเป็น น้ำยาง เนื่องจากกระบวนการตรวจสอบนั้นง่าย และว่องไวกว่า เมื่อรับมาแล้วก็จะนำไปจัดเก็บ และทำการปรับคุณภาพให้ค่า DRC มากกว่า 60% และเติมแอลโมเนียเพื่อป้องกันน้ำยางเสีย ในการส่งออกยางแต่ละครั้ง ค่า DRC จะอยู่ที่ประมาณ 60% - 61% ในการทำให้ยางมีคุณภาพมากขึ้นจะต้องมีการบ่มประมาณ 20 วัน

ส่วนยางที่ไม่ได้คุณภาพตามที่ต้องการ ก็จะไปทำการผลิตเป็น สกิมบลิ๊อค ทางองค์กรถือว่า สกิมบลิ๊อคเป็นสิ่งที่สูญเสีย เนื่องจากราคาไม่ได้ตามที่ต้องการ

ค่าความสะอาดของยางแท่งมีมาตรฐานอยู่ที่ 0.16mg และต้องวัดจากค่าความยืดหยุ่น ซึ่งมาตรฐานแต่ละประเทศไม่เหมือนกัน แต่ส่วนมากจะใช้ SCR20 แต่ ณ ปัจจุบันค่าความสะอาดในประเทศไทยสามารถที่จะทำได้น้อยกว่า 10mg

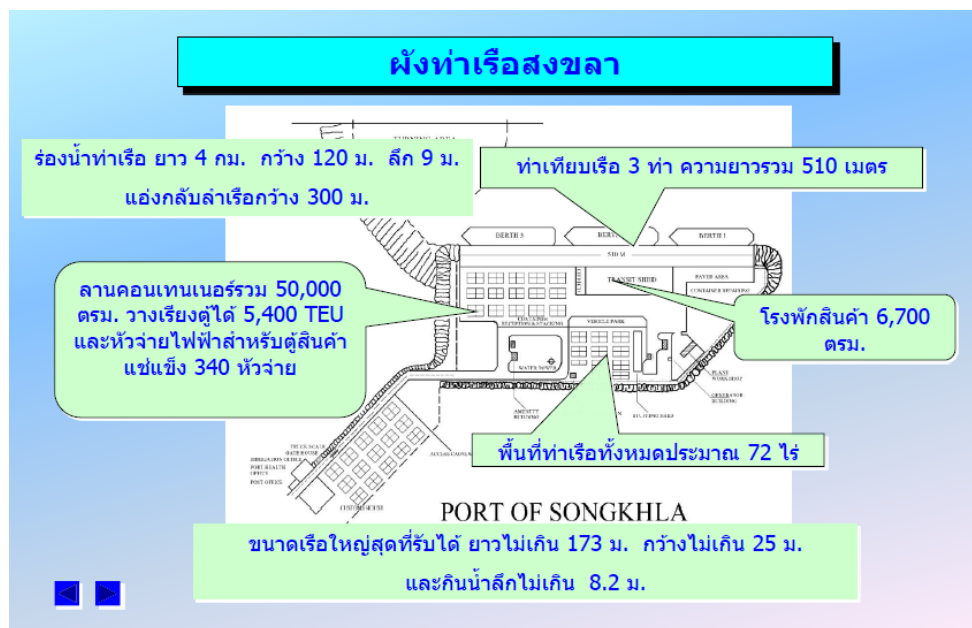
ในการส่งยางเข้าประเทศจีน ถ้าทำการส่งยางประเภทคอมพาว จะมีค่าภาษีนำเข้าต่ำกว่าแต่ขั้นตอนในการทำค่อนข้างยุ่งยาก

5.1.1.6 วันที่ 15 ธันวาคม 2557 ทำเรื่อน้ำลึกสงขลา



แผนภาพที่ 5.13 การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลทำเรื่อน้ำลึกสงขลา

ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาถูกสร้างขึ้นโดยรัฐบาลเพื่อเอื้ออำนวยในการส่งออกและนำเข้าสินค้าหลักของภาคใต้ อาทิเช่น ยางพารา อาหารทะเลแช่แข็ง เป็นต้น ท่าเรือสร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2529 และรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้เอกชนเข้ามาบริหาร เพื่อให้กิจการของท่าเรือสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ได้ชนะการประมูล จึงได้เข้ามาบริหารท่าเรือสงขลาตั้งแต่ปี 2531 เป็นต้นมา ดังแผนภาพที่ 5.14



แผนภาพที่ 5.14 แสดงที่ตั้งท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา

บริษัทบริหารและดูแลส่วนของท่าเรือที่อยู่บนบก เช่น ตัวท่าเทียบเรืออาคารและสถานที่ ลานพักสินค้า ถนน และสาธารณูปโภคต่างๆ รวมทั้งเครื่องมืออุปกรณ์ และเรือลากจูง ทางราชการดูแลและซ่อมบำรุงส่วนที่อยู่ในน้ำ เช่น เขื่อนกันคลื่นทุ่นและเครื่องหมายการเดินเรือ ร่องน้ำ เป็นต้นตลอดเวลาที่ผ่านมา บริษัท ฯ ได้ลงทุนปรับปรุงท่าเรือสงขลาซึ่งเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ ตลอดจนจัดซื้อเครื่องจักรอุปกรณ์ให้สามารถรองรับสินค้าคอนเทนเนอร์ได้ จากเดิมไม่เกิน 50,000 TEU/ ปี เป็น 175,000TEU

อุปสรรคการพัฒนาท่าเรือสงขลา

1. การขาดความต่อเนื่องในภาครัฐ ในปี 2536 สินค้าคอนเทนเนอร์มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น บริษัท ฯ ได้เสนอจะลงทุนปรับปรุงท่าเรือและติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า ทาง ADB และกรมเจ้าท่าได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทางการศึกษา แต่ติดขัดเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลังจากนั้นก็ไม่ได้มีการดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับแผนพัฒนาท่าเรือระยะยาว

2. การขาดการสนับสนุนส่งเสริมจากภาครัฐ

- การบำรุงรักษาร่องน้ำ ท่อ และเขื่อนกันคลื่นกระทำไม่ได้เต็มที่
- การลงทุนท่าเรือใช้เงินลงทุนสูงและมีระยะคืนทุนนาน บริษัทฯ พร้อมที่จะลงทุน แต่ภาครัฐควรจะมีแนวทางที่แน่นอนชัดเจน และให้สัมปทานระยะยาวให้เหมาะสมกับการลงทุน

ปัญหาของท่าเรือสงขลา

1. การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำไม่สม่ำเสมอ ขาดงบประมาณและเครื่องจักรอุปกรณ์ เรือขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าไม่ได้

2. ถูกออกแบบมาเป็นท่าเอนกประสงค์ ไม่มีปั้นจั่นหน้าท่าสำหรับยกขนตู้คอนเทนเนอร์ เสียเปรียบในการแข่งขันกับท่าเรือใกล้เคียง ทำให้สินค้าจำนวนหนึ่งหันไปใช้ท่าเรืออื่น

5.1.1.17 วันที่ 16 ธันวาคม 2557 ด้านศุลกากรสงขลา (ศุลกากรทางเรือ)



แผนภาพที่ 5.15 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลด้านศุลกากรสงขลา (ศุลกากรทางเรือ)

ด้านศุลกากรสงขลาท่าเลที่ตั้งจะไม่มีพื้นที่รับผิดชอบทางบก จะรับผิดชอบท่าเรือสงขลาอย่างเดียว แต่จะเป็นความรับผิดชอบของด่านอื่น มีทั้งหมด 3 ด่าน คือ 1) ด้านสะเดา 2) ด้านปาดังเบซาร์ 3) ด้านบ้านประกอบ สามด่านนี้จะเป็นด่านที่ติดชายแดนทางบกของทางมาเลเซีย

ส่วนด้านศุลกากรสงขลาจะประจำที่ด่านท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา ก็จะมีพื้นที่รับผิดชอบอยู่ในพื้นที่จังหวัดสงขลาแต่จะยกเว้นพื้นที่ของด่านพรมแดนที่อยู่ติดพรมแดนก็จะเป็ด่านที่อยู่ติดกันทะเลเฉพาะในจังหวัดสงขลาตั้งแต่เทพาถึงระโนด แต่ทางด้านศุลกากรสงขลาไม่ได้มีเรือศุลกากรเพื่อใช้ปราบปรามทางทะเล แต่พื้นที่จะอยู่ในความรับผิดชอบหน่วยสืบสวนและปราบปรามที่กรุงเทพที่มีหน่วยเรือประจำอยู่ในพื้นที่ ลักษณะของผู้มาใช้บริการส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการในพื้นที่จังหวัดสงขลา เป็นอุตสาหกรรมอาหารแช่แข็ง ซึ่งจะนำวัตถุดิบพวกปลาสดจากในประเทศและต่างประเทศมาแปรรูปเป็นอาหารกระป๋องหรือนำมาผ่านกระบวนการต่างๆแล้วก็ส่งออกอีกทีหนึ่ง ซึ่งพวกวัตถุดิบจำพวกปลาจะนำเข้า มีสิทธิประโยชน์ทางศุลกากรจำนวนมาก เช่น 19 ทวิ (การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 เป็นการคืนค่าอากรภาษีอากร สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้า ได้แก่ อาหารนำเข้า ค่าธรรมเนียมภาษีอื่น ภาษีสรรพสามิต ภาษีมหาดไทย ที่ผู้นำของเข้าได้เสียหรือวางประกันไว้ขณะนำเข้าเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าได้นำวัตถุดิบนั้นไปผลิตผสม ประกอบหรือบรรจุเป็นสินค้าส่งออก แล้วก็จะได้รับการคืนอากรโดยจะคำนวณค่าภาษีอากรที่คืนให้ตามสูตรการผลิต ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไข จะต้องผลิต

ส่งออกภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้นำเข้า และต้องขอคืนเงินอากรภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ส่งของนั้นออกไป:
<http://internet1.customs.go.th/ext/TaxPrivilege/TaxPrivilege4.jsp>)

สิทธิประโยชน์คือตอนนำสินค้าเข้าจะต้องมีการวางประกันก่อนและเมื่อนำสินค้าออกก็จะได้รับคืน หรือ เขตปลอดอากร พื้นที่ที่ยกเว้นการเสียภาษีเลย เขตปลอดอากรที่ด่านศุลกากรสงขลาจะมีอยู่ 3 แห่ง

1) อากิแบม มีสินค้า 2 ตัว เป็น NGL ได้จากโรงแยกแก๊ส GTM ตั้งขึ้นจากการนำแก๊สเข้ามาจาก JDA (พื้นที่ร่วมพัฒนาในอ่าวไทย-มาเลเซีย)

2) ปตท. สผ. International เป็นบริษัทลูกของบริษัทของ ปตท. สผ. อีกที เขตปลอดอากรนี้จะรองรับพวกเครื่องมืออุปกรณ์ วัสดุ ที่ใช้ในการขุดเจาะปิโตรเลียมขายทะเลเป็นหลัก พวกท่อเหล็ก หรือพวกวัสดุที่ใช้ในการขุดเจาะ

3) MM Logistics ตั้งขึ้นมาเพื่อรับฝากสินค้า ส่วนใหญ่จะเป็นเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการสำรวจและขุดเจาะปิโตรเลียมในอ่าวไทย

อย่างปี 55 แทนขุดเจาะมีมูลค่านำเข้าเท่ากับ สามหมื่นหกพันแปดร้อยล้าน เป็นมูลค่าที่นำเข้าศูนย์ พวกนี้จำได้รับการยกเว้นอากรตาม พรบ.ปอโตเลียม ตามมาตร 70 อยู่ในการกำกับดูแลของกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ มีพนักงานปิโตรเลียมเพื่อพิจารณาทุกวัน พวกเครื่องมือและวัสดุที่ใช้ในการสำรวจ นำเข้ามาแล้วก็ส่งออกไม่ได้มีการซื้อขาย

ยอดการนำเข้าของด่านศุลกากรสงขลาจะมีมูลค่าสูงเพราะจะเกี่ยวข้องกับธุรกิจเกี่ยวกับการสำรวจขุดเจาะ นำเข้ามาแล้วก็ส่งออกไป รองลงมาจะเป็นพวกพลาสติกแข็ง นำเข้ามาทำการผลิตแล้วก็ส่งออกก็จะได้รับการยกเว้นภาษีอากรนำเข้า ส่วนมากจะส่งไปทางยุโรป และก็จะส่งกระจายไปทั่ว (ข้อมูลไม่ได้นำมาว่าส่งไปที่ไหนบ้าง) นำพลาสติกเข้ามา ต.ค. 54 – ต.ค. 55 เป็นงบประมาณปี 2555 มีมูลค่าหนึ่งหมื่นสามพันกว่าล้าน เมื่อนำเข้ามาก็จะมีช่วงระยะเวลาในการผลิตอยู่ช่วงหนึ่งแล้วก็ทำการส่งออก แต่เวลาส่งออกก็จะส่งไปในหลายพิกัด อย่างปีนี้ อาหารผลิตภัณฑ์แปรรูปอยู่ที่ ห้าพันแปดร้อยล้าน อันนี้เป็นส่วนหนึ่ง ปลาทูน่ากระป๋อง สองหมื่นกว่าล้าน ยางมีนำเข้าและส่งออกด้วยอยู่ลำดับที่ 3 นำเข้ายางสังเคราะห์และยางผสม ส่วนยางส่งออกจะมีหลายประเภท ในปี 56 ก็ส่งออกทาง อเมริกา แคนาดา จีน ฝรั่งเศส อินเดีย อิตาลี แล้วแต่ว่าจะได้ตลาดที่ไหน จะส่งเป็น น้ำยาง ยางแผ่น ยางสังเคราะห์ ข้อมูลนี้จะเป็นข้อมูลที่ส่งออกที่ด่านศุลกากรสงขลา ถ้าเทียบแล้ว ด่านสะเดาน่าจะมากกว่า

สถิติพวกนี้ศุลกากรจะมีข้อมูลให้ดูแต่ไม่ละเอียด สามารถสอบถามหรือส่งหนังสือมายังด่านแต่ละที่ได้แล้วทางด่านก็จะส่งข้อมูลให้ หรือถ้าเราต้องการข้อมูลจากหลายฝ่ายเราก็สามารถไปของที่กรมที่เป็นศูนย์กลางได้

แทนขุดเจาะส่วนมากจะเป็นการเข้ามาแล้วเมื่อทำการขุดเจาะเสร็จก็จะทำการส่งคืนคือไม่มีการซื้อขายจริง

ในแง่ของศุลกากรจะสนับสนุนได้เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีก็คือทำให้ไม่ไปเพิ่มต้นทุนในการผลิตสินค้า สินค้าที่นำเข้ามาสามารถยกเว้นภาษีได้ มาตรา 19 ทวิ เขตปลอดอากร พาณิชยการอุตสาหกรรม หรือการซื้อไปขายไป เราจะช่วยในเรื่องการลดภาษีได้

สิทธิประโยชน์ในด้านอื่น เช่น FTA อาเซียน จีน ญี่ปุ่น เกาหลี ให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีต่างตอบแทนกันซึ่งกันและกัน คือเราเอาของเข้าประเทศเค้า เค้าก็ยกเว้นภาษีให้เรา ดูความอ่อนไหวของสินค้า ถ้าสินค้าเรามีความเข้มแข็งที่พิกัดยังไม่เปิดเสรี แต่ถ้าตัวไหนมีประโยชน์ต่อประเทศเราก็จะเปิดตัวนั้นก่อน ตอนนี้จะเปิดอาเซียนภาษีก็น่าจะไม่เยอะแล้ว

ตอนนี้เขตเศรษฐกิจพิเศษกำลังพิจารณาว่า กิจกรรมธุรกรรมตรงนั้นสามารถทำอะไรได้เป็นพิเศษ ก็จะกำหนดพื้นที่พิเศษขึ้นมาเพื่อจะได้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี เกี่ยวกับเรื่องการอนุญาต อนุมัติ ของหน่วยงานต่างๆให้เป็น One stop service เป็นการขอทีเดียวไม่ต้องของหลายทีให้เสียเวลา

ด่านปาดังและด่านสะเดาเป็นพื้นที่เป้าหมายเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพราะเป็นประตูใหญ่ของประเทศมีการนำเข้าของสินค้าเป็นจำนวนมาก

ตอนนี้เรายังไม่ทราบอย่างชัดเจนว่าที่ด่านปาดังกับด่านสงขลาเราจะทำธุรกิจอะไร ส่วนหนึ่งอยากให้เกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าหรือเข้ามาแปรรูปหรือสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างใดอย่างหนึ่ง แต่มันยังไม่มีความชัดเจนว่าจะเป็นอย่างไรแน่

5.1.1.8 วันที่ 16 ธันวาคม 2557 ผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการนำเข้า ส่งออก บริเวณด่านสะเดา



แผนภาพที่ 5.16 การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลผู้ประกอบการกิจการนำเข้า ส่งออก บริเวณด่านสะเดา

ธุรกิจส่วนมากในสะเดาที่ทำจะเป็นธุรกิจเกี่ยวกับยาง ในอำเภอพื้นที่สะเดาและโดยรอบ ไม่ว่าจะเป็นถุงมือยาง โรงงานน้ำยาง ประกอบชิ้นส่วนที่เป็นยาง รองลงมาก็พวกการค้าขายทั่วไป เพอร์นิเจอร์ที่ทำก็ทำมาจากไม้ยาง พาเลตก็ทำมาจากไม้ยาง ใบยางเราก็นำมาทำพวกของตกแต่ง หรือนำไปบดละเอียดแล้วนำมาอัด

ด่านศุลกากรเป็นอุปสรรคใหม่ อย่างด่านสะเดาอุปสรรคที่เกิดขึ้นคือรถติด สถานที่ของกรมศุลกากรไม่รองรับจำนวนรถทั้งเข้าและออก ซึ่งถึงแม้ว่ากำลังจะขยายพื้นที่แต่มันช้าเกินไปสำหรับธุรกิจของเรา เวลาติดส่วนมากมันจะเสียเวลาประมาณ 2 ชั่วโมง ปัจจุบันทั่วไปส่วนมากจะเป็น ตม. หนังสือเดินทางแล้วอีกหลายอย่าง เอกสารจะต้องผ่านจากด่านในก็จบเลย แต่ส่วนมากที่รถติดน่าจะเป็นปัญหาจากหนังสือเดินทาง คือบางครั้งหนังสือเดินทางมันอาจจะไม่เรียบร้อย ไม่ว่าจะเป็นของ คนขับรถหรือของนักท่องเที่ยวมันก็จะมากองรวมไว้ที่เดียวเลย

ปลายทางมันจะแล้วแต่เคส เช่น จากตรงนี้ไป KL (กัวลาลัมเปอร์) ใช้เวลาประมาณ 12 ชั่วโมง รถจะไม่ขับเร็วเพราะถนนมันแคบเคียวเป็นป่า แต่ถ้าออกไป Port ก็ต้องเพิ่มเวลาไปอีก ถ้าไปทางเรือเราก็จะออกทางแหลมฉบัง ทางของเราจะเป็นทางรถบรรทุกอย่างเดียว

ค่าผ่านทางที่จะต้องจ่ายคนรับผิดชอบบางครั้งก็จะเป็นนายหัวรถบางบริษัทที่เป็นบริษัทเล็กๆ แต่บริษัทใหญ่ๆก็จะจ่ายเป็นรายเดือนทุกอย่างต้องมีค่าดูแล

ตู้คอนเทนเนอร์ของซีเกิลเองประมาณ 200 ตู้ เราลงของทีในมาเลเซีย เอาของกลับมาแล้วไปส่งที่กรุงเทพฯ ตอนนี้ตู้ของเราเองก็ไม่พอ บางทีถ้ามันขาดทางกรุงเทพฯ จะต้องทำเรื่องประสานงานกับที่เช่าตู้ บางทีเราส่งปุ๊บเรายังไม่สามารถเอาตู้กลับมาเลย ถ้าเป็นลูกค้าประจำแล้วมีการเช่าตู้ก็ไม่ได้มีการเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม แต่ถ้าไปทางต่างประเทศส่วนมากที่จะส่งไปก็จะส่งไปทางมาเลเซีย เครื่องจักรเรานำเข้าเป็นพวกสินค้าผ่านแดน เราก็เหมือนเป็นนายหน้า

พอร์ทหลักจะอยู่ใกล้ๆ กัวลาลัมเปอร์ หลักๆเวลาเราไปจะไปทีกลัง ปีนังส่วนมากเราจะเป็นท่าเรือ เพราะจะเป็นพวกยาง ไม้บอร์ด ก็จะทำกร Shipping ไปที่จีน หรือ NYK ขึ้นอยู่กับสายเรือ

แบตเตอรี่เวิร์ธ คือรถไฟ มันจะไปบรรจบที่ท่าเรือปีนัง สินค้าเอาลงแบตเตอรี่เวิร์ธแล้วก็เอาลงเรืออีกทีหนึ่ง สินค้าส่วนมากจะเป็นพวกของแช่แข็ง

ยางบุกจะนำเข้าแล้วเอาไปประกอบ เช่นพวกยางบุกเอาไปทำยางขอบรถยนต์ส่งไปมาเลเซีย พวกที่มาประกอบในไทย พลาสติกก็จะมีเยอะ เครื่องใช้ไฟฟ้าก็นำเอาไปใช้ในการผลิต ที่นี้หลักๆเราก็จะขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในกระบวนการไม่ได้เกิดที่สะเดา ที่สะเดาเป็นแค่ทางผ่าน

สิ่งที่อยากให้ภาครัฐช่วยสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์เลย คือ เส้นทาง สถานที่จอดรถ ระบบของศุลกากร (บางครั้งศุลกากรระบบล่มเราก็ต้องหยุดสินค้าบางครั้งเป็นสินค้าด่วน โรงงานก็มีความเสียหายเกิดขึ้น)

ที่สะพานนี้มีสมาคม Shipping อยู่ที่ 80 บริษัท เวลามีปัญหาจะมานั่งคุยกัน โดยที่หลักของเราจะเป็นสมาคม Shipping กรุงเทพ ที่ปัญหาที่เกิดขึ้นมากจะเกิดกับส่วน ตม. บางครั้งสินค้าตรวจผ่านแต่คนตรวจไม่ผ่านทำให้การทำงานล่าช้า

ที่เน้นการนำเข้าส่งออกเครื่องจักร แต่ถ้าจะให้เอาของจากโรงงานมาทำไม่ได้เพราะเราไม่มีเชล ที่เราจะไม่ทำเรือเลย เราจึงไม่ทำพวกลาย เราจะไม่ลงเรือส่วนมากจะลงโกดัง ไม่ลงเรือเลย เวลาสินค้าเข้ามาเราจะไปรับที่โกดัง วันหนึ่งสินค้าจะเข้าออกวันละ 30-40 ตู้ วันจันทร์อยู่ที่ 10-20 ตู้ เฉลี่ยในหนึ่งเดือนจะอยู่ที่ 800-900 ตู้

5.1.1.9 วันที่ 17 ธันวาคม 2557 สัปดาห์ด่านบ้านประกอบ



แผนภาพที่ 5.17 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลด่านบ้านประกอบ

ด่านศุลกากรบ้านประกอบ อำเภอนาหวี จังหวัดสงขลา เกิดขึ้นจากการประชุมของคณะกรรมการร่วมไทย – มาเลเซีย ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 5-6 สิงหาคม 2542 โดยฝ่ายมาเลเซียได้เสนอให้มีการเปิดจุดผ่านแดนแห่งใหม่ ณ บริเวณหลักเขตแดนไทย – มาเลเซีย ที่ 631 ต.ประกอบ อ.นาหวี ซึ่งประเทศมาเลเซียจะก่อสร้างด่านศุลกากรดูเรียนบุหรง ภายในโครงการ Kota Pura ซึ่งจะเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมประเภทอาหารฮาลาล เขตปลอดอากรฯ ในส่วนของประเทศไทยจะก่อสร้างด่านศุลกากรบ้านประกอบ เพื่อรองรับการนำเข้าสินค้าเข้า – ออก การเปิดเส้นทางขนส่งสินค้าแห่งใหม่ เป็นการเพิ่มช่องทางนำเข้า – ส่งออก เพื่อระบายความแออัดจากด่านศุลกากรสะเดาที่มีปริมาณสินค้ามาก และอาจไม่เพียงพอการรองรับสินค้าในอนาคต

การเปิดจุดผ่านแดนถาวรบ้านประกอบ รัฐบาลไทยและรัฐบาลมาเลเซียเห็นชอบให้เปิดทำการจุดผ่านแดนถาวรบ้านประกอบ / ดูเรียนบุหรงในวันที่ 20 มกราคม 2553 กำหนดเวลาเปิดทำการ 7.00 – 17.00 น. (เวลาประเทศมาเลเซีย 8.00 – 16.00 น.) ซึ่งจุดผ่านแดนบ้านประกอบนี้จะเป็ช่องทางสำคัญที่จะเชื่อมโยงเศรษฐกิจการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียที่มีต่อกันมายาวนาน โดยเส้นทางการขนส่งแห่งนี้ได้เชื่อมต่อไปยังท่าเรือปีนัง และเมืองอลอสตาร์ เมืองหลวงรัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย ซึ่งเมื่อฝั่งไทยได้มีการก่อสร้างเส้นทาง 4 เลนแล้วเสร็จ เส้นทางผ่านแดนแห่งนี้จะมีสินค้าเข้า – ออก รวมทั้งทำให้ประชาชนในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดน และ 3 อำเภอของจังหวัดสงขลา ได้ใช้เส้นทางเข้า – ออก ประเทศมาเลเซียเพิ่มขึ้น และลดระยะทาง ค่าใช้จ่าย เวลา

5.1.1.10 วันที่ 17 ธันวาคม 2557 ผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการนำเข้า-ส่งออก หาดใหญ่



แผนภาพที่ 5.18 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการนำเข้า ส่งออก หาดใหญ่

การทำ Business Matching ซึ่งจะทำให้ ฮองกงเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ และทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้าต้องการให้ออกมาเปิดตัวว่า ธุรกิจ SMEs นั้นมีอะไรบ้าง ส่งออกสินค้าประเภทอะไร จำนวนคนในจังหวัดสงขลา มีเท่าไร ซึ่งทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ต้องการข้อมูลทั้งหมดเพื่อนำไปทำ Business Matching ให้กับทางประเทศฮองกง และนำข้อมูลทั้งหมดไปเชิญทั้ง 2 ฝ่ายไปพูดคุยกันที่ประเทศฮองกง โดยมีทั้งประเทศจีน และไทยเข้าร่วมในการพูดคุย เพราะว่าในปีที่ผ่านมาได้มีการทำ Business Matching ไปแล้ว 5 บริษัท และได้รับประสบความสำเร็จในภาคเหนือ และภาคตะวันออก และจะนำ Business Matching เข้ามาใช้ในโซนภาคใต้ จึงต้องการทราบข้อมูลทางโซนภาคใต้ ซึ่งทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้า มีความคิดว่าตนเองเป็นศูนย์กลาง มีความสามารถที่จะดึงให้ ประเทศจีนเข้ามาร่วมลงทุนได้ และสามารถที่จะส่งประเทศไทยเข้าร่วมในการค้าได้เช่นกัน จะทำให้ประเทศฮองกงมีความเจริญมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นทางด้านการท่องเที่ยว อาหาร เศรษฐกิจ ธุรกิจต่างๆ โดยทั้งหมดนี้เป็นหน้าที่ของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยศูนย์กลางในการเก็บข้อมูลจะอยู่ในกรุงเทพฯ และจะทำการกระจายข้อมูลไปยังประเทศที่ต้องการ เช่น ประเทศจีน โดยการนำข้อมูลจากประเทศไทยส่งไปให้ทางประเทศจีน

มีแนวคิดว่าจะให้ทางประธานหอการค้าเป็นศูนย์กลางในการประชุมโดยเชิญชวนทุกคนไปทำธุรกิจที่ประเทศฮองกง แต่ ณ ปัจจุบัน ถ้าเราไม่มีการเริ่มเชิงรุกทางธุรกิจจะทำให้เราอยู่ยากในธุรกิจ

เมื่อเปิด AEC ในด้านบริหาร ประเทศไทยจะได้ประโยชน์ในเรื่องภูมิศาสตร์ แต่ทางอื่นเราก่อนข้างเสียเปรียบ ทั้งทางด้านราคาน้ำมัน การส่งออกสินค้าเกษตรซึ่งเราโดนบังคับปริมาณในการส่งออกสินค้าการเกษตรให้กับมาเลเซียตั้งแต่ปี 2536 โดยที่มาเลเซียนั้นได้มีการตั้งโรงงานในการส่งออกเอง ทำให้เราเสียเปรียบเพราะทางมาเลเซียใช้ข้อได้เปรียบทางด้านข้อตกลง ซึ่งข้อตกลงที่ใช้กับมาเลเซียเป็นข้อตกลงทางด้านศุลกากร ไม่ใช่ข้อตกลงระหว่างประเทศ โดยข้อตกลงว่า พื้นที่ที่สามารถใช้ รถบรรทุกวิ่งได้ คือ 5 กิโลเมตร (ไทย 2.5 กิโลเมตร มาเลเซีย 2.5 กิโลเมตร) และยังมีการใช้ป้ายทะเบียนแบบ 2 ป้าย (และมีป้ายปลอมเกิดขึ้นมาเป็นจำนวนมากที่วิ่งเข้าประเทศไทย เนื่องจากไม่มีการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งต่างจากประเทศมาเลเซีย)

ในประเทศมาเลเซียมีข้อเสียเปรียบทางด้านสินค้าการเกษตรเป็นอย่างมากต้องมีการนำเข้าจากประเทศไทยเป็นจำนวนมาก แต่ด้วยข้อกำหนดทำให้ไทยเสียเปรียบ ทำให้ประเทศมาเลเซียสามารถที่จะควบคุมกิจการเกี่ยวกับการเกษตรภายในประเทศไทยได้

ในการทำการขนส่ง เราไม่สามารถที่จะเข้าไปเติมน้ำมันที่มาเลเซียได้เนื่องจากข้อบังคับทางกฎหมาย แต่ทางมาเลเซียสามารถที่จะเติมน้ำมันของมาเลเซียเองได้ และทำการเข้ามาขนส่งสินค้าภายในประเทศไทย ในเครือข่ายก็มีบางบริษัทที่ใช้น้ำมันของทางมาเลเซีย แต่เมื่อเข้ามาภายในประเทศก็จะโดนตำรวจจับ เนื่องจากข้อกฎหมาย ทำให้เราสามารถที่จะกระจายสินค้าได้แค่ นิคมอุตสาหกรรม ซึ่งไม่ถึง 2.5 กิโลเมตร ในบางครั้งคนขับรถใหม่ก็ไม่ทราบเกินไปเพียงนิดหน่อยเลยทำให้โดนตำรวจจับ และต้องจ่ายเงินเพื่อนำสินค้าและรถกลับมา

ประเทศมาเลเซียมีกฎหมายที่เข้มงวด ในตอนนี้กฎหมายเกี่ยวกับสินค้าห้ามนำเข้าโดยการวัดจากน้ำหนัก ทำให้ผู้ประกอบการมีความยากลำบากมากขึ้นในการขนส่ง

สายเรือใหญ่ๆไม่สามารถที่จะนำเรือเข้ามาเทียบได้ จึงทำให้เกิดปัญหาในการยกตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้เสียเวลา ซึ่งบริเวณท่าเรือใกล้กับจังหวัดสงขลา เป็นการสร้างที่ผิด เนื่องจากติดเขื่อน ที่จริงแล้วท่าเรือใกล้ควรอยู่ที่อำเภอจะนะ และทำการสร้าง Port เชื่อมกับปีนัง ส่วนในประเทศมาเลเซียไม่มีท่าเรือฝั่งตะวันออก เนื่องจากมีสันเขาอยู่

ด่านบ้านประกอบ เป็นแรงกระแทกจากมาเลเซียให้สร้างขึ้นมา ซึ่งด่านดังกล่าวไม่สามารถที่จะสร้างกำไรให้กับเอกชนเลย เนื่องจาก พื้นที่บริเวณ 2 ไร่โดยรอบเป็นพื้นที่ของ ส.ป.ก. ทำให้ไม่สามารถที่จะลงทุน หรือทำอะไรได้เนื่องจากกฎหมายที่ว่า ในการนำพื้นที่ของ ส.ป.ก. ไปใช้ต้องมีการได้รับความยินยอม

ณ ปัจจุบัน ประเทศมาเลเซียไม่มีต้นยางเป็นของตัวเองแล้ว ซึ่งวัสดุที่นำเข้าไปสร้างราคาในประเทศก็ส่งมาจากประเทศไทย ถ้าเรานำกฎกติกาของโลจิสติกส์ คือ แลกเปลี่ยนกันที่ พรมแดน ก็จะทำให้ราคาเพิ่มมากขึ้น แต่ในปัจจุบันทางมาเลเซียนำรถเข้ามาในประเทศวิ่งรถถึงโรงงานเพื่อนำน้ำยางดิบออกไปเลย ณ ปัจจุบัน มีเพียงแค่ ประเทศไทย และแอฟริกาใต้ เท่านั้นที่ส่งสินค้าไม่ได้แปรรูปออกนอกประเทศ

ในการที่มาเลเซียส่งรถบรรทุกเข้ามาขนสินค้าภายในประเทศไม่มีการเก็บค่าเข้า หรือค่าการใช้ถนน แต่เมื่อเรานำรถบรรทุกเข้าไปภายในประเทศมาเลเซีย เราต้องเสียค่าใช้ถนน ประมาณ 3 – 6.5 เหรียญ ซึ่งหมายความว่าทุกอย่างที่เราสร้างขึ้นไม่ได้เอื้ออำนวยให้กับประเทศตนเอง แต่อำนวยให้กับประเทศคู่ค้าอย่างประเทศมาเลเซีย

5.1.1.11 วันที่ 18 ธันวาคม 2557 ชุมทางรถไฟบางกล้า จังหวัดสงขลา



แผนภาพที่ 5.19 การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลชุมทางรถไฟบางกล้า จังหวัดสงขลา

ภาพรวมในอนาคตเราจะมีการเปลี่ยนแปลง แต่ในตอนนี้จะมีการเปลี่ยนรางทั้งหมด จาก 80 ปอนด์ เป็น 100 ปอนด์ เพื่อรองรับการบรรทุกสินค้าเข้ามาได้ ในระหว่างนี้อยู่ในระหว่างการว่าจ้าง 900 วัน ตอนนี้ได้เริ่มมา 6 เดือนแล้ว

ตอนนี้คือการทำการเปลี่ยนรางรถไฟเพื่อให้รางสามารถบรรทุกหนักได้ ระยะที่ทำคือจาก ปาดังเบซาร์ไปถึงนครถึงทุ่งสง รถไฟจะวิ่งโดยใช้ความเร็วเพิ่มขึ้นได้สภาพรางก็จะพร้อมที่รองรับ รางของเราปัจจุบันยังเป็นรางสมัยก่อนไม่ใช่รางคู่เป็นรางขนาด 80 ปอนด์ รับน้ำหนักได้ 1,800 กิโลกรัมแต่ถ้าต้องการบรรทุกมากกว่านี้มากกว่านี้จะต้องใช้ราง 100 ปอนด์ ราง 80 ปอนด์ น้ำหนักมันจะน้อยกว่าและรางก็จะมีความหนาน้อยกว่า แต่ตัวราง 100 ปอนด์ จะหนากว่าและสามารถวิ่งได้เร็วขึ้น โครงการนี้เป็นการเปลี่ยนรางเปลี่ยนหมอน รถสินค้าจะวิ่งในช่วงการคืน ในย่านของเราจะเป็นช่วงของการวิ่งโดยสารจะวิ่งเยอะ แต่รถโดยสารจะวิ่งกลางคืน 3 - 4 ขบวน ในส่วนคอนเทนเนอร์ถ้ารางของเราได้เราก็มีสินค้าที่ให้เราทำได้ ถ้าเราทำได้เราจะทำคล้ายๆ ICD ส่วนในเรื่องพื้นที่ยังไม่แน่ใจ จะต้องให้โครงการตรงนี้เสร็จก่อนถึงจะขยายออกไป ตอนนี้ที่ประสงค์ก็เปลี่ยนรางและหมอนใหม่ เพราะความแข็งแรงของหมอนก็รองรับได้ดีขึ้น พื้นที่ในส่วนนี้สามารถขยายให้เป็นรางคู่ได้ พื้นที่ที่มีเพียงพอถ้าต้องการทำในอนาคตก็สามารถทำได้เลย

สินค้าจากที่นี้ส่วนมากจะขนไปลาดกระบังใช้ระยะเวลา 1 วันกับ 1 คืน รถจากปาดังเบซาร์มาถึงที่นี้ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมงกว่าปกติจะพักที่หาดใหญ่ก่อน แต่บางชุดเมื่อเรียบร้อยแล้วก็ผ่าน รถสินค้าจะวิ่งเร็วมากไม่ได้

ด้านบ้านประกอบเปิดเพื่อทำการส่งวัตถุดิบให้กับทางมาเลเซีย การขนส่งทางนั้นส่วนมากจะใช้ทางรถยนต์มากกว่า เพราะการขนส่งทางรถไฟยังไม่เพียงพอกับความต้องการ เช่นตอนนี้เราทำการเปลี่ยนรางใหม่ก็มีหลายบริษัทที่มาติดต่อขอส่งพวกไม้ยาง พวกรากไม้ยาง โดยส่วนมากจะส่งไปอุบล และผลิออกมาไปขายที่เมืองจีน เค้เอาพวกยางไม้ไปทำเฟอร์นิเจอร์

การขยายรางทางใต้ที่ล่าช้าเป็นเพราะว่าทางใต้มีสถานีรถไฟเยอะและการลงทุนมันสูง เช่นหัวรถจักรเมื่อก่อนราคาอยู่ที่ 200 ล้าน ปัจจุบันอยู่ที่ 300 ล้าน ในขณะที่เปลี่ยนเราจะต้องใช้งบประมาณเยอะ หัวรถจักรเรายังไม่สามารถลากได้ เพราะมีกำลังไม่พอ ตอนนี้ก็กำลังจะสั่งหัวรถจักรจากจีน

หัวรถจักรไม่ได้วิ่งจากเครื่องยนต์แต่ที่ล้อรถไฟจะวิ่งด้วยตัวไฟฟ้าเราใช้เครื่องยนต์ผลิตพลังงานไฟฟ้าและส่งพลังงานไฟฟ้าไปหมุนล้อ ในอดีตใช้แรงดันไอน้ำเพื่อหมุนล้อ ถ้าน้ำท่วมรถไฟจะไม่สามารถวิ่งได้

ทำไมถึงไม่ใช้ GAS NGV มาติดตั้ง ในส่วนเครื่องดีเซลของเราเป็นเครื่องเก่าเครื่องมันอาจจะรับไม่ได้ เคยมีแต่เราทดลองได้บางส่วน และต้นทุนสูงในการดัดแปลง ดีเซลมันมีความปลอดภัยมากกว่า

รถไฟที่ขบวนที่ลงด้วยเลขคู่จะเป็นรถมาจาก กทม. มาจากทางเหนือ และขึ้นต้นด้วยเลขคู่จะเป็นรถจะวิ่งมาจากทางเหนือใช้ ศูนย์กลางเป็นที่กรุงเทพเป็นหลัก เลขที่ขึ้นด้วย เลข 7 จะเป็นรถสินค้าวิ่งไปแม่น้ำ หรือ ICD ขึ้นด้วย 3 นำหน้าจะเป็นรถด่วน ขึ้นต้นด้วย 4 จะเป็นรถสปินเตอร์โดยส่วนมาก รถระหว่างประเทศจะขึ้นต้นด้วยเลข 9 รถไฟฟ้ามาเลขจะนับเป็น “นาทึ” ถ้าเค้าจะขอทางเราเราก็ต้องทำการบันทึกเวลาเพื่อทำการคำนวณเวลาโดยการคำนวณจะคำนวณเป็นนาทึว่ารถไฟเลขเป็นเวลาเท่าไร นายสถานีจะต้องทำการตรวจสอบถ้าเกิน 15 นาที ก็จะต้องทำการสอบสวนว่าเกินเหตุอะไรขึ้น เช่นเครื่องยนต์ขัดข้อง ชนรถ ชนคน ชนวัว ส่วนมากเราจะติดต่อกับทาง ผพร.โดยตรง ว่าเกิดเหตุอะไรขึ้น เราจะต้องมีแผนกควบคุมเพื่อเช็คว่ารถถึงไหนแล้วเป็นตัวติดตามรถ

งบประมาณที่เราใช้จ่ายเพราะทางรถไฟเราต้องซื้อเอง โดยการจะทำอะไรรถไฟต้องทำการกู้แล้วให้รัฐบาลค้ำประกัน และไม่สามารถขึ้นราคาได้ต้องรอ อันนี้เป็นการบริการทางสังคมให้ทางภาครัฐ

รถไฟไม่มีขีดจำกัดในด้านงบประมาณแต่การทำงานเราจะรวดเร็วเช่นรถไฟตรางเราก็สามารถไปซ่อมได้เลยแต่ถ้าเป็นทางภาครัฐเราจะต้องรอให้คนอนุมัติซึ่งจะทำให้การทำงานล่าช้า

5.1.2 การประเมินศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน ด้านสะเดา จังหวัดสงขลา

การประเมินศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา นั้น ทางทีมผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดทำ การประเมินศักยภาพด้วยวิธีการระดมความคิดเห็น โดยจัดทำเกณฑ์การประเมินความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทางด้าน โลจิสติกส์ ซึ่งพิจารณาให้เหมาะสมกับอุตสาหกรรม ประเมินระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ระบบสื่อสารและสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญและประเมินความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องมีโครงสร้างพื้นฐานหรือความจำเป็นเร่งด่วนในการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบ กฎหมาย หรือการบังคับใช้ โดยการลงสำรวจเก็บข้อมูลจากการทำการระดมความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผู้ประกอบการทุกภาคส่วน ตลอดจน Key performance หรือ Key person ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน

การระดมความคิดเห็นเรื่องการค้าชายแดนด้านสะเดาและด้านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา จัดขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 3 มีนาคม 2558 โดยมี ผศ.ดร.วรินทร์ วงษ์มณี รองผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กล่าวชี้แจงถึงวัตถุประสงค์ของโครงการ และในการระดมความคิดเห็นครั้งนี้ ยังเปิดเวทีให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อระดมความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนมุมมองระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประเมิน “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการยกระดับการค้าชายแดนด้านสะเดา ด้านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา”



แผนภาพที่ 5.20 บรรยายภาพการประชุมระดมความคิดเห็น จังหวัดสงขลา

ทางทีมผู้วิจัยได้รวบรวมประเด็นปัญหาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาชายแดนด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา จากการศึกษาจากสถานที่จริง จากการสัมภาษณ์ประธานหอการค้าจังหวัดสงขลาและผู้ประกอบการในเขตชายแดนด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ในเบื้องต้นบางส่วน รวมถึงได้ศึกษาถึงปัจจัยต่างๆ ที่เป็นส่วนสนับสนุนสำคัญให้ประเทศต่าง ๆ ที่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษประสบความสำเร็จจากทฤษฎีหรืองานวิจัยต่าง ๆ ที่ผ่านมา ทั้งในและต่างประเทศ พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่สำคัญในด้านชายแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ประกอบด้วย 16 ประเด็น ดังนี้

1. การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)
2. การขยายทางหลวง 4113
3. การสร้างรถไฟรางคู่ระบบไฟฟ้า
4. การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด่านปาดังเบซาร์
5. การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)
6. การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)
7. การพัฒนา / ขยายสนามบิน
8. การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.
9. การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.
10. การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)
11. การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านทีมวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง
12. การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal
13. การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) บริเวณพื้นที่ชายแดน
14. การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ
15. การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน
16. การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)

ด้วยประเด็นปัญหาทั้ง 16 ข้อนั้น ทางคณะผู้วิจัยได้สอบถามผู้ที่เข้าร่วมระดมความคิดเห็นใน 2 รูปแบบ ได้แก่ สอบถามถึงความสำคัญของปัญหา สอบถามถึงความเร่งด่วนในการแก้ปัญหา ผลการระดมความคิดเห็นสามารถสรุปดังตารางที่ 5.8 – 5.9 และแผนภาพที่ 5.20

ตารางที่ 5.8 การจัดลำดับ**ความสำคัญ**ของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณ ด่านชายแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัด สงขลา

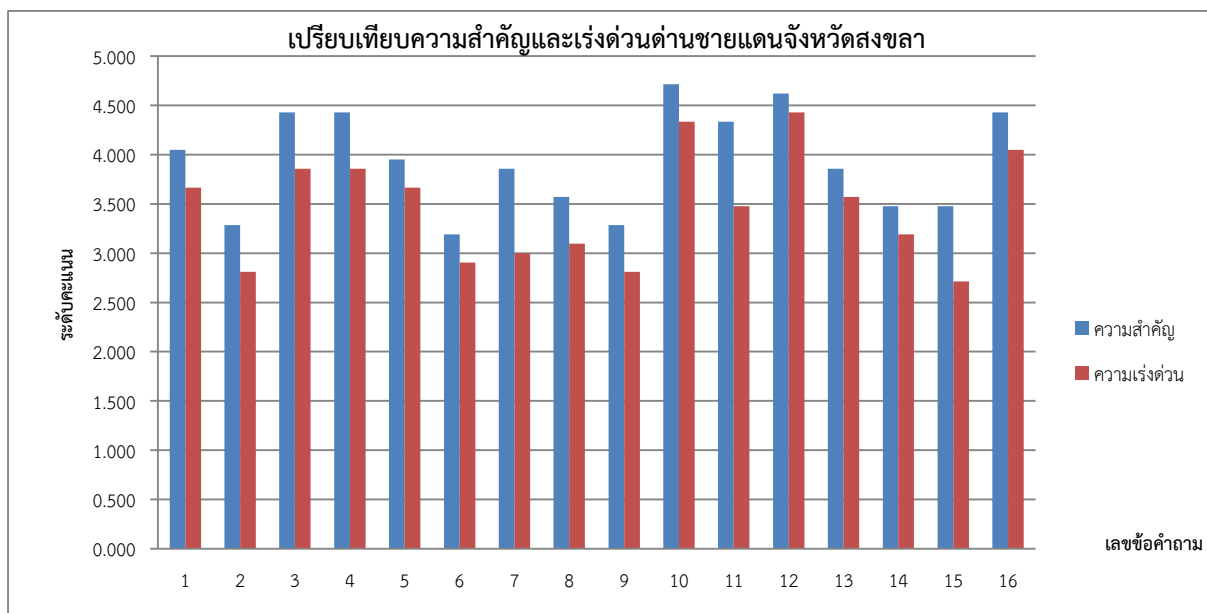
Q	Subject (สำคัญ)	คะแนนรวม
1	การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)	4.048
2	การขยายทางหลวง 4113	3.286
3	การสร้างรถไฟรางคู่ระบบไฟฟ้า	4.429
4	การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด่านปาดังเบซาร์	4.429
5	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)	3.952
6	การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)	3.190
7	การพัฒนา / ขยายสนามบิน	3.857
8	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.	3.571
9	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.	3.286
10	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	4.714
11	การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านทมิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	4.333
12	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	4.619
13	การให้บริการคลังสินค้าที่ทันสมัยบนบริเวณพื้นที่ชายแดน	3.857
14	การทำเขตปลอดภาษี บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	3.476
15	การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน	3.476
16	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)	4.429

ตารางที่ 5.9 การจัดลำดับ**ความเร่งด่วน**ในการแก้ปัญหาของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณด่านชายแดนสะเดาและด่าน ปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา

Q	Subject (เร่งด่วน)	คะแนนรวม
1	การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)	3.667
2	การขยายทางหลวง 4113	2.810
3	การสร้างรถไฟรางคู่ระบบไฟฟ้า	3.857
4	การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด่านปาดังเบซาร์	3.857
5	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)	3.667
6	การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)	2.905
7	การพัฒนา / ขยายสนามบิน	3.000
8	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.	3.095

Q	Subject (เรื่องด่วน)	คะแนนรวม
9	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด้านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.	2.810
10	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	4.333
11	การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านทมิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	3.476
12	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	4.429
13	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) บริเวณพื้นที่ชายแดน	3.571
14	การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	3.190
15	การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน	2.714
16	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)	4.048

จากตารางที่ 5.8 และ 5.9 สามารถเปรียบเทียบระดับคะแนนของสำคัญและความเร่งด่วนได้ดังแผนภาพที่ 5.20



แผนภาพที่ 5.21 แผนภูมิเปรียบเทียบความสำคัญของปัญหา ความเร่งด่วนของปัญหา จากการระดมความคิดเห็น

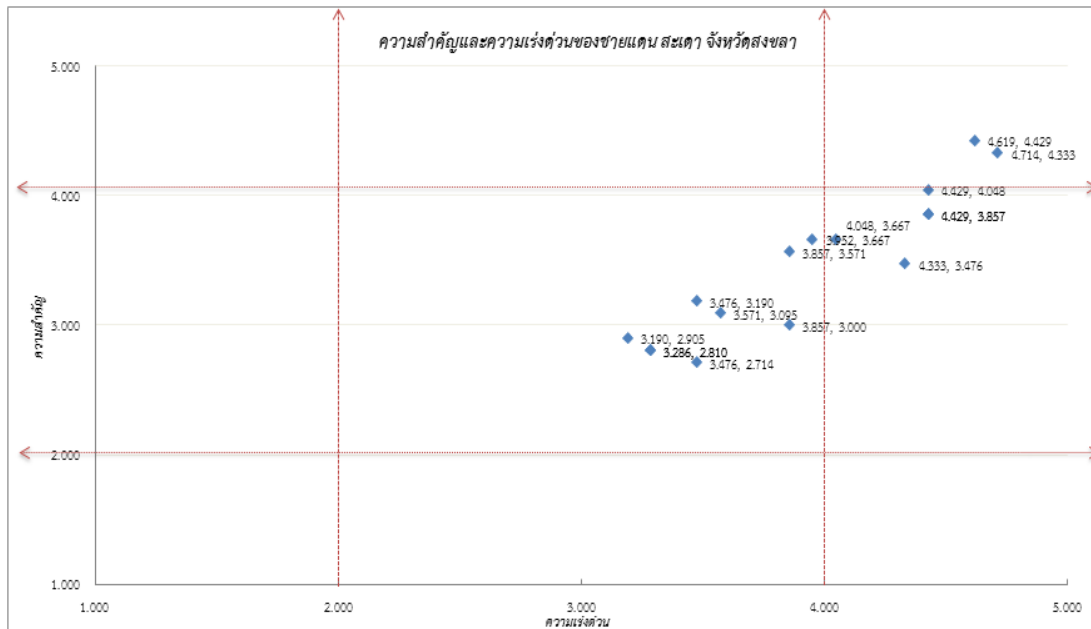
ทางทีมผู้วิจัยได้จัดทำแผนภาพที่ 5.22 ที่นำมิติของสำคัญและผลกระทบของปัญหามาพิจารณาร่วมกัน โดยกำหนดเกณฑ์แบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหา และระดับความเร่งด่วนของปัญหาออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด สำคัญ/เร่งด่วนมาก และสำคัญ/เร่งด่วนน้อย

เกณฑ์ดังกล่าวได้มาจากการเฉลี่ยค่าคะแนนที่กำหนดให้ผู้ระดมความคิดเห็นลงคะแนน ที่เดิมกำหนดให้

- 1 คะแนน คือ ไม่สำคัญ/ไม่เร่งด่วน
- 3 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วน
- 5 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด

จากการเฉลี่ยคะแนนด้วยวิธีการดังกล่าวข้างต้น ทำให้เกณฑ์ในการแบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหาและระดับความเร่งด่วนของปัญหา คือ 2 และ 4 คะแนน หรือสามารถอธิบายได้ว่า

- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความสำคัญของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญ แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญน้อย
- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความเร่งด่วนของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วน แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนน้อย



แผนภาพที่ 5.22 เปรียบเทียบความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ

ผลจากการวิเคราะห์ปัญหาด้วยวิธีดังกล่าวข้างต้น ทำให้พบว่าปัญหาต่าง ๆ มีความสำคัญและความเร่งด่วนที่จำเป็นต้องแก้ไขปัญหาสรุ้ได้ดังตารางที่ 5.10

ตารางที่ 5.10 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วน

ระยะ	ลำดับ ที่	รายการ	ความ สำคัญ	ความ เร่งด่วน
สั้น	1	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)	มากที่สุด	มากที่สุด
ปาน กลาง	4	การสร้างรถไฟฟ้า	มากที่สุด	มาก
	5	การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด้านปาดังเบซาร์	มากที่สุด	มาก
	6	การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)	มากที่สุด	มาก
	7	การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านทมิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	มากที่สุด	มาก
ยาว	8	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)	มาก	มาก
	9	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บนบริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก
	10	การทำเขตปลอดภาษี บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	มาก	มาก
	11	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.	มาก	มาก
	12	การพัฒนา / ขยายสนามบิน	มาก	มาก
	13	การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)	มาก	มาก

ระยะ	ลำดับ ที่	รายการ	ความ สำคัญ	ความ เร่งด่วน
	14	การขยายทางหลวง 4113	มาก	มาก
	15	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.	มาก	มาก
	16	การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก

5.2 การเดินทางต่างประเทศ

ทางทีมผู้วิจัยได้ดำเนินการลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อนำเอาข้อมูลพื้นฐานในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการทำวิจัยครั้งนี้มาประมวลและสรุปเป็นแบบจำลองที่เหมาะสมและเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีรายละเอียดการเดินทางเก็บข้อมูลในหัวข้อ 5.2.1 และ 5.2.2

5.2.1 การเดินทางประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์

ในเดือนพฤษภาคม 2558 ทางทีมผู้วิจัยได้เดินทางไปยังประเทศมาเลเซีย ณ เมืองกัวลาลัมเปอร์ รัฐยะโฮร์ และประเทศสิงคโปร์เพื่อทำการลงสำรวจพื้นที่ เก็บข้อมูลและสัมภาษณ์ในเรื่องเกี่ยวกับแนวโน้มการค้า อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง กฎระเบียบท้องถิ่น ปัญหาและอุปสรรค รวมถึงแนวทางการพัฒนาในอนาคต โดยได้เข้าสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

5.2.1.1 การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลท่าเรือ Port Klang ประเทศมาเลเซีย

ท่าเรือ Port Klang เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของประเทศมาเลเซียและอยู่ใกล้กับช่องแคบมะละกา ในรัฐซาลังอร์ ซึ่งถือเป็นท่าเรือสำคัญท่าหนึ่งของประเทศ แต่ทั้งนี้ยังพารโดยส่วนใหญ่จะไม่ได้ผ่านมาที่ท่าเรือนี้แต่จะไปผ่านที่ป็นังโดยรถบรรทุก เพราะท่าเรือป็นังอยู่ใกล้กับจังหวัดสงขลาที่เป็นแหล่งปลูกยางพาราและที่รวบรวมยางพาราของภาคใต้ เมื่อ 20 ปีก่อนมาเลเซียปลูกยางพารามากที่สุดโดยปลูกทั่วประเทศ แต่ทั้งนี้ในปัจจุบันมาเลเซียได้ลดการปลูกยางพาราและหันไปปลูกต้นปาล์มมากขึ้นโดยยางพาราจะเน้นไปที่การผลิตแทนซึ่งเป็นนโยบายของรัฐบาล ต้นปาล์มเหล่านี้จะถูกนำไปผลิตเป็นน้ำมัน ส่วนประกอบของอาหาร สบู่ แชมพู และอื่น ๆ ทั้งนี้ในเรื่องของการส่งสินค้าข้ามแดนก็มักจะมีปัญหา เช่น การขนส่งเครื่องจักร ถ้าเป็นเครื่องจักรที่ใช้แล้วผ่านด่านศุลกากรไม่มีปัญหา แต่พอข้ามมาทางด่านมาเลเซียไม่สามารถผ่านได้ ดังนั้นควรจะต้องทำการศึกษารองของกฎระเบียบให้เสียก่อน รวมถึงการกีดกันทางด้านภาษี

สำหรับ Port Klang จะแบ่งออกเป็น North Port West Port และ South Port โดยที่ North Port นั้น จะมีความลึกหน้าท่าประมาณ 10 – 15 เมตร West Port มีความลึกหน้าท่าประมาณ 10 – 16 เมตร และ South Port มีความลึกหน้าท่าประมาณ 5 – 10.5 เมตร ใน Port Klang จะมี Container Yard เป็นพื้นที่จำนวนมาก เพื่อการเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่าและตู้ที่มีสินค้า ซึ่งพื้นที่เหล่านี้เกือบทั้งหมดจะเป็นการขนส่งทางเรือ สำหรับบริษัท KWE นั้นก็เป็นบริษัทที่ให้บริการด้านการขนส่ง ซึ่งการทำงานแล้วก็จะมีความร่วมมือกับบริษัท Seagull เช่นกัน เพราะหากจะต้องการลงทุนซื้อทรัพย์สินของบริษัทใหม่ก็จะต้องไม่คุ้มค่าจึงอาศัยความร่วมมือกันแทน

สินค้าที่นำเข้าจากมาเลเซียมาไทยโดยส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะมีการส่งสินค้าได้แก่ Toshiba จะส่งไปที่บางกระดี Sony จะส่งไปที่อยุธยา Mitsubishi จะส่งไปที่ชลบุรี เป็นต้น สำหรับสินค้าที่ส่งจากไทยไปมาเลเซียก็จะเป็นพวกอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นชิ้นส่วนและที่ประกอบเสร็จแล้ว เช่น เครื่องปรับอากาศ และตู้เย็น ชิ้นส่วนและรถยนต์ฮอนด้า ของใช้จาก P&G นอกจากนี้สินค้าที่นำเข้าจากไทยมายัง Port Klang ได้แก่ ท่อเหล็กสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมผลิตเครื่องปรับอากาศ สิ่งทอ เสื้อผ้า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ไม้อัด ซึ่งสินค้าต่างๆ เหล่านี้ที่ส่งมายัง Port Klang จะถูกส่งต่อไปยังลูกค้าที่อยู่ในประเทศมาเลเซีย แต่สำหรับสินค้าที่จะถูกส่งต่อไปยังประเทศอื่น ๆ นั้น โดยส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังท่าเรือป็นัง

ท่าเรือสงขลา หรือ ท่าเรือแหลมฉบัง และส่งต่อไปยังประเทศปลายทาง เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ท่าเรือหลักของมาเลเซียมี 3 ท่าด้วยกันคือ ท่าเรือปีนัง ท่าเรือกัวลาลัมเปอร์ และท่าเรือที่ยะโฮร์บาห์รู สำหรับท่าเรือที่ยะโฮร์นั้นจะสะดวกต่อการขนส่งไปยัง สิงคโปร์เนื่องจากอยู่ทางใต้และติดกับประเทศสิงคโปร์

การขนส่งสินค้าทางรถไฟจะมีที่ด่านปาดังเบซาร์ โดยสินค้าที่ส่งมาจากสิงคโปร์หรือมาเลเซียจะต้องมาเปลี่ยนถ่ายที่ ด่านนี้โดยการใช้วิธีแบบ RORO Shipping แต่วิธีนี้ไม่เป็นที่นิยมเนื่องจากอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าได้ มีบริษัทที่ใช้ บริการขนส่งทางรถไฟ (Rail freight) คือบริษัท TS Logistics แต่วิธีการ Rail freight นี้ไม่เป็นที่นิยมของมาเลเซียเพราะต้องมีการเปลี่ยนรถ มีการยกตู้สินค้าหลายครั้ง ยกตัวอย่างเช่น สินค้าจาก Port Klang ไปลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าก็จะต้องทำการยกตู้ ครั้งที่ 2 จากนั้นจะต้องทำการยกขึ้นรถไฟก็จะต้องทำการยกตู้ขึ้นรถไฟเป็นครั้งที่ 2 หลังจากนั้นมาถึงปาดังเบซาร์ก็อาจจะต้อง ทำการยกตู้เป็นครั้งที่ 3 และส่งต่อไปยังลาดกระบัง หลังจากนั้นเมื่อถึงลาดกระบังจะต้องทำการเปลี่ยนรถที่ใช้ขนส่งสินค้าก็ จะต้องทำการยกตู้เป็นครั้งที่ 4 เหตุนี้จึงไม่เป็นที่นิยมถึงแม้จะมีราคาค่าขนส่งที่ถูกกว่า และการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ นั้นทำได้ยาก

****หมายเหตุ สำหรับสรุปสัมภาษณ์ข้อมูลฉบับเต็มจะแสดงข้อมูลในภาคผนวก ค**



แผนภาพที่ 5.23 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลท่าเรือ Port Klang

5.2.1.2 การสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำประเทศมาเลเซีย

สำหรับยางมีการส่งออกไปยังจีน ยุโรป สหรัฐอเมริกา อิรัก อิหร่าน แต่โดยส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังประเทศจีน แต่ใน กรณีที่มาเลเซียส่งออกจากเป็นน้ำยางและถุงมียาง ณ ปัจจุบันเรื่องผลกระทบจะมีผลกระทบเป็นลูกโซ่เนื่องจากประเทศจีนที่ เป็นผู้นำเข้ายางพารารายใหญ่ของโลกสามารถผลิตยางสังเคราะห์ได้มากขึ้น เมื่อมีการใช้ยางสังเคราะห์มาก ยางธรรมชาติจึงใช้ ในสัดส่วนที่น้อยลงเป็นผลให้การนำเข้าน้อยลงไปด้วยและเป็นกระทบมาถึงประเทศไทย ทางสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่าง ประเทศมีหน้าที่ในการส่งเสริมการค้า หากเป็นเรื่องของพัฒนาควรจะต้องเป็นกระทรวงเกษตร สำหรับสินค้าสำเร็จที่ผลิตจาก ยางและนำเข้าที่มาเลเซียจะเป็นยางรถยนต์ นอกจากนี้สินค้าอุปโภคบริโภคของไทยก็นำเข้ามาที่มาเลเซียเป็นจำนวนมาก

เรื่องการทำธุรกิจคนไทยเองเคยมีการหลอกลวงลูกค้าทางมาเลเซียโดยการแฉ่เลขที่บัญชี ตรงนี้จึงเป็นผลเสียต่อ ประเทศโดยเฉพาะกระดาษ A4 เพราะกระดาษ A4 จะถูกส่งไปยังตะวันออกกลาง และมาเลเซียนำเข้าเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ ทางผู้ประกอบการควรจะต้องให้ความรู้และระมัดระวังเรื่องดังกล่าวมากขึ้น และศึกษาถึงบริษัทที่มาให้มากขึ้น เรื่องการ ส่งออกควรจะต้องดูตลาดเป็นหลัก นอกจากนี้ผู้ประกอบการไทยก็มีความต้องการจะส่งออกมายังมาเลเซียมากขึ้นทุกวันแต่ สินค้ายังไม่ตรงตามความต้องการของลูกค้า เช่น ต้องการจะส่งแมลงทอดที่มาเลเซีย แต่มาเลเซียเป็นประเทศมุสลิมซึ่งไม่ เหมาะกับสินค้าที่ทางผู้ประกอบการไทยจะส่งออก

เมื่อ AEC เปิดผู้ประกอบการหลายคนก็มีความต้องการส่งออก แต่ตัวผู้ประกอบการเองก็ยังไม่รู้จักตัวเองดีว่ามี ศักยภาพมากน้อยเพียงใด ตรงนี้จึงเป็นข้อเสียอีกประการหนึ่ง ทั้งนี้ประเทศมาเลเซียจะมีความยากในเรื่องของข้อมูลที่ไม่ค่อย ยอมเปิดเผยข้อมูล หากต้องการข้อมูลเชิงลึกจะต้องเสียค่าใช้จ่าย หรือมีการทำข้อมูลเป็นภาษามุสลิม ในเรื่อง Rubber City

ทางรัฐบาลจัดให้อยู่ในรัฐเคดะห์ แต่ยังไม่แน่ชัดว่าจะจัดตั้งที่เมืองไหน และทางมาเลเซียพยายามผลักดันให้เกิด Rubber City เพื่อจะใช้ประโยชน์จากตรงนี้ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา

****หมายเหตุ สำหรับสรุปสัมภาษณ์ข้อมูลฉบับเต็มจะแสดงข้อมูลในภาคผนวก ค**



แผนภาพที่ 5.24 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศมาเลเซีย

5.2.1.3 การสัมภาษณ์ Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) ประเทศมาเลเซีย

Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) เป็นองค์กรของรัฐบาลที่ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 1970 ซึ่งมีสมาชิกที่เป็นประเทศที่ผลิตยางพารา เมื่อปี 2014 ANRPC มีสมาชิกทั้งหมด 11 ราย ได้แก่ กัมพูชา จีน อินเดีย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ปาปัวนิวกินี ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ศรีลังกา ไทย และ เวียดนาม โดยทาง ANRPC ได้มีการพัฒนาในเรื่องความสามารถในการผลิตให้กับสมาชิกและผู้ผลิตยางพาราอย่างต่อเนื่องด้วยการ ลดต้นทุน เพิ่มกำลังการผลิต รวมถึงการพัฒนาเกษตรกรผู้ปลูกยาง นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งรวบรวมข้อมูล สถิติ และข้อมูลอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมยางพารา รวมถึงการทำหน้าที่ในการวิเคราะห์และกำหนดนโยบายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราให้กับประเทศที่เป็นสมาชิกโดยมีหน้าที่ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- เป็นศูนย์ข้อมูลของอุตสาหกรรมยางพารา (ยางธรรมชาติ)
- ส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม เช่น การแปรรูป การตลาด
- ส่งเสริมการใช้ยางพาราในรูปแบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- วิเคราะห์สถานการณ์ โอกาส และอุปสรรคของอุตสาหกรรมยางพารา
- ดำเนินการเชื่อมโยงกับหน่วยงานและสถาบันอื่น ๆ ในเรื่องข้อมูลและความร่วมมือด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ
- จัดทำนโยบายและข้อเสนอแนะให้กับสมาชิกตามความเหมาะสม

ปัจจุบันมาเลเซียอยู่ในลำดับที่ 6 ของประเทศผู้ผลิตยางพารา ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่ผลิตยางพาราได้มากที่สุดคิดเป็น 4.3 ล้านตัน ทั้งนี้การผลิตยางพาราของประเทศมาเลเซียเริ่มลดน้อยลงเนื่องจากทางรัฐบาลของมาเลเซียได้มีนโยบายให้ปลูกปาล์มมากขึ้น และอีกปัจจัยหนึ่งคือการย้ายถิ่นฐานเพื่อการประกอบอาชีพของคนมาเลเซีย ยางที่มาเลเซียปลูกได้โดยเกษตรกรจะถูกขายให้กับรัฐบาล

ในอนาคตข้างหน้าทางมาเลเซียจะลดพื้นที่การเพาะปลูกและจะเน้นในรูปแบบการผลิตมากยิ่งขึ้น สำหรับการเก็บวัตถุดิบของยางนั้นประเทศไทยนิยมเก็บในรูปแบบของน้ำยางซึ่งต้องใช้แรงงานมากกว่า แต่ทางมาเลเซียจะเก็บในรูปแบบถ้วย เนื่องจากจะได้ราคาดีกว่า ยางที่นำเข้าจากประเทศไทยจะนำมาผลิตเป็นถุงมือยาง และถุงยางอนามัย จากนั้นทำการส่งออก

ทั้งนี้อินเดียยังเป็นตลาดยางพาราที่สำคัญอีกตลาดหนึ่งเพราะนอกจากจะปลูกได้ในปริมาณมากแล้วยังมีความต้องการใช้ในประเทศสูงอีกด้วย แต่ก็ไม่ได้มีการนำเข้ายางพาราจากประเทศไทยแต่นำเข้าจากประเทศอินโดนีเซียแทน

****หมายเหตุ สำหรับสรุปสัมภาษณ์ข้อมูลฉบับเต็มจะแสดงข้อมูลในภาคผนวก ค**



แผนภาพที่ 5.25 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูล Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC)

5.2.1.4 สัมภาษณ์ท่าเรือ Pelabuhan Tanjung Pelepas Sdn Bhd. (PTP Port)

ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ The Port of Tanjung Pelepas (PTP) เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ทาง East-west ของสายการบินเรือ เพื่อรองรับการเดินเรือจากแหล่งต่าง ๆ และมีจุดแข็งคือไม่ประสบปัญหาเรื่องน้ำขึ้นหรือน้ำลง ซึ่งจะมีการเดินเรือเข้ามาที่ท่าเป็นประจำทุก ๆ วัน โดยที่ทาง PTP จะเป็นผู้บริหารจัดการดูแลเรื่องต่างๆ ของสายการบินเรือ ทั้งนี้ทาง PTP ยังมีบริษัทที่ทำงานร่วมกันอีก 3 บริษัทได้แก่ MMC Corporation Berhad (MMC) ซึ่งเป็นบริษัทของมาเลเซียเอง ก่อตั้งเมื่อปี 1981 ซึ่งดำเนินการครอบคลุมในเรื่องของ Port & Logistics Energy & Utility Engineering & Construction และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ดังแสดงรายละเอียดในแผนภาพที่ 5.25 การดำเนินงานยังรวมถึงการลงทุนในต่างประเทศอีกด้วย MMC มีผลประกอบการเมื่อปี 2014 เป็นเงินจำนวน 2.43 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนและมีท่าเรือของตัวเองที่ปีนังและพอร์ตกลัง

PTP มีศักยภาพในเรื่องของสถานที่ตั้งและการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายที่สามารถติดต่อกับทุกโหมดการขนส่งได้อย่างรวดเร็ว และอยู่ใกล้กับสิงคโปร์ และประเทศชางเคียง และอยู่ห่างจากกรุงกัวลาลัมเปอร์เพียง 3 ชั่วโมงครึ่ง และห่างจากด่านปาดังเบซาร์ประมาณ 800 กิโลเมตร พื้นที่ของ PTP มีทั้งหมด 3,500 เอเคอร์ 2,000 เอเคอร์เป็นพื้นที่สำหรับท่าเรือ และ 1,500 เป็นพื้นที่สำหรับเขตพื้นที่ฟรีโซน ท่าเรือ PTP มีแผนที่จะพัฒนาและขยายท่าเรือเทียบท่าเป็น 95 ท่าและมี Capacity มากถึง 150 ล้าน TEU ทั้งนี้ PTP ติดอันดับ Top 20 ของท่าเรือโดยอยู่ที่อันดับที่ 18 ซึ่งอันดับ 1 คือเซี่ยงไฮ้ อันดับ 2 คือสิงคโปร์ ซึ่งแหลมฉบังจะอยู่อันดับที่ 21 ในอนาคต PTP มีการขยายพื้นที่เขตฟรีโซน เนื่องจากจะมีการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า และทาง PTP มีความชำนาญทางเส้นทางเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ปัจจุบันในเขตฟรีโซนมีบริษัทตั้งอยู่ประมาณ 40 บริษัท และมีบริษัท BMW มาตั้งเพื่อดำเนินการเป็นศูนย์กระจายสินค้าและเป็นแหล่งรวบรวมอะไหล่รถยนต์ รวมถึงบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มีชื่อเสียงมาตั้งอยู่และอื่น ๆ ที่เป็นบริษัทของมาเลเซีย และเน้นการเป็น Green Industry ทาง PTP จะพยายามบริหารเวลาของเรือที่จะเข้ามาเทียบท่าโดยจะใช้เวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง สำหรับการขนส่งจาก 100% จะแบ่งเป็น Transshipment 94% นำเข้า 4% และ ส่งออก 2% และสินค้าจะเป็นพวกสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่าง ๆ

****หมายเหตุ สำหรับสรุปสัมภาษณ์ข้อมูลฉบับเต็มจะแสดงข้อมูลในภาคผนวก ค**



แผนภาพที่ 5.26 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูล ท่าเรือ Pelabuhan Tanjung Pelepas Sdn Bhd. (PTP Port)

5.2.1.5 การสัมภาษณ์สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำประเทศสิงคโปร์

ที่สิงคโปร์มีบริษัทที่สร้างขึ้นซึ่งเป็นบริษัทของคนไทยเข้ามาตั้ง ทั้งนี้ดำเนินการทำเพียงแต่เรื่องเอกสารสัญญาเท่านั้น เนื่องจากต้นทุนการผลิตที่สิงคโปร์สูง ค่าแรงงานและค่าเช่าที่มีราคาแพง ซึ่งค่าเช่าที่คิดเป็นต่อหน่วยตารางฟุต สำหรับค่าแรงขั้นต่ำนั้นจะอยู่ที่ประมาณ 10-12 ดอลลาร์สิงคโปร์ การที่จะเข้ามาทำงานในประเทศมีข้อกำหนดเรื่องรายได้ที่จะสามารถจ้างงานได้ สิงคโปร์มีความชำนาญด้านโลจิสติกส์อยู่แล้วแต่ทางสิงคโปร์เองก็พยายามผลักดันให้เรื่องโลจิสติกส์พัฒนาให้ดียิ่งขึ้น รวมถึงการใช้เทคโนโลยีเข้ามาทำงาน เพราะการทำงานของสิงคโปร์จะใช้ระบบออนไลน์ทั้งหมด และใช้เทคโนโลยีมาเป็นแนวทางการดำเนินงานทั้งหมด

สินค้าหลักจะเป็นสินค้าอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่ เช่น น้ำมัน แต่ทางสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเคยมีการพูดคุยกับทาง ปตท. ที่ส่งน้ำมันมาสิงคโปร์นั้นจะเป็นในลักษณะที่ทางไทยเหลือใช้ในประเทศแล้วจึงส่งออก สำหรับที่สิงคโปร์ภาษีสรรพสามิตจะมีเก็บอยู่ 4 กลุ่ม ได้แก่ น้ำมัน รถยนต์ แอลกอฮอล์ และบุหรี่ ในเรื่องของข้าวก็ยังเป็นสินค้าหลักที่สำคัญของสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีกฎเรื่องการห้ามตัดต้นไม้หากต้องการตัดต้องทำเรื่องขออนุญาตจากทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับเรื่องการลงทุนที่สิงคโปร์มีข้อกำหนดว่าจะต้องมีเงินลงทุนอย่างน้อย 1 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ทั้งนี้ทางรัฐบาลจะพิจารณาถึงความเสี่ยงเป็นกรณีไปตามแต่ละบริษัทที่เข้ามาขอจดทะเบียน ส่วนผู้ประกอบการไทยเข้ามาน้อย เนื่องจากต้องใช้เงินทุนสูงจะมี SCG มีบริษัทเคมีภัณฑ์ และกลุ่มของเบียร์ช้าง ก่อนหน้านี้เคยมีร้านอาหาร Coffee Bean by Dao เข้ามาเปิดแต่เมื่อหมดสัญญาาก็ปิดไป

สำหรับการเข้ามาประกอบอาชีพของคนต่างชาตินั้นทางสิงคโปร์จะพิจารณาโดยมีเงื่อนไขตามที่กำหนดเพราะทางสิงคโปร์ค่อนข้างจะสงวนอาชีพไว้ให้คนของสิงคโปร์เอง ทางสิงคโปร์ใช้ 4 ภาษาที่เป็นภาษาราชการ สิงคโปร์ห้ามนำเข้าเนื้อหมูจากประเทศไทยเนื่องจากเป็นห่วงเรื่องปากเท้าเปื่อยที่จะมาระบาดในสิงคโปร์ สำหรับเนื้อไก่ทางสิงคโปร์จะนำเข้าเนื้อไก่จากบราซิล เนื่องจากมีราคาถูกเพราะบราซิลมีแหล่งอาหารสัตว์จำนวนมาก เรื่องของการส่งออกทางสิงคโปร์จะแบ่งการส่งออกเป็น 2 ประเภทได้แก่ 1. Domestic Export คือการแปรรูปหรือมีการผลิตและส่งออก ส่วน 2. Re-Export จะเป็นการที่สินค้าเข้ามาและเก็บไว้ในคลังสินค้าโดยมียังไม่มีการแปรรูปหรือการผลิตใด ๆ และส่งออกไปอีกที่ เช่นบริษัทเกี่ยวกับชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องนำเข้าชิ้นส่วนมาจากไทย รวมถึงบริษัทผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน เนื่องจากค่าเช่าที่และค่าแรงค่อนข้างสูง ซึ่งทางสิงคโปร์จะยึดตาม World Trade Atlas ในการแยกประเภทการส่งออก

****หมายเหตุ สำหรับสรุปสัมภาษณ์ข้อมูลฉบับเต็มจะแสดงข้อมูลในภาคผนวก ค**



แผนภาพที่ 5.27 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำประเทศสิงคโปร์

5.2.2 การเดินทางสาธารณรัฐประชาชนจีน

ในเดือนมิถุนายน 2558 ทางทีมผู้วิจัยได้เดินทางไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เมืองชิงเต่า มณฑลซานตง ซึ่งเป็นเมืองพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเล และเป็นที่ตั้งท่าเรือที่สำคัญอันดับ 3 ของจีน เพื่อทำการสำรวจและเก็บข้อมูลในเรื่องของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานที่เป็น Best Practice โดยได้เข้าสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

5.2.2.1 การสัมภาษณ์ Rubber Valley Group

จากการเข้าสัมภาษณ์ในครั้งนี้ ทางทีมผู้วิจัยได้เข้าสำรวจและเก็บข้อมูล ณ Qingdao University of Science and Technology, Key Laboratory of Rubber-Plastics, LANXESS Rubber Research Center Qingdao และ Nature Rubber Exchange ซึ่งเป็นสถานที่วิจัยและพัฒนายางพารา ซึ่ง Rubber Valley Group จัดตั้งในปี 2553 ภายใต้ความร่วมมือระหว่างสมาพันธ์อุตสาหกรรมยางพาราจีน รัฐบาลท้องถิ่นเขตซีอเป่ย์ มหาวิทยาลัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งเมืองชิงเต่า และบริษัท MESNAC จำกัด เป็นแพลตฟอร์มบริการด้านอุตสาหกรรมเคมียางพารา มีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างการบูรณาการขั้นสูงด้านเคมีและอุตสาหกรรมยางพาราระหว่างรัฐบาล ภาคการผลิต มหาวิทยาลัย การวิจัยและทุนด้วยระบบแพลตฟอร์ม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราที่ยั่งยืน ผู้ประกอบการใน Rubber Valley ประกอบด้วยผู้ผลิตต้นน้ำถึงปลายน้ำ มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนระหว่างกัน ระบบแพลตฟอร์มของ Rubber Valley ประกอบด้วย 12 สาขา ได้แก่ นวัตกรรมเทคโนโลยี บ่มเพาะธุรกิจ ทรัพยากรทางปัญญา การศึกษาและทรัพยากรมนุษย์ การซื้อขายสินค้า การพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) คลังสินค้าและโลจิสติกส์ จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า เครือข่ายข้อมูล สื่อกลางการบริการ การเงินและเงินทุน และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดย Rubber Valley ประสงค์จะเป็น Silicon Valley ของโลกอุตสาหกรรมเคมียางพารา

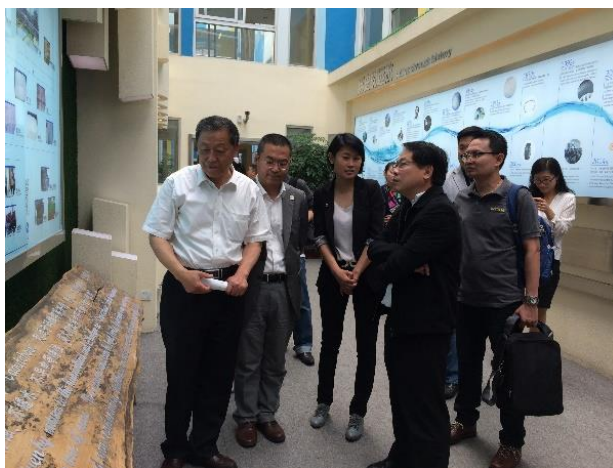
นอกจากการให้บริการดังกล่าวข้างต้นแล้วทาง Rubber Valley ยังมีความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ รวมถึงประเทศไทยในการร่วมมือกันพัฒนาและทำข้อตกลงร่วมกัน ประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม และฟิลิปปินส์ เป็นประเทศหลักในการปลูกยางพารา ส่วนจีน ยุโรป และอเมริกา เป็นประเทศที่ใช้ยางพารา ผลผลิตของยางพาราจากทั่วโลกในปี 2013 มีปริมาณ 11.67 ล้านตัน มาจากประเทศไทยจำนวน 4.14 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก สำหรับประเทศจีนเป็นประเทศที่ใช้ยางพารามากถึง 4.2 ล้านตัน หรือคิดเป็น 37% ของปริมาณการใช้จากทั่วโลก และมีแนวโน้มว่าจะมีการใช้ปริมาณที่มากขึ้นเรื่อย ๆ เมืองชิงเต่ามีความได้เปรียบในหลาย ๆ อย่างเช่น เรื่องของพื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กับทะเลมีท่าเรือง่ายต่อการขนส่ง ซึ่งท่าเรือชิงเต่าเป็นท่าเรือที่มีปริมาณการค้าของยางพารามากที่สุด คลังสินค้าท่าเทียบขนของเมืองชิงเต่าได้ถูกใช้ในงานของ Rubber Valley Supply Chain Co., Ltd โดยความร่วมมือของสมาคมยางพาราไทยและ COSCO ซึ่ง Rubber

Valley ได้สร้างและออกแบบการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องยางพาราไว้อย่างครบวงจรไม่ว่าจะเป็นเรื่องการผลิตและการจัดการโลจิสติกส์รวมถึงลูกค้า

Rubber Valley ก็ยังมีการพัฒนาในการให้บริการต่อไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ในปี 2016 มีแผนที่จะจัดทำระบบเรื่องการเงินให้เป็นระบบ E-Commerce ทั้งหมด และจะมียอดมูลค่าการค้าสูงถึง 1 ล้านล้านหยวน ในปี 2021 จะสร้างศูนย์การให้บริการดังนี้ Global Rubber Products Trading Center, Global Scientific Research & Technology Center, Global talent Exchange & Training Center, Global Exhibition & Culture Exposition Center รวมถึง Global Information Center ซึ่งหากในปี 2016 ศูนย์การให้บริการต่าง ๆ แล้วเสร็จก็จะสามารถสร้างชื่อเสียงให้กับ Rubber Valley ให้เป็นที่รู้จักของทั่วโลกในเรื่องของเคมีและอุตสาหกรรมยางพารา

ใน Rubber Valley มีบริษัทที่ตั้งอยู่ 216 บริษัท ซึ่งเป็นบริษัทของจีนเองและเป็นบริษัทที่มาจากต่างประเทศ รวมถึง 3 บริษัทชั้นนำในเรื่องของ R&D และ 6 ศูนย์ทดสอบและวิศวกรรมศาสตร์ และ 62 สถาบันการวิจัย Rubber Valley นอกจากนี้ยังมีความสัมพันธ์อันดีกับอเมริกา ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย รัสเซีย แอฟริกา และอื่น ๆ อีกหลายประเทศ

**** หมายเหตุ สำหรับสรุปสัมภาษณ์ข้อมูลฉบับเต็มจะแสดงข้อมูลในภาคผนวก ค**



แผนภาพที่ 5.28 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูล Rubber Valley Group

5.2.2.2 การสัมภาษณ์สถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองชิงต่าว

เมืองชิงต่าว ตั้งอยู่ในมณฑลซานตง ทางตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศจีน ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือที่สำคัญอันดับ 3 ของจีน มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าสูงเป็นอันดับ 7 ของโลกในปี 2557 มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือชิงต่าว 480 ล้านตัน ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ 16.58 ล้านตู้ การค้าของไทยกับชิงตาวนั้น ไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้าในปี 2557 การค้าของทั้ง 2 ประเทศมีมูลค่ารวม 25,048 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สินค้าหลักที่ชิงตาวนำเข้าจากไทยได้แก่ ยางพารา มันสำปะหลัง เม็ดพลาสติก คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วน เคมีภัณฑ์ และผลิตภัณฑ์ไม้ ในขณะที่ชิงต่าวส่งออกสินค้าประเภทผ้าผืน อาหาร และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ไปยังประเทศไทย

ข้อมูลในปี 2556 มณฑลซานตงนำเข้ายางพาราจากประเทศไทย 1.347 ล้านตัน มูลค่า 3,768.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตามในปี 2557 ปริมาณการนำเข้าลดลงโดยมีมูลค่านำเข้า 2,752.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในส่วนของด้านการลงทุน ไทยเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมเลี้ยงสัตว์ในเมืองชิงต่าว ในขณะที่ชิงต่าวไปลงทุนในประเทศไทยหลายสาขา เช่น ผลิตรายรถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า โดยมีโครงการร่วมทุนตั้งโรงงานเปียร์ชิงต่าวในประเทศไทย ซึ่งไทยมีนโยบายส่งเสริมให้นักลงทุนชิงต่าวไปลงทุนในสาขาการแปรรูปยางพาราในไทย นอกจากนี้มณฑลซานตงยังเป็นฐานอุตสาหกรรมที่สำคัญในสาขาพลังงาน เคมีภัณฑ์ เครื่องจักร วัสดุก่อสร้าง เช่น เหล็กกล้า โลหะ ซีเมนต์ ยางรถยนต์ อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องจักรกล สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม

อาหารแปรรูป และมีแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคตโดยให้ความสำคัญกับเรื่องของพลังงานทดแทน วัสดุใหม่ การผลิต ยาจกผลิตภัณฑ์ชีวภาพ เทคโนโลยีสารสนเทศแห่งอนาคต การผลิตอุปกรณ์โดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

มูลค่าวัตถุดิบของยางพาราที่ไทยเราส่งออก หากเราสามารถแปรรูปจากมูลค่าวัตถุดิบได้ 30 % ก็จะสามารถสร้าง มูลค่าเพิ่มให้กับประเทศไทยได้เป็นอย่างมาก ส่วนหนึ่งของการเปิดสถานกงสุล ณ เมืองชิงต่าวก็เป็นเรื่องของผลิตภัณฑ์ ยางพาราของไทยด้วยเช่นกัน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการยางพารารวมถึงเกษตรกรที่ต้องการหา ตลาดใหม่ และอย่างที่เราทราบกันดีว่ามณฑลซานตงเป็นแหล่งผลิตยางรถยนต์ขนาดใหญ่ รวมถึงผลิตรองเท้า และอื่น ๆ ที่ต้องใช้ ยางพาราในการผลิต ดังนั้น Rubber Valley จึงถูกตั้งขึ้นมาเพื่อเป็นศูนย์วิจัยและสร้างนวัตกรรมในการผลิตสินค้า ซึ่งทาง ประเทศไทยโดยผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จึงได้สร้างความสัมพันธ์ กับทาง Rubber Valley และชักชวนนักลงทุนของจีนเข้าไปลงทุนในไทย ประกอบกับทางจีนมีนโยบายที่จะให้นักลงทุนของจีน ออกไปลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งได้มีนักลงทุนจีนเข้าไปดูพื้นที่ในประเทศไทยบ้างแล้ว เช่น อมตะนคร และที่ระยอง แต่จีนจะไม่ เน้นลงทุนในเวียดนาม เนื่องจากประเทศเวียดนามมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อจีน

ในส่วนของการมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมหากจีนเข้าไปลงทุนทำโรงงานอุตสาหกรรมในไทย ไทยเราจะต้องเข้มงวด ในเรื่องดังกล่าวเพื่อป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม โดย BOI หรือ กระทรวงอุตสาหกรรมที่ควรจะต้องกำหนด อีก ปัจจัยหนึ่งที่จีนมุ่งเน้นการลงทุนมาที่ไทยคือเรื่องของ การทุ่มตลาดกับสหรัฐ ปัจจุบันจีนส่งยางรถยนต์ให้กับสหรัฐได้น้อยลง และในปัจจุบันอุตสาหกรรมยางพาราของจีนอยู่ในขาหล่ง ดังนั้นจีนจึงเร่งสร้างความร่วมมือกับไทย ไทยเราก็ควรจะต้องเข้า มาร่วมตรงนี้โดยเฉพาะภาคเอกชน ประกอบการตลาดค้ายางพาราในไทยก็เกิดปัญหาเช่นกัน สินค้าจำพวกผลไม้ของไทยก็เป็น ที่นิยมของชาวจีน ซึ่งการขนส่งสินค้าผลไม้ไทยนั้นจะถูกส่งมาที่กวางโจว แล้วจะมีรถบรรทุกมารับแล้วกระจายตามพื้นที่ต่าง ๆ สำหรับท่าเรือที่ชิงต่าวก็มีเจ้าหน้าที่ CIQ ทำการตรวจสินค้า ดังนั้นถ้าสินค้าเข้ามาก็สามารถตรวจรับและกระจายต่อไปได้ แต่ ปัญหาที่พบอีกอย่างหนึ่งก็คือ การที่จีนเข้าไปซื้อเหมาสวนผลไม้ที่ประเทศไทยจึงทำให้ผลไม้ไม่พอบริโภคในประเทศ ทาง กระทรวงเกษตรของไทยจึงมีความกังวลเรื่องนี้เป็นอย่างมาก

****หมายเหตุ สำหรับสรุปสัมภาษณ์ข้อมูลฉบับเต็มจะแสดงข้อมูลในภาคผนวก ค**



แผนภาพที่ 5.29 สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลสถานกงสุลใหญ่ ณ เมืองชิงต่าว

บทที่ 6 แบบจำลองทางธุรกิจ

ในบทนี้จะกล่าวถึงบทวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อน โอกาส และ อุปสรรคของผู้ประกอบการในพื้นที่ และนำเสนอแบบจำลองธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการในพื้นที่ รวมถึงนำเสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการค้าและการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา โดยจะนำเสนอแนวทางแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ระยะกลาง และ ระยะยาว ซึ่งแนวทางการพัฒนาระยะสั้นจะเป็นส่วนที่กระทำได้ในพื้นที่จังหวัดสงขลาได้ มุ่งเน้นการพัฒนาสินค้าและกระบวนการผลิต มีความตระหนักถึงมาตรฐานสินค้าในระดับสากล ระยะกลางจะเป็นการพัฒนาผู้ประกอบการกลางน้ำให้มีความเป็นมืออาชีพ สร้างกลุ่มที่มีความเข้มแข็ง พร้อมทั้งจะทำการส่งสินค้าออกไปขายในตลาดนานาชาติ ในส่วนของระยะยาวจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยต่ออุตสาหกรรมปลายน้ำ รวมถึงมาตรการทางเศรษฐกิจที่ส่งเสริมให้เกษตรกรชาวสวนยาง บางส่วนหันไปเพาะปลูกสินค้าเศรษฐกิจชนิดอื่น

6.1 บทวิเคราะห์การจัดแบบจำลองทางธุรกิจ

จากการลงสำรวจพื้นที่ และการรับทราบปัญหาของเกษตรกรชาวสวนยางพาราในเขต อ.สะเดา จ.สงขลา พบว่าปัญหาหลักมีลักษณะเช่นเดียวกับ พื้นที่อื่น ๆ ที่มีการผลิตยางเป็นสินค้าหลัก ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นปัญหาในระดับจุลภาค และระดับมหภาค ได้ดังนี้

6.1.1 แบบจำลองธุรกิจ

- (1) ระบบการผลิตสินค้าภายในพื้นที่ ยังคงเป็นการผลิตในอุตสาหกรรมขั้นต้น ซึ่งส่วนใหญ่ยังอยู่ในรูปวัตถุดิบ เช่น น้ำยาง ยางแผ่นดิบ แผ่นยางรมควัน ฯลฯ ซึ่งจะต้องถูกนำไปเป็นวัตถุดิบ เพื่อผลิตสินค้าอื่นๆ ที่ใช้ยางพาราเป็นส่วนประกอบ
- (2) เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตสินค้าแปรรูปขั้นต้นเหล่านี้ ยังไม่มีคุณภาพ โดยส่วนใหญ่จะเป็นเทคโนโลยีในระดับพื้นบ้าน หรือระดับครัวเรือนซึ่งอาศัยความคุ้นเคยที่ทำมาแต่โบราณ ส่งผลให้สินค้าจากยางพาราเหล่านี้มีคุณภาพต่ำ เช่น มีการปนเปื้อนในน้ำยาง การผลิตยางแผ่นดิบส่วนใหญ่ยังมีคุณภาพต่ำ (ชั้น 3, 4, 5)
- (3) จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่ทำหน้าที่แปรรูปวัตถุดิบ หรือสินค้าขั้นต้นของยางพารา ให้กลายเป็นสินค้าในอุตสาหกรรมปลายน้ำที่มีมูลค่าสูงในพื้นที่ อ.สะเดา มีจำนวนน้อยและไม่ใช่วางานของผู้ประกอบการไทย ดังนั้น น้ำยาง ยางแผ่นดิบ และยางแผ่นรมควันที่ผลิตได้ในพื้นที่ ส่วนใหญ่จะถูกส่งออกไปยังประเทศปลายทางที่มีโรงงานแปรรูป อาทิ มาเลเซีย จีน และ ญี่ปุ่น

ปัญหาระดับมหภาค

- (1) ตลาดของยางพารา เป็นตลาดที่ผู้ซื้อรายใหญ่อำนาจในการต่อรองราคาสูง ซึ่งได้แก่ จีน ที่มีนโยบายส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตยางพาราที่เป็นวัตถุดิบ เช่น การส่งเสริมให้เกษตรกรในประเทศที่กำลังพัฒนาปลูกยางพารา และขายให้กับจีนในรูปของวัตถุดิบ หรือสินค้าแปรรูปขั้นต้น
- (2) การค้าระหว่างประเทศในตลาดยาง และผลิตภัณฑ์ยาง มีระดับการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การแข่งขันที่มาจากประเทศผู้ผลิตยางพาราซึ่งมีความเชี่ยวชาญในแง่มุมที่แตกต่างกันไป อาทิ ประเทศอินโดนีเซียมีศักยภาพในการขยายการผลิตยางแปรรูปขั้นต้นโดยอาศัยความได้เปรียบทางด้านค่าจ้างแรงงานที่มีราคาถูกทางด้านมาเลเซียแม้ว่าในปัจจุบันจะมีแผนการลดพื้นที่การปลูกยางพาราลง และลดการผลิตยางพาราขั้นต้น แต่มาเลเซียเริ่มที่จะหันไปให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ยางที่ผลิตจากน้ำยางข้น ขณะที่ เกาหลีใต้ จีน และไต้หวัน เป็นประเทศผู้นำเขายางแปรรูปขั้นต้น แต่มีเทคโนโลยีขั้นสูงในการแปรรูป

ผลิตภัณฑ์จากยาง เช่น ถุงมือยาง รองเท้า พื้นรองเท้า สายพาน ท่อยาง ฯลฯ สำหรับกรณีของประเทศไทยยังคงมีต้นทุนการผลิตยางขึ้นต้นที่สูงกว่าประเทศผู้ผลิตรายอื่น ๆ โดยมีสาเหตุหลักมาจาก นโยบายการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำของภาครัฐ การขาดการพัฒนาประสิทธิภาพ และการขาดนวัตกรรมในการสร้างผลิตภัณฑ์ยาง ทำให้ยาง และ ผลิตภัณฑ์ยางจากประเทศไทยเสียเปรียบการแข่งขันในตลาดโลก ทั้งในแง่ของต้นทุนการผลิต และ การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ยางพารา

- (3) การตกต่ำลงของภาวะเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้อุปสงค์ของการบริโภคมวลรวมที่มีต่อการส่งออกลดลง ส่งผลให้เกิดปัญหาอุปทานส่วนเกิน (Excess Supply) ในอุตสาหกรรมยางพารา (แสดงในตารางที่ 6.1) และในสินค้าประเภทต่างๆ ที่มีการใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบในการผลิต อาทิ รถยนต์ ยางรถยนต์ ถุงมือยาง ฯลฯ ซึ่งแน่นอนว่าย่อมส่งผลกระทบต่อราคายางพาราในฐานะที่เป็นวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต

ตารางที่ 6.1 จำนวนผลผลิตยางพารา เปรียบเทียบกับปริมาณใช้ยางพาราในช่วงปี 2553 – 2557

(ล้านตัน)

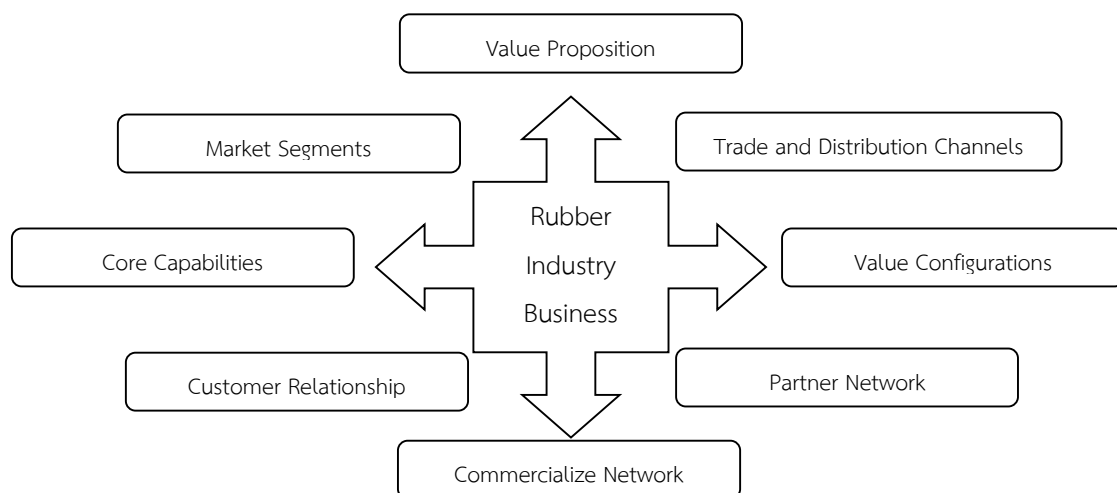
ปี	ปริมาณการผลิตยางพาราในประเทศไทย	ปริมาณการใช้ยางพาราในประเทศไทย	ปริมาณการผลิตยางพาราโลก	ปริมาณการใช้ยางพาราในตลาดโลก
2553	3.25	0.46	10.39	10.76
2554	3.57	0.49	11.23	10.98
2555	3.78	0.51	11.60	11.01
2556	4.14	0.52	12.04	11.36
2557	4.20	0.55	12.22	11.59

ที่มา: สถานการณ์สินค้าเกษตรที่สำคัญและแนวโน้ม ปี 2558, สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

- (4) การพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตยางสังเคราะห์ (Synthetic Rubber) จากน้ำมันประกอบกับราคาน้ำมันที่อยู่ในช่วงตกต่ำ ทำให้อุปสงค์ที่มีต่อการใช้ยางธรรมชาติลดลง

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงไม่น่าแปลกใจว่า ราคายางพารามีแนวโน้มที่ลดลงตลอด (Downward Trend) ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา และน่าจะยังคงมีแนวโน้มที่ลดลงไปอีกในอนาคต ถ้าอุปสงค์ของการบริโภคน้ำมันยางพาราไม่มีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น สิ่งที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง คือ เกษตรกรผู้ปลูกยางพารา ซึ่งได้รับผลกระทบอย่างมากจากราคายางพาราที่ตกต่ำ

เพื่อที่จะนำเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าวของอุตสาหกรรมยางพาราในพื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา คณะผู้วิจัย จึงขอเสนอแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ซึ่งครอบคลุมการแก้ปัญหาภาพรวมใน 8 มิติหลักของอุตสาหกรรมยางพาราไทย (แสดงในแผนภาพที่ 6.1)



แผนภาพที่ 6.1 แบบจำลองทางธุรกิจสำหรับอุตสาหกรรมยางพาราไทย

สำหรับแบบจำลองทางธุรกิจ 8 มิติหลัก มีรายละเอียด ดังนี้

1. การสร้างคุณค่า และการนำเสนอคุณค่า (Value Proposition)

เมื่อพิจารณาตลาดยางพารา ซึ่งเป็นตลาดที่ผู้ซื้อรายใหญ่เป็นผู้ที่มีอำนาจในการต่อรองราคา ซึ่งแน่นอนที่ว่าผู้ซื้อเหล่านี้ย่อมต้องการยางพาราในฐานะที่เป็นวัตถุดิบขั้นต้นในการผลิต อาทิ น้ำยาง ยางแผ่น ยางอัดก้อน ฯลฯ ไปใช้ในการผลิตสินค้าของตน โดยเลือกใช้ผลผลิตที่มีคุณภาพ และราคาที่ยุติธรรม ดังนั้น การนำเสนอคุณค่าของยางพาราในฐานะเป็นวัตถุดิบขั้นต้นจึงต้องมุ่งเน้นไปที่ประเด็นต่างๆ ต่อไปนี้

1.1 การปรับปรุงประสิทธิภาพ และคุณภาพของอุตสาหกรรมยางพาราต้นน้ำ และกลางน้ำ ได้แก่

- กำหนดพื้นที่เพาะปลูกยางพารา การกำหนดเขตพื้นที่ของประเทศซึ่งมีความเหมาะสมสำหรับการปลูกยางพาราถือเป็นมาตรการในการเพิ่มผลผลิตต่อการในการปลูกยางพารา ทั้งนี้ เพื่อลดต้นทุนในการผลิตของเกษตรกร นอกจากนี้ยังเป็นการควบคุมไม่ให้อุปทานของยางพาราที่ผลิตได้ในแต่ละปีสูงเกินกว่าปริมาณอุปสงค์ ซึ่งเป็นผลทำให้ราคาของยางพาราลดต่ำ
- การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มคุณภาพของผลผลิตยางพาราในอุตสาหกรรมต้นน้ำ ทั้งในส่วนของการน้ำยาง ยางแผ่นดิบ ยางแผ่นรมควัน ฯลฯ ซึ่งสามารถทำได้หลายวิธี เช่น การพัฒนาสารเคมีที่ใช้ในการรักษาคุณภาพของน้ำยางดิบ การพัฒนาวิธีตรวจสอบคุณภาพน้ำยางพาราอย่างง่าย และมีต้นทุนต่ำเพื่อให้เกษตรกรได้ทราบถึงคุณภาพของน้ำยางจากสวนของตนเอง การปรับปรุงห้องรมควัน เตารมควัน การพัฒนาโรงงานต้นแบบอัดยางก้อน ฯลฯ
- การให้ความรู้ความเข้าใจกับเกษตรกร เกี่ยวกับความรู้ด้านกระบวนการผลิตยางที่ดี และเหมาะสม (Good Manufacturing Practice: GMP)

1.2 การส่งเสริมให้มีโรงงานแปรรูปน้ำยางพารา รวมทั้ง โรงงานที่แปรรูปผลิตภัณฑ์ต้นน้ำ และกลางน้ำของยางพารา ให้มีจำนวนมากขึ้นในประเทศ ประกอบด้วย

- การสนับสนุนทางด้านนโยบาย การให้สิทธิประโยชน์ และแหล่งเงินทุนสนับสนุนสำหรับนักลงทุนไทย และต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม นโยบายการสนับสนุนดังกล่าวจะต้องเป็นนโยบายการเพิ่มมูลค่ายางพาราทั้งโซ่อุปทาน ซึ่งแต่ละส่วนไม่ควรที่จะเป็นอิสระแก่กัน กล่าวคือ นโยบายการส่งเสริมควรจะสอดรับกันทั้งในส่วน ของ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ทั้งนี้ การกำหนดประเภทของอุตสาหกรรมที่ควรส่งเสริม รวมไปถึง การพิจารณาความสามารถของอุตสาหกรรมดังกล่าว ที่มีต่อการดูดซับอุปทานส่วนเกินของยางต้นน้ำ ถือเป็นเงื่อนไขประการแรกที่ควรพิจารณา
- การปรับปรุงการดำเนินงานของสหกรณ์ชาวสวนสวนยางพารา ให้ทำหน้าที่เพิ่มเติมในการรวบรวมน้ำยาง และการแปรรูปน้ำยางในรูปแบบต่างๆ เท่าที่งบประมาณ หรือตลาดจะเอื้ออำนวย ทั้งนี้ สหกรณ์ถือเป็นโครงสร้างที่ประเทศมีอยู่เดิม และเป็นโครงสร้างที่ใกล้ชิดกับตัวเกษตรกรมากที่สุด ดังนั้น การให้สหกรณ์เป็นศูนย์กลางรวบรวมน้ำยาง รวมไปถึงการแปรรูปเบื้องต้น จะเป็นประโยชน์ในแง่ของจำนวนเม็ดเงินที่จะใช้ในการลงทุน การสร้างมาตรฐาน และคุณภาพร่วมกันในกลุ่มเกษตรกร รวมทั้งการเพิ่มอำนาจการต่อรองทางด้านราคา

1.3 การจัดทำมาตรฐานคุณภาพผลิตภัณฑ์ยางของประเทศ และการเร่งรัดกระบวนการรับรองคุณภาพผลิตภัณฑ์ยางให้กับเกษตรกร ประกอบด้วย

- การจัดตั้งห้องปฏิบัติการทดสอบผลิตภัณฑ์ยางที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ และสอดคล้องกับการตรวจคุณภาพยางพาราของประเทศคู่ค้าที่สำคัญ อาทิ สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น จีน ฯลฯ รวมทั้งการออกใบรับรองคุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่ผ่านการตรวจสอบจากห้องปฏิบัติการดังกล่าว ทั้งนี้ มาตรฐานของยางพารา ถือเป็นมาตรการที่ประเทศคู่ค้า สามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือที่ไม่ใช่ภาษีในการกีดกันยางพาราจากประเทศไทย (Non – Tariff Barriers: NTBs)
- การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชนภายในประเทศทั้งหมดที่เกี่ยวข้องในการจัดทำมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยางอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การขอความช่วยเหลือจากบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญภายในประเทศ นักวิทยาศาสตร์ อาจารย์มหาวิทยาลัย ฯลฯ ซึ่งสามารถให้ข้อคิดเห็น และมีความสามารถในการวิเคราะห์ประเมินผล ทั้งนี้ ภาครัฐก็สามารถทำหน้าที่ในการสนับสนุนในส่วนของเงินทุนเพื่อสนับสนุนการวิจัยบางส่วน ขณะที่ ภาครัฐ สามารถสนับสนุนทั้งในส่วนของเงินงบประมาณ และการออกนโยบายเพื่อสนับสนุนงานวิจัยต่างๆ เช่น การลดภาษีเครื่องจักร อุปกรณ์ ที่ใช้การทำวิจัย การให้สิทธิพิเศษ การสร้างความเข้าใจกับประเทศคู่ค้าในเรื่องของมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยางของประเทศ ไทย รวมทั้ง มาตรการทางกฎหมายในประเด็นต่างๆ เช่น กฎหมายคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา ฯลฯ

การปรับปรุงประสิทธิภาพตามมาตรการข้างต้น มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกษตรกรสามารถผลิตผลผลิตยางที่มีมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับของผู้ซื้อ ลดต้นทุนการผลิต ซึ่งจะสร้างเป็นการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้ง เป็นการสร้างความเข้มแข็งเบื้องต้นให้กับตนเองในการต่อรองทางด้านราคากับผู้ซื้อ

2. การแบ่งส่วนตลาด (Market Segments)

ในส่วนของ การแบ่งกลุ่มตลาดของลูกค้าในอุตสาหกรรมยางพารา สามารถแบ่งออกได้ 2 ลักษณะ คือ

2.1 กลุ่มลูกค้าภายในประเทศ (Domestic Customers) ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้ยางพารา และผลิตภัณฑ์จากยางพาราเป็นวัตถุดิบ หรือ สินค้าขั้นกลางในการผลิต ซึ่งมีแนวโน้มของการใช้ยางพาราที่เพิ่มขึ้นจากการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนต่างชาติในกิจการที่เกี่ยวข้อง (แสดงในตารางที่ 6.2) ซึ่งประกอบด้วย¹

- อุตสาหกรรมยางล้อ ถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีความต้องการใช้ยางพาราสูงสุด ซึ่งพบว่ามีการใช้ยางพาราเพิ่มขึ้น จาก 315,244 ตัน ในปี 2553 เป็น 363,390 ตัน ในปี 2557 หรือ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.83 ต่อปี)
- อุตสาหกรรมถุงมือยาง มีการใช้ยางพาราเพิ่มขึ้นจาก 49,663 ตันในปี 2553 เป็น 73,570 ตัน ในปี 2557 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.83 ต่อปี)
- อุตสาหกรรมยางยืด มีการใช้ยางพาราเพิ่มขึ้นจาก 46,064 ตัน ในปี 2553 เป็น 70,360 ตัน ในปี 2557 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.93 ต่อปี)
- อุตสาหกรรมยางรัดของ มีการใช้ยางพาราเพิ่มขึ้นจาก 13,101 ตัน ในปี 2553 เป็น 15,650 ตัน ในปี 2557 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.80 ต่อปี)

¹ สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, สถานการณ์สินค้าเกษตรที่สำคัญและแนวโน้ม ปี 2558 เข้าถึงได้จาก http://www.oae.go.th/download/document_tendency/journalofecon2558.pdf

- อุตสาหกรรมอื่น ๆ มีการใช้ยางพาราลดลงจาก 34,565 ตัน ในปี 2553 เหลือ 27,029 ตัน ในปี 2557 (ลดลงร้อยละ 5.82 ต่อปี)

ตารางที่ 6.2 ปริมาณการใช้ยางพาราภายในประเทศจำแนกตามอุตสาหกรรม

(ตัน)

ปี	ยางล้อ	ถุงมือยาง	ยางยืด	ยางรัดของ	อื่นๆ	รวม
2553	315,244	49,663	46,064	13,101	34,565	458,637
2554	313,821	67,413	66,054	10,954	28,503	486,745
2555	339,612	66,381	67,078	10,032	21,949	505,052
2556	343,984	69,645	66,603	14,815	25,581	520,628
2557	363,390	73,570	70,360	15,650	27,029	550,000
ร้อยละ	3.83	5.83	8.93	6.80	-5.82	4.40

ที่มา: สถานการณ์สินค้าเกษตรที่สำคัญและแนวโน้ม ปี 2558, สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 6.3 ปริมาณการใช้ยางพาราภายในประเทศจำแนกตามชนิดของยาง

(ตัน)

ปี	ยางแผ่นรมควัน	ยางแท่ง	น้ำยางข้น	อื่นๆ	รวม
2553	119,693	140,759	115,205	82,980	458,637
2554	109,337	147,683	159,958	69,767	486,745
2555	127,453	164,774	134,394	78,785	505,052
2556	146,301	169,184	130,394	74,749	520,628
2557	154,550	178,730	137,750	78,966	550,000
ร้อยละ	8.36	6.33	1.54	-0.30	4.40

ที่มา: สถานการณ์สินค้าเกษตรที่สำคัญและแนวโน้ม ปี 2558, สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

สำหรับรูปแบบของยางพาราที่มีการบริโภคภายในประเทศเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อย (แสดงในตารางที่ 6.3) ได้แก่ ยางแท่ง (ร้อยละ 32.5 ของปริมาณความต้องการในปี 2557) แผ่นรมควัน (ร้อยละ 28.1 ของปริมาณความต้องการในปี 2557) น้ำยางข้น (ร้อยละ 25.1 ของปริมาณความต้องการในปี 2557) และยางประเภทอื่นๆ (ร้อยละ 14.3 ของปริมาณความต้องการในปี 2557) อย่างไรก็ตาม ลูกค้าภายในประเทศมีความต้องการยางพารา เพียงร้อยละ 13.1 ของปริมาณการผลิตยางพารารวมทั้งหมดของประเทศในปี 2557

2.2 กลุ่มลูกค้าจากต่างประเทศ (Foreign Customers) ประกอบด้วยประเทศคู่ค้าหลักที่สำคัญ ได้แก่ จีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา (แสดงในตารางที่ 6.4 และ 6.5) ดังนี้

- จีนมีแนวโน้มของการนำเข้ายางพารา ที่เพิ่มขึ้นจาก 1.12 ล้านตัน ในปี 2553 เป็น 2.22 ล้านตัน ในปี 2557 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.16 ต่อปี)
- มาเลเซีย นำเข้ายางพาราจากไทยเพิ่มขึ้นจาก 0.44 ล้านตัน ในปี 2553 เป็น 0.45 ล้านตันในปี 2557 (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.94 ต่อปี)
- ญี่ปุ่นมีแนวโน้มนำเข้ายางพาราจากไทยลดลงจาก 0.34 ล้านตัน ในปี 2553 เหลือ 0.26 ล้านตัน ในปี 2557 (ลดลงร้อยละ 6.72 ต่อปี)
- สหรัฐอเมริกานำเข้ายางพาราจากไทยลดลงจากปริมาณ 0.17 ล้านตัน ในปี 2553 เหลือ 0.15 ล้านตัน ในปี 2557 (ลดลงร้อยละ 5.70 ต่อปี)

ตารางที่ 6.4 ปริมาณการส่งออกยางพาราไทยจำแนกตามประเทศคู่ค้า

(ล้านบาท)

ปี	จีน	มาเลเซีย	ญี่ปุ่น	สหรัฐอเมริกา	อื่นๆ	รวม
2553	1.12	0.44	0.34	0.17	0.77	2.84
2554	1.34	0.36	0.34	0.21	0.81	3.06
2555	1.68	0.38	0.29	0.18	0.74	3.27
2556	2.14	0.46	0.29	0.15	0.78	3.82
2557	2.22	0.45	0.26	0.15	0.72	3.80
ร้อยละ	20.16	2.94	-6.72	-5.70	-1.71	8.37

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางที่ 6.5 ปริมาณการส่งออกยางพาราไทยจำแนกตามชนิดของยางพารา

(ล้านบาท)

ปี	ยางแผ่นรมควัน	ยางแท่ง	น้ำยางข้น	ยางคอมพาวด์	อื่นๆ	รวม
2553	0.69	0.93	0.54	0.47	0.21	2.84
2554	0.75	1.22	0.53	0.42	0.14	3.06
2555	0.66	1.29	0.57	0.65	0.10	3.27
2556	0.81	1.47	0.62	0.81	0.11	3.82
2557	0.90	1.40	0.65	0.65	0.20	3.80
ร้อยละ	6.27	10.57	5.42	13.94	-3.33	8.37

ที่มา: กรมศุลกากร

โดยสินค้ายางพาราที่ส่งออกจะอยู่ในรูปของ ยางแท่ง และยางคอมพาวด์ ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 10.57 และ 13.94 ในช่วงตั้งแต่ปี 2553 – 2557 รองลงมา คือ ยางแผ่นรมควันที่มีราคาสูงกว่ายางแท่งและยางคอมพาวด์ และ น้ำยางซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 6.27 และ 5.42 ในช่วงเวลาเดียวกัน โดยอัตราการเจริญเติบโตดังกล่าวมาจาก อัตราการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมรถยนต์ และยางรถยนต์ในประเทศจีน และอินเดีย ทั้งนี้การส่งออกอยู่ที่ประมาณร้อยละ 80 ของกำลังการผลิตทั้งหมด

จากข้อมูลข้างต้น แสดงภาพที่ชัดเจนว่า อุตสาหกรรมยางพาราต้นน้ำ และกลางน้ำของไทยต้องพึ่งพิงตลาดต่างประเทศเป็นหลัก จึงไม่น่าแปลกใจว่า ราคาขายที่ตกต่ำมาจากระบบเศรษฐกิจโลกที่อยู่ในช่วงขาลง ประกอบกับ นโยบายของประเทศคู่ค้าที่สำคัญอย่างจีน ที่ต้องการลดการพึ่งพิงการนำเข้าวัตถุดิบประเภทยางพาราจากต่างประเทศ โดยจีนพยายามส่งเสริมให้มีการขยายการลงทุนปลูกยางในประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และ เวียดนาม (CLMV) ทำให้พื้นที่ปลูกยางใน CLMV เพิ่มขึ้นปีละประมาณ 1 ล้านไร่ ส่งผลให้ผลผลิตยางของโลกเพิ่มขึ้นมากในปัจจุบัน ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้อุปทานของยางพาราล้นตลาด

ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สิ่งที่มาอุตสาหกรรม ทั้งในระดับมหภาค และระดับจุลภาคจะต้องมีการปรับตัวประกอบด้วย

- การเพิ่มปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ โดยการส่งเสริมให้มีการเพิ่มการลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางขั้นต้นให้เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่ม และลดสต็อกของยางพาราในปัจจุบัน ยกตัวอย่างเช่น การใช้ยางธรรมชาติผสมยางมะตอยลาดถนน ยางรองคอสพาน ยางกันชนหรือยางกันกระแทก เชื้อน/ฝายยาง ยางกันน้ำซึม (Water Stop) แผ่นยางปูอ่างเก็บน้ำ แผ่นยางเชื่อมรอยต่อสะพาน ยางกันรอยต่อคอนกรีต ลู่วิ่ง ยางปูพื้น (Rubber Block) พรมยางปูพื้น (Rubber Floor Mat) ถุงมือยาง ฯลฯ

- ส่งเสริมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานวัตกรรมใหม่ที่เกี่ยวข้องกับยางพารา โดยต้องอาศัยการสนับสนุนและความร่วมมือระหว่างภาคการศึกษา ภาคเอกชน และภาครัฐบาล
- การลดพื้นที่ปลูกยาง โดยการณรงค์ให้มีการโค่นต้นยางที่มีอายุมากกว่า 25 ปี ควบคู่ไปกับการให้ความรู้แก่เกษตรกรชาวสวนยางเกี่ยวกับ การปรับเปลี่ยนไปปลูกพืชชนิดอื่นที่ให้ผลตอบแทนมากกว่าการทำสวนยาง ซึ่งได้แก่ ปาล์มน้ำมัน มันสำปะหลัง อ้อย ฯลฯ เพื่อลดปริมาณอุปทานยางพาราในระยะยาว อย่างไรก็ตาม การปรับเปลี่ยนดังกล่าว จะต้องคำนึงถึงปัจจัยแวดล้อม ทั้งทางด้าน สภาพภูมิศาสตร์ วิถีชีวิต ระดับความรู้ของเกษตรกรในพื้นที่ ราคา แหล่งรับซื้อผลผลิต ต้นทุนการผลิต ระยะเวลาการคืนทุนของพืชที่จะปลูกทดแทน ฯลฯ

เนื่องจาก แนวทางส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางด้านอุปทาน (Supply – Side Policies) ซึ่งเป็นมาตรการระยะยาว ดังนั้น ในระยะสั้นถึงปานกลาง ภาครัฐยังคงมีบทบาทสำคัญในส่วนของการช่วยเหลือเกษตรกรที่ยังประสบความเดือดร้อน ในรูปของเงินช่วยเหลือ การประกันราคาผลผลิต โครงการมูลภัณฑ์กันชน (Buffer Fund) การให้เงินชดเชยถ้าเกษตรกรหันไปปลูกพืชชนิดอื่น ฯลฯ รวมทั้ง การหาตลาดใหม่สำหรับยางพาราทั้งในรูปของสินค้าขั้นต้น ชั้นกลาง และตลาดใหม่สำหรับผลิตภัณฑ์ยางพาราที่มีการแปรรูปแล้ว

3. ลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship)

การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management: CRM) มีเป้าหมายหลักอยู่ที่การทำให้ลูกค้ามีความจงรักภักดีต่อสินค้าและบริการ ทั้งนี้ CRM เป็นแนวคิดที่มองว่า ธุรกิจไม่เพียงแต่จะต้องให้ความสำคัญกับลูกค้า แต่ต้องมองความสัมพันธ์ระหว่าง ธุรกิจ – ลูกค้า ว่าเปรียบเสมือนทรัพย์สินของธุรกิจ โดยความสัมพันธ์ที่ดีจะนำมาซึ่งรายรับ และการเจริญเติบโตของธุรกิจ

แนวคิดของ CRM สามารถนำมาปรับใช้กับอุตสาหกรรมยางพาราของประเทศไทยได้ โดยมีเป้าหมายหลัก อยู่ที่ว่า การทำให้ลูกค้าเกิดความจงรักภักดีต่อสินค้าไทย ดังนี้

3.1 การสร้างความนิยมในสินค้าไทย

- การสร้างผลิตภัณฑ์ยางในระดับท้องถิ่น เพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้กับผลิตภัณฑ์ยางของประเทศไทย ทั้งนี้ต้องมุ่งเน้นไปที่คุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่มีความโดดเด่น และเป็นที่ต้องการของตลาด รวมทั้งการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตไปสู่ท้องถิ่น เพื่อให้เกษตรกรสามารถผลิตสินค้าที่มีอยู่เดิมได้ตามมาตรฐาน และเป็นที่ยอมรับ
- การจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ยางพาราไทย ซึ่งทำหน้าที่ในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ถึงลักษณะเด่นของผลิตภัณฑ์จากยางพาราของไทย อาทิ ประสิทธิภาพในการผลิต ความน่าเชื่อถือในเรื่องคุณภาพ ฯลฯ

3.2 การสร้างความสัมพันธ์กับประเทศคู่ค้าหลัก

- การจัดตั้งกลุ่มตัวแทนของเกษตรกรในรูปของสหกรณ์ เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองในเรื่องของราคาอย่างทั่วถึง โดยสหกรณ์สามารถทำหน้าที่เป็นตัวแทนของกลุ่มเกษตรกรในพื้นที่ ในการค้าผลิตภัณฑ์ยางพารา กับกลุ่มลูกค้าในประเทศ และลูกค้าในต่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงการเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์โดยคนกลาง ซึ่งจะทำให้เกษตรกรไม่ได้ค่าตอบแทนอย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย

- เพื่อให้การดำเนินงานของสหกรณ์มีประสิทธิภาพ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ของสหกรณ์ ทั้งในเรื่องของกฎหมายการค้า ช่องทางการตลาด และโอกาสทางการค้า ถือเป็นเรื่องที่สำคัญ โดยมุ่งเน้นไปที่การทำให้สหกรณ์สามารถยืนอยู่ได้บนขาของตนเอง
- การจัดให้มีเทคโนโลยีที่เพิ่มช่องทางให้สหกรณ์สามารถติดต่อกับธุรกิจภายในประเทศ และต่างประเทศซึ่งเป็นลูกค้าได้อย่างสะดวก รวมทั้ง การจัดให้มีเทคโนโลยีที่ช่วยในการประมวลผลฐานข้อมูล และการจัดลำดับความสำคัญของลูกค้า

4. การสร้างเครือข่ายเชิงพาณิชย์ (Commercialize Network)

นอกเหนือจากการสร้างเครือข่ายธุรกิจ สำหรับการสร้างมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ยางพาราแล้ว อุตสาหกรรมยางพาราไทยยังต้องการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างธุรกิจกับธุรกิจอื่นๆ หรือบุคคลภายนอก ในการดำเนินการทางการค้าของธุรกิจทั้งหมด ดังนี้

- การชี้แจงระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทย และหน่วยงานที่รับผิดชอบในอุตสาหกรรมยางของประเทศคู่ค้าถึงผลกระทบของการดำเนินนโยบายที่มีต่อระดับราคายางพารา เพื่อให้ประเทศคู่ค้าได้เข้าใจถึง ผลกระทบที่มีต่อเกษตรกร
- การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ เช่น หน่วยงานกงสุล ทูตพาณิชย์ ฯลฯ ในการเพิ่มปริมาณการส่งออก และการหาตลาดใหม่ให้กับผลิตภัณฑ์ยางพาราของไทย
- การลดขั้นตอนการส่งออก และการอำนวยความสะดวกในการส่งออกด้วยบริการแบบจุดเดียว (One Stop Service) ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนในการส่งออก และเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันให้กับผลิตภัณฑ์ยางของไทย
- การพัฒนาตลาดกลางยางพารา และตลาดประมูลยางพารา ให้เป็นสื่อกลางในการเชื่อมโยงเกษตรกร และอุตสาหกรรมที่ต้องการใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบ โดยตลาดกลางนอกจากจะทำหน้าที่เป็นสถานที่ซื้อขาย ยังทำการคัดคุณภาพของผลิตภัณฑ์ยางพารา อย่างไรก็ตาม ราคาซื้อขายควรจะเป็นราคาที่ตลาดเป็นผู้กำหนด และไม่ควรมีคนกลางเข้ามาเกี่ยวข้องในกระบวนการ
- การเพิ่มประสิทธิภาพในการพยากรณ์การเคลื่อนไหวของราคายางพารา การรับรู้ข้อมูลข่าวสารยางพารา และการมีสัญญาณเตือนล่วงหน้าเมื่อมีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น

5. คุณค่าจากผลประโยชน์ร่วม (Value Configurations)

เป็นการคำนึงถึงการจัดสรรทรัพยากรของธุรกิจ เช่น ที่ดิน อาคาร เครื่องจักร อุปกรณ์ บุคลากร รวมไปถึงกิจกรรมในการดำเนินการต่างๆ ของธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีวัตถุประสงค์อยู่ที่การสร้างคุณค่าของสินค้า และบริการให้เป็นที่ยอมรับของลูกค้า โดยในจังหวัดสงขลาได้รับการส่งเสริมเพื่อผลักดันการพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางพารากลางน้ำและปลายน้ำจากภาครัฐอย่างชัดเจน โดยมีโครงการนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ที่มีพื้นที่ทั้งหมด 3.8 ล้านตารางเมตร ที่เหมาะสมต่อการลงทุนและประกอบธุรกิจเพราะอยู่ใกล้กับสนามบินและท่าเรือน้ำลึกสงขลา รวมถึงห่างจากชายแดนมาเลเซียด้วยระยะเวลาเดินทางไม่ถึง 1 ชั่วโมง ก็จะถึงด่านสะเดาและปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นประตูการค้าชายแดนสำคัญทางภาคใต้ของไทยรวมถึงมีนโยบายจากทางภาครัฐในการที่จะให้โครงการนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้เป็นนิคมฯ ที่เป็นแหล่งผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา โดยพื้นที่นิคมฯ ส่วนใหญ่ (เฟส 1-2) ได้พัฒนาแล้วเสร็จและมีโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น วัสดุก่อสร้าง และยางรถยนต์ตั้งอยู่เต็มพื้นที่แล้วสำหรับพื้นที่คงเหลือ อยู่ระหว่างการพัฒนาได้แก่พื้นที่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมขั้นดี (Premium Industry) และพื้นที่เพื่อรองรับโครงการ Rubber City ขนาด 1.25 ล้านตารางเมตร ทั้งนี้ การพัฒนาโครงการ Rubber City จะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี 2017

การพัฒนาพื้นที่ เฟส 2/2 และ 3 ได้แบ่งพื้นที่โซนกิจกรรมออกเป็น พื้นที่อุตสาหกรรมขั้นดี (Premium Industrial Zone) และพื้นที่อุตสาหกรรมทั่วไป (General Industrial Zone) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยางชั้นกลางน้ำ (Midstream) ขึ้นปลายน้ำ (Downstream) และพื้นที่กิจกรรมการค้าและพาณิชย์กรรมที่เกี่ยวข้อง (Commercial Zone) นอกจากนี้ ทางนิคมฯยังได้จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ สำหรับรองรับกิจกรรมในพื้นที่ เช่น ระบบโครงข่ายถนนและการสัญจรภายในโครงการ ซึ่งออกแบบวัสดุปูพื้นผิวถนนให้มีความเหมาะสม ระบบไฟฟ้าที่สามารถใช้ได้ไม่น้อยกว่า 60 kva /ไร่ ระบบประปา อ่างเก็บน้ำขนาด 2,000,000 ลบ.ม. ระบบบำบัดน้ำเสีย รวมไปถึงระบบการสื่อสารและระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงที่ครอบคลุมมากกว่า 2,000 ไร่

โครงการ Rubber City ของไทยมีอุตสาหกรรมเป้าหมายที่รองรับอุตสาหกรรมยางชั้นกลาง (Midstream) และ ขึ้นปลาย (Downstream) เช่น ยางคอมปาวด์ ยางรถยนต์ ถังมือยาง โดยมีความร่วมมือกับหน่วยงานอำนวยความสะดวกสำหรับการประกอบอุตสาหกรรมต่างๆ นักลงทุนใน Rubber City จะได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุดตามกฎหมาย กนอ. และ BOI แบ่งเป็นสิทธิประโยชน์ทั่วไป (Basic Privileges) ได้แก่ สิทธิในการถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน การส่งเงินตราต่างประเทศออกนอกประเทศ การนำผู้เชี่ยวชาญ ช่างฝีมือ และครอบครัวเข้ามาอยู่และทำงานในประเทศตามระยะเวลาที่กำหนด และการบริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร ส่วนสิทธิประโยชน์พิเศษ (Extra Privileges) ได้แก่ การได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียม อากรขาเข้าและขาออก ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต สำหรับเครื่องจักรและวัตถุดิบ พร้อมทั้งยังได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสูงสุด 8 ปี และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ลงครึ่งหนึ่งจากจำนวนเต็มของอัตราภาษีเงินได้ที่ต้องชำระถัดไปอีก 5 ปี

ในส่วนของการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับยางพารามีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงคือ สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง (สกย.) องค์การสวนยาง (อศย.) และสถาบันวิจัยยาง ที่มีองค์ความรู้เกี่ยวกับการก่อสร้าง การพัฒนาเครื่องมือเครื่องจักร รวมถึงประสิทธิภาพในการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพาราที่สามารถให้ความรู้กับเกษตรกรและผู้ประกอบการได้ นอกจากนี้อาจจะมีหน่วยงานอื่นๆ ที่ร่วมดำเนินการทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีหน่วยวิจัยในมหาวิทยาลัย เป็นต้น ในปี พ.ศ. 2558 ได้มีการประกาศตั้ง การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) ที่รวม สกย. อศย. และ สถาบันวิจัยยางเข้าด้วยกัน เพื่อ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นองค์กรกลางรับผิดชอบดูแลการบริหารจัดการยางพาราของประเทศทั้งระบบอย่างครบวงจร บริหารจัดการเกี่ยวกับการเงินกองทุนพัฒนายางพารา ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพารา จัดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลและสารสนเทศเกี่ยวกับยางพารา ส่งเสริม สนับสนุน และให้ความช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบการกิจการยาง ด้านวิชาการ การเงิน การผลิต การแปรรูป การอุตสาหกรรม การตลาด การประกอบธุรกิจ และการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นนิมิตหมายอันดีที่จะทำให้มีโอกาสที่จะสร้างคุณค่าจากผลประโยชน์ร่วมให้กับเกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบการได้ดีขึ้น เพราะที่ผ่านมา บทบาทของหน่วยงานสถาบันวิจัยยางในพื้นที่หลักๆคือการตรวจคุณภาพยางเพื่อออกเอกสารประกอบการส่งออก ทำในส่วนของการให้ความรู้และทำการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยางจะอยู่ในกรุงเทพมหานครซึ่งห่างไกลพื้นที่จังหวัดสงขลาและจังหวัดอื่นๆในภาคใต้

อย่างไรก็ตามที่จากการลงพื้นที่ พบว่าพื้นที่นิคมฯ อาจจะยังไม่เพียงพอที่จะรองรับอุตสาหกรรมยางพารากลางน้ำและปลายน้ำเนื่องจากพื้นที่ยังมีจำกัดและอุตสาหกรรมยางพารามีความต้องการใช้น้ำเป็นปริมาณมาก นี่ก็จะเป็นโจทย์ที่ทางนิคมฯ และทางภาครัฐต้องมีการหาแนวทางเพื่อรองรับต่อไป ในอีกส่วนหนึ่งคือความสะดวกของเส้นทางในการขนส่งจากนิคมฯไปสู่ด่านสะเดาและท่าเรือ ถนนเข้าออกทางนิคมจากนิคมไปสู่ถนนสายหลักยังเป็นถนนสองเลนที่ยังต้องได้รับการพัฒนา เนื่องจากเส้นทางบางส่วนอาจจะไม่เหมาะสมกับการรองรับรถบรรทุก อีกทั้งท่าเรือสงขลาซึ่งต้องได้รับการพัฒนาให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ หรือ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกอีกแห่งขึ้นมาเพื่อรองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือในภาคใต้ต่อไป

6. ความสามารถหลัก (Core Capabilities)

สิ่งที่ต้องคำนึงถึงในการสร้างแบบจำลองทางธุรกิจอีกประการหนึ่ง คือ ความสามารถหลัก (Core Capabilities) ของธุรกิจ ซึ่งหมายถึง ความรู้สั่งสมที่ได้จากการทำธุรกิจ โดยเฉพาะในเรื่องของการจัดการ และการสร้างความแตกต่างหลากหลาย

ให้แก่ผลิตภัณฑ์ รวมไปถึง ทักษะ และความหลากหลายทางด้านเทคโนโลยีการผลิต ทั้งนี้การประยุกต์ใช้ความสามารถหลัก ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ การวางกลยุทธ์ การปรับตัว และการตัดสินใจจะช่วยให้ธุรกิจสามารถสร้างความแตกต่าง และแข่งขันกับ คู่แข่งได้ นอกจากการเป็นผู้ส่งออกยางพารารายใหญ่ของโลกแล้ว ประเทศไทยยังมีสถานะแวดล้อมด้านต่างๆที่เหมาะสมต่อการลงทุน เช่น การมีวัตถุดิบทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ การมีแรงงานสนับสนุน รวมทั้งการสนับสนุนทางการเงิน เป็นต้น

■ โครงสร้างพื้นฐาน

ในจังหวัดสงขลามีโครงสร้างพื้นฐานทั้งการคมนาคมขนส่ง ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์พื้นฐาน โทรศัพท์มือถือ และ บริการติดต่อผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต กระจายครอบคลุมในเกือบทุกพื้นที่ แต่ขีดความสามารถในด้านดังกล่าวเมื่อเทียบกับ ประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะกับประเทศคู่แข่งในอุตสาหกรรมยางพาราที่สำคัญอย่างมาเลเซียกลับลดลงอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยเมื่อเทียบกับมาเลเซียโดยอาศัยตัวชี้วัดด้านการขนส่ง และโลจิสติกส์ที่สำคัญมาเปรียบเทียบ พบว่า ประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ประเทศไทย ซึ่งเห็นได้จากดัชนีความสามารถในการแข่งขัน ด้านโลจิสติกส์ของไทย มีค่าเท่ากับ 3.18 ต่ำกว่าของมาเลเซียที่มีค่าเท่ากับ 3.49 ซึ่งสอดคล้องกับต้นทุนการส่งออก-นำเข้าของ ไทยที่มากกว่าของมาเลเซียถึง 129 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตู้คอนเทนเนอร์ และ 311 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตู้คอนเทนเนอร์ ตามลำดับ

■ วัตถุดิบ

ประเทศไทยสามารถผลิตยางธรรมชาติได้มากที่สุดในโลก โดยเน้นการผลิตยางแผ่นรมควันและน้ำยางข้นเป็นหลัก และ ยังมีการนำเข้ายางธรรมชาติซึ่งเป็นวัตถุดิบชั้นกลางเพื่อใช้ในการผลิตผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ วัตถุดิบที่นำเข้านี้ยัง ประเทศไทย ได้แก่ ยางแผ่น ยางแท่ง และน้ำยางข้น แต่มีจำนวนไม่มากนัก ดังนั้นประเทศไทยมีความพร้อมในส่วน ของปริมาณวัตถุดิบ หากแต่คุณภาพของวัตถุดิบนั้นแปรผันตามแหล่งการกรีดยางและแปรรูป ยังมีเกษตรกรชาวสวนยางไม่น้อยที่มีการ แปรรูปในแบบเดิมๆทำให้คุณภาพของผลิตภัณฑ์ยางที่ได้ไม่คงที่ ส่งผลให้บางครั้งขายไม่ได้ราคาเท่าที่ควร

■ แรงงาน

ประเทศไทยมีประชากรประมาณ 65 ล้านคน ส่วนอัตราการจ้างงานภาคอุตสาหกรรมของไทยประมาณ 5.3 ล้านคน โดยมีอัตราค่าแรงเท่ากับ 300 บาท/วัน แรงงานในอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทยในนั้นมักมีทักษะและ ประสบการณ์สูง การผลิตส่วนใหญ่จึงมุ่งเน้นไปในการผลิตผลิตภัณฑ์ขั้นพื้นฐานและชั้นกลาง แต่ถึงแม้ว่าแรงงานใน อุตสาหกรรมยางพาราของไทยจะมีระดับการศึกษาดี (ตั้งแต่ประกาศนียบัตรจนถึงปริญญาตรี) สามารถพัฒนาทักษะในการใช้ เทคโนโลยีการผลิตได้ดี แต่ยังไม่สามารถพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่เพื่อเพิ่มมูลค่าให้สูงขึ้น เนื่องจากแรงงานที่จบการศึกษาด้าน ยางในประเทศยังมีน้อย ทำให้ขาดการพัฒนาในอุตสาหกรรมยางปลายน้ำของประเทศ

■ ความรู้และเทคโนโลยี

ประสิทธิภาพของการผลิตของไทยยังที่ได้ยังต่ำกว่าประเทศมาเลเซียที่เป็นคู่แข่งที่สำคัญ เนื่องการลงทุนในการ การวิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับยางพารามีน้อย และยังเป็น การวิจัยและพัฒนาที่แยกเป็นส่วนๆ เป็นไปแบบเดิมๆ ตามแต่นักวิจัยจะมี แนวคิดในการวิจัยและเสนอหัวข้อวิจัยเพื่อขอทุนและทำการวิจัยที่แยกเป็นเอกเทศ ยังขาดการสร้างแนวทางขับเคลื่อนที่ ชัดเจนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแล้วทำการส่งเสริมให้มีการวิจัยต่อยอดเพื่ออุตสาหกรรมอย่างชัดเจน ในส่วนที่มีความร่วมมือกับ ภาคอุตสาหกรรมก็จะเป็นในแบบที่เน้นแก้ไขปัญหาเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานแบบจำเพาะเจาะจงในโรงงาน อุตสาหกรรมแต่ละแห่งไป และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการรายใหญ่พบว่าหลายๆครั้งจะเป็นการขอความร่วมมือจาก ภาครัฐให้เข้าร่วมโครงการและเมื่อเข้าร่วมโครงการแล้วพบว่าที่ปรึกษาและ/หรือนักวิจัยมีองค์ความรู้ในเรื่องของเทคโนโลยีการ ผลิตน้อยกว่าผู้ประกอบการ ทำให้ผู้ประกอบการต้องเป็นฝ่ายให้ความรู้กับที่ปรึกษาและ/หรือนักวิจัย แทนที่จะเป็นการเข้ามา เพื่อพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานให้กับผู้ประกอบการ ในขณะที่เกษตรกรและผู้ประกอบการรายย่อยที่ไม่มียุติ ความรู้และเทคโนโลยีที่ทันสมัยกลับไม่ค่อยมีการพัฒนาอย่างชัดเจน นโยบายจะเป็นเชิงแนวรับให้เกษตรกรเข้าไปขอความ ช่วยเหลือเสียเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งส่งผลให้เกษตรกรชาวสวนยางโดยมากยังไม่สามารถเข้าถึงองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่ทันสมัย

■ เงินทุน

อุตสาหกรรมยางพารา และผลิตภัณฑ์ของไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง มีบริหารงานแบบครอบครัว ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการใช้เทคโนโลยี และการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนา เนื่องจากการลงทุนในด้านดังกล่าวใช้เงินลงทุนสูงและผู้ประกอบการไม่มีเงินทุนมากเพียงพอ อีกทั้งไม่มีองค์ความรู้ด้านการทำการตลาดสินค้า ส่วนการสนับสนุนเงินทุนจากภาครัฐส่วนใหญ่จะเน้นไปในอุตสาหกรรมต้นน้ำไม่ได้เน้นในการลงทุนเพื่อเป็นผู้ผลิตในอุตสาหกรรมกลางน้ำหรือปลายน้ำ

■ ความหลากหลายด้านเทคโนโลยี

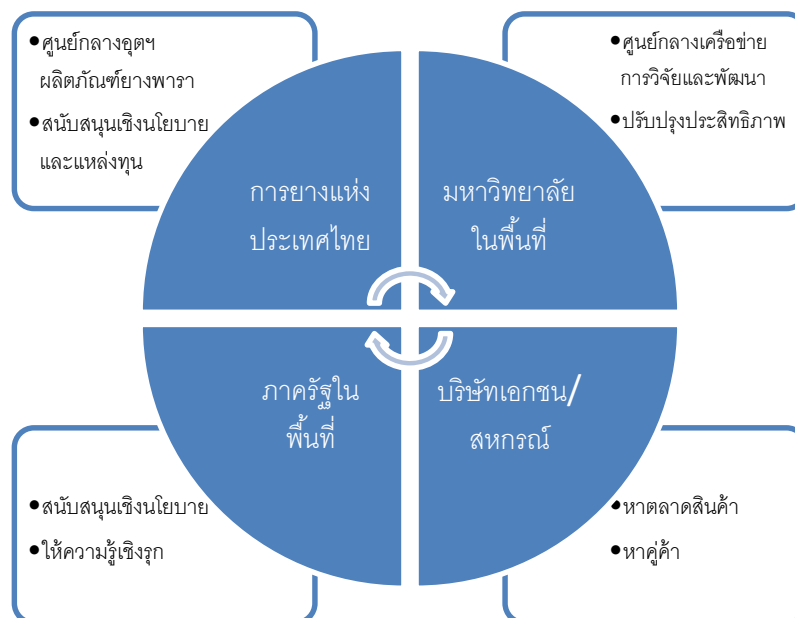
อุตสาหกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมยางพารามีส่วนใหญ่มักจะเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับเครื่องจักรกลและเทคโนโลยี ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล เช่น เครื่องบดผสม เครื่องผสมภายใน เครื่องรีดยาง เครื่องรีดขึ้นรูป เครื่องอัด อุปกรณ์ขึ้นรูป เครื่องมือทดสอบคุณภาพมาตรฐานยาง และเครื่องผลิตยางล้อยานยนต์ อุตสาหกรรมแม่พิมพ์ (ใช้ในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางล้อรถยนต์) อุตสาหกรรมสารเคมีและสี เป็นต้น สำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมยางพาราของไทย แม้จะมีการผลิตเครื่องจักรและอุปกรณ์ขึ้นมาใช้บ้างแต่ก็เป็นแบบง่ายไม่ซับซ้อน เครื่องจักรและอุปกรณ์ส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากต่างประเทศ ได้แก่ สหรัฐ เยอรมัน ญี่ปุ่น ไต้หวัน และจีน โดยการนำเข้ามาส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับขนาดของธุรกิจและเงินทุน ในการเปลี่ยนแปลงเครื่องจักร สำหรับการเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรและอุปกรณ์ในอุตสาหกรรมยางของไทยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการจะทำการสั่งซื้อล่วงหน้า จึงไม่ค่อยประสบปัญหาการขาดแคลนเครื่องจักร แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเกิดจากการซ่อมบำรุง เนื่องจากแรงงานที่มีความเชี่ยวชาญในด้านดังกล่าวยังมีจำกัด

■ การแข่งขันและกลยุทธ์ของธุรกิจ

อุตสาหกรรมมีความศักยภาพการผลิตและการส่งออก ยางแปรรูปเบื้องต้นที่มีคุณภาพและมีความหลากหลายตามความต้องการของตลาด แต่ในส่วนของอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางผู้ประกอบการไทยเริ่มมีการพัฒนาการผลิตผลิตภัณฑ์ยางชนิดใหม่ ๆ มากขึ้น แต่อย่างน้อยกว่ามาเลเซียที่เป็นคู่แข่งที่สำคัญของประเทศไทย ในส่วนของจังหวัดสงขลานั้นผู้ประกอบการที่มีการส่งออกเองมีหลายบริษัทซึ่งเน้นในการหาตลาดในจีนเป็นการขายผลิตภัณฑ์ยางพาราในลักษณะของยางแท่ง ยางคอมพาวด์ เป็นต้น โดยบริษัทขนาดใหญ่ก็จะมีตราสินค้าเป็นของตนเองเพื่อให้ลูกค้ามั่นใจในคุณภาพของผลิตภัณฑ์และใช้กลยุทธ์ในการแข่งขันในเรื่องของราคาสินค้า บางครั้งให้เครดิตลูกค้าเป็นระยะเวลานาน หากแต่ก็เป็นการยากเพราะตลาดนี้เป็นตลาดของผู้ซื้อ การที่ผู้ประกอบการไทยจะสามารถต่อสู้ในตลาดที่อุปสงค์น้อยกว่าอุปทานนั้น กลยุทธ์ในการแข่งขันของธุรกิจต้องเป็นการผลิตสินค้าให้ตามมาตรฐานสากล ต้นทุนอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ (Competitive cost) แล้วมุ่งเน้นใช้กลยุทธ์การแข่งขันในการสร้างความแตกต่าง (Differentiation) ซึ่งควรจะเป็นการสร้างความแตกต่างทางด้านสินค้าและ/หรือบริการ (Product and/or Service Differentiation) เพื่อเป็นการสร้างประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจที่ดีที่แตกต่างมีความครบถ้วนในการให้บริการโดยใช้ประโยชน์ของเครือข่ายพันธมิตรและเครือข่ายการทำธุรกิจและช่องทางการกระจายสินค้าที่จะกล่าวถึงในหัวข้อต่อไป ซึ่งเป็นกลยุทธ์นี้เป็นกลยุทธ์ที่ทางจังหวัดสงขลาสามารถดำเนินการไปพร้อมๆ กับการพัฒนาศักยภาพของเกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบการได้ หรือ อาจจะมีการสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ (Innovation) โดยทำการพัฒนาร่วมกับศูนย์ศูนย์วิจัยและนวัตกรรม การจะเข้าตลาดนานาชาติในขณะนี้แล้วแข่งขันทางด้านราคาอย่างเดียว (Cost leadership) ในอุตสาหกรรมนี้จะไม่สามารถสร้างความสำเร็จให้กับผู้ประกอบการได้

การส่งเสริมการแข่งขันในตลาดนานาชาตินั้น คณะผู้วิจัยนำเสนอแบบจำลองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและบทบาทที่สำคัญดังแสดงในแผนภาพที่ 1 ซึ่งประกอบด้วยเสาหลัก 4 ภาคส่วน โดยภาคส่วนแรกที่สำคัญคือ การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) ซึ่งถูกก่อตั้งขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นองค์กรกลางรับผิดชอบดูแลการบริหารจัดการยางพาราของประเทศทั้งระบบอย่างครบวงจร บริหารจัดการเกี่ยวกับการเงินกองทุนพัฒนายางพารา ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพารา จัดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลและสารสนเทศเกี่ยวกับยางพารา ส่งเสริม สนับสนุน และให้ความช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบกิจการยาง ด้านวิชาการ การเงิน การผลิต การ

แปรรูป การอุตสาหกรรม การตลาด การประกอบธุรกิจ และการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น ดำเนินการให้ระดับราคายางพารามีเสถียรภาพ และดำเนินการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปลูกแทนและการปลูกใหม่ ซึ่งควรมีการจัดตั้งสำนักงานของ กยท. ในพื้นที่จังหวัดสงขลาเพื่อเกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงเพื่อรับความช่วยเหลือและการส่งเสริมได้ง่าย ในขณะเดียวกันเสาหลักที่ 2 คือการเพิ่มบทบาทของภาครัฐอื่นๆในพื้นที่จังหวัดสงขลาเช่น ตลาดกลางยางพารา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร สหกรณ์ และอื่นๆ โดยให้มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมเชิงนโยบายและควรเน้นการให้องค์ความรู้กับเกษตรกรและผู้ประกอบการเป็นการดำเนินการเชิงรุก นอกจากนี้เสาหลักที่ 3 คือ มหาวิทยาลัยทั้งในและนอกพื้นที่ยังควรมีบทบาทที่สำคัญในการดำเนินการวิจัยและพัฒนา รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพ อีกทั้งเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพการปลูก ผลิต และ ส่งมอบ ซึ่งการดำเนินการของศูนย์ฯ หากประกอบด้วยเพียงมหาวิทยาลัยเดียวจะไม่ครบถ้วน ควรเป็นเครือข่ายการวิจัยโดยร่วมมหาวิทยาลัยอื่นๆ ที่มีความสามารถในการพัฒนาที่ครบวงจรทั้งด้านการปรับปรุงคุณภาพพันธุ์ต้นยาง การปลูก การผลิตน้ำยาง การแปรรูป การจัดเก็บ การขนส่ง การดำเนินงานทางด้านการตลาด เป็นต้น ส่วนเสาหลักที่ 4 ควรเป็นหน่วยงานเอกชน เช่น บริษัทเอกชนหรือสหกรณ์ที่มีประสบการณ์ในการทำการค้า ซึ่งบทบาทจะเป็นส่วนของการดำเนินการทางด้านการตลาดและการหาผู้ค้าส่วนนี้เป็นส่วนที่สำคัญมาก เหตุเพราะผู้ประกอบการในพื้นที่จะไม่คิดริเริ่มปรับเปลี่ยนหรือพัฒนาสินค้าเนื่องจากไม่มีความชำนาญในการบริหารธุรกิจและการตลาด ดังนั้นก็ไม่มีแรงจูงใจให้น้ององค์ความรู้เกี่ยวกับการปลูกหรือแปรรูปผลิตภัณฑ์ที่ได้รับมามีมาดำเนินการต่อ เนื่องจากมีความคิดว่าผลิตมาแล้วก็ไม่สามารถหาลูกค้าได้ ประกอบกับในปัจจุบันเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่มีความมั่นใจว่าสินค้าที่ผลิตในขณะนี้ เช่นการผลิตน้ำยาง ยางแผ่นรมควัน และ อื่นๆ มีตลาดที่จะขายสินค้าได้แน่นอนและได้รับเงินค่าสินค้าอย่างรวดเร็ว ดังนั้นถึงแม้ทางภาครัฐจะมีการส่งเสริมให้เกษตรกรแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางให้เป็นผลิตภัณฑ์อื่นแต่เกษตรกรหรือแม้แต่ผู้ประกอบการก็ระบุงจากการสัมภาษณ์ว่าทำมาแล้วก็ไม่สามารถที่จะหาตลาดหรือลูกค้าได้ ไม่มีความชำนาญทางการสร้างตราสินค้า กระบวนการชำระเงิน กฎระเบียบการนำเข้าส่งออก เป็นต้น เป็นส่วนหนึ่งที่ส่งผลให้นโยบายทางภาครัฐที่ส่งเสริมที่ผ่านมาก็ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร



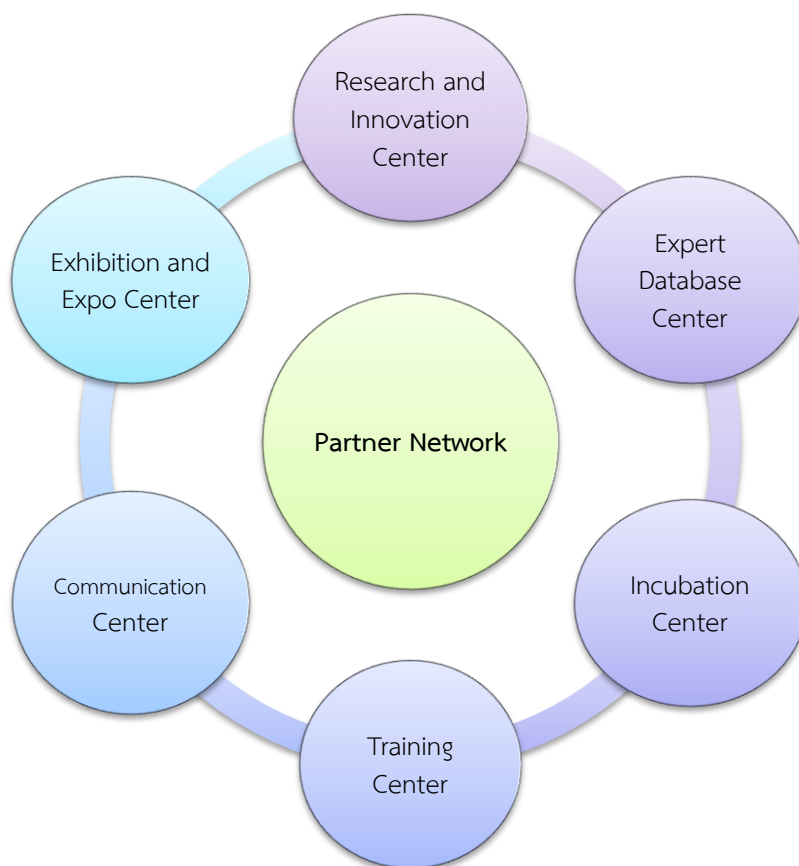
แผนภาพที่ 6.2 แบบจำลองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและบทบาทในอุตสาหกรรมยางพาราไทย

เมื่อมีการเลือกสินค้าที่จะผลิต ตลาด การบริหารกลุ่มลูกค้าความสามารถในการดำเนินการ ช่องทางการเข้าถึงและการกระจายสินค้า ในรูปทางด้านธุรกิจจะขาดการบริหารเครือข่ายความร่วมมือในโซ่อุปทาน (Key Partner) ไปไม่ได้ ซึ่งในการบริหารความร่วมมือในโซ่อุปทานจะแยกออกเป็นสองส่วนใหญ่ๆ คือ การสร้างเครือข่ายพันธมิตร (Partner Network) และ การ

สร้างเครือข่ายการทำธุรกิจและช่องทางการกระจายสินค้า (Trade and Distribution Channels โดยจะกล่าวถึงในหัวข้อต่อไป) ซึ่งทั้งสองส่วนนี้ควรจะอยู่ในพื้นที่การบริการครบวงจรที่เดียวกัน (One Stop Service: OSS)

7. การสร้างเครือข่ายพันธมิตร (Partner Network)

ธุรกิจจะประสบความสำเร็จได้จะต้องอาศัย เครือข่ายความร่วมมือระหว่างธุรกิจกับธุรกิจอื่น หรือบุคคลภายนอก (Partner Network) ที่จำเป็นในการดำเนินการทั้งหมดสำหรับการสร้างคุณค่าของสินค้าและบริการของธุรกิจ ซึ่งได้แก่ ผู้ออกแบบ ผู้ผลิตสินค้า ผู้พัฒนาและวิจัย ฯลฯ ซึ่งเครือข่ายที่นำเสนอแสดงในแผนภาพที่ 6.3



แผนภาพที่ 6.3 เครือข่ายพันธมิตรอุตสาหกรรมยางพาราไทย

1. ศูนย์วิจัยและนวัตกรรม (Research and Innovation Center)

ในปัจจุบันถึงแม้ในสงขลาจะมีศูนย์วิจัยยางอยู่แล้ว หากแต่ฟังก์ชันการทำงานนั้นจะทำแค่ในส่วนของการให้องค์ความรู้เมื่อมีการร้องขอ ทำการตรวจคุณภาพผลิตภัณฑ์ยางเพื่อออกไปรับรองคุณภาพตามกฎหมายให้กับผู้ส่งออก ไม่ได้มีการดำเนินงานในส่วนของการวิจัยและคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ ดังนั้นแบบจำลองธุรกิจที่จะทำให้อุตสาหกรรมยางพาราประสบความสำเร็จนั้น ในพื้นที่ของจังหวัดสงขลาควรมีศูนย์วิจัยและนวัตกรรมในพื้นที่ ซึ่งจะประกอบด้วยในส่วนของศูนย์วิจัยยางซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ กยท. เพียงอย่างเดียวไม่ได้ จะต้องเป็นการผสมผสานเครือข่ายระหว่าง ศูนย์วิจัยยาง เครือข่ายของมหาวิทยาลัยต่างๆที่มีความชำนาญในการวิจัย พัฒนา และ เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานเอาไว้เข้าด้วยกัน อาทิเช่น ความสามารถในการพัฒนาที่ครบวงจรทั้งทางด้านการปรับปรุงคุณภาพต้นยาง การผลิตน้ำยาง การแปรรูป การจัดเก็บ การขนส่ง การดำเนินงานทางด้านการตลาด การบริหารจัดการโซ่อุปทาน เป็นต้น โดยมุ่งเน้นให้ความช่วยเหลือทั้งเกษตรกร ชาวสวนยาง สหกรณ์ และ ผู้ประกอบการทั้งรายใหญ่และรายย่อยในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ที่มีอยู่แล้ว และ พัฒนาสินค้า

ใหม่ๆ รวมถึงการวิจัยและพัฒนาการประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ การจัดการโซ่อุปทาน รวมถึงการดำเนินการทางด้านการตลาดที่เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ยางและนำไปอบรมในศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ

2. ศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ (Incubation Center)

ผู้ประกอบการในพื้นที่ส่วนน้อยมากที่มีความสามารถในการดำเนินการทางด้านการธุรกิจ การพัฒนาสินค้าให้มีคุณภาพ หรือแม้กระทั่งการทำตลาดให้กับสินค้า รวมถึงไม่มีความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม ดังนั้นในส่วนของศูนย์บ่มเพาะธุรกิจนั้น จะเป็นส่วนที่ตอบโจทย์ทางด้านการธุรกิจให้กับเกษตรกรชาวสวนยาง สหกรณ์ และ ผู้ประกอบการในพื้นที่ โดยจะทำการอบรมให้แนวคิดทางด้านการธุรกิจแบบครบวงจรให้กับผู้ประกอบการโดยเฉพาะในส่วนของเกษตรกรชาวสวนยางและสหกรณ์ที่เกี่ยวข้องผลิตภัณฑ์ยางพารา โดยการให้บริการครอบคลุมการบ่มเพาะตลอดวงจรชีวิตสินค้า (Total Product Life Cycle incubation service) จากการเริ่มต้นบ่มเพาะการเปลี่ยนจากความคิดริเริ่มให้กลายเป็นรูปร่างทางธุรกิจ (incubator), การสร้างความเติบโตให้กับธุรกิจ (accelerator) รวมถึงการขยายตลาด (amplifier) รวมถึงการให้ความรู้ในส่วนของการลงทุน การบริหารจัดการความเสี่ยง การทำการตลาด และ อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการทางด้านการธุรกิจ

3. ศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า (Exhibition and Expo Center)

ในการทำการพัฒนาสินค้า พัฒนาเกษตรกรและผู้ประกอบการให้มีการผลิตสินค้าออกมาสู่ตลาด สิ่งที่จะขาดไม่ได้อีกอย่างหนึ่งก็คือศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า เพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์และดึงดูดนักลงทุนในการขยายฐานการค้าต่อไป โดยศูนย์นี้ควรมีพื้นที่ขนาดใหญ่มีความพร้อมในการรองรับการประชุมสัมมนา การจัดนิทรรศการและงานแสดงสินค้าทั้งระดับประเทศและระดับนานาชาติพร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก และการบริการ ที่ครบครันทันสมัย เพื่อตอบสนองทุกความต้องการของธุรกิจไมซ์ (Meetings, Incentives, Conferencing, Exhibitions: MICE) และการเปิดสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) เพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีและสินค้าในระดับชาติและนานาชาติ พื้นที่ควรประกอบด้วย อาคารนิทรรศการและห้องประชุม Exhibition and Convention Hall เนื้อที่การใช้สอยอื่นๆ ลานแสดงนิทรรศการกลางแจ้ง และอาคารแสดงสินค้า SME เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ทั้งสำหรับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพารา และสินค้าอุตสาหกรรมอื่นในพื้นที่ที่จะมีการส่งเสริมในอนาคต รวมถึงใช้ในธุรกิจ MICE เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจการจัดประชุมและการบริการในพื้นที่อีกด้วย

4. ศูนย์การประชาสัมพันธ์ (Communication Center)

เป็นศูนย์กลางในการจัดการการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อช่องทางต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ เอกสารตีพิมพ์ นิตยสาร ป้ายโฆษณา และอื่นๆ เพื่อเป็นที่ให้บริการและให้คำปรึกษาถึงการโฆษณาประชาสัมพันธ์ รวมถึงสื่อสารให้เหมาะสมกับผู้รับสาร ทั้งภายในและต่างประเทศ ซึ่งตรงจุดนี้จะช่วยผู้ประกอบการเป็นอย่างมากเพราะโดยส่วนมากไม่มีความรู้ความชำนาญ อีกทั้งภาษาที่อาจจะยากอย่างหนึ่งกับเกษตรกรและผู้ประกอบการ นอกจากนี้ศูนย์การประชาสัมพันธ์ยังควรเป็นแหล่งให้บริการการสร้างตราสินค้า การพัฒนาวัฒนธรรมในองค์กร การสร้างภาพลักษณ์ที่เหมาะสมเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการให้เป็นองค์กรที่สามารถดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติโดยเฉพาะผู้ประกอบการที่ต้องการที่จะขายผลิตภัณฑ์ยางพาราใน Spot market ในต่างประเทศอีกด้วย

5. ศูนย์การฝึกอบรม (Training Center)

ในการที่จะทำให้อุปกรณ์ธุรกิจประสบความสำเร็จ การวิจัยและพัฒนา รวมถึงการอบรมเพื่อพัฒนาความสามารถของผู้ประกอบการในหลายๆ ด้านมีความสำคัญมาก โดยศูนย์การอบรมนี้จะเป็นสถานที่เพื่อรองรับกิจกรรมการอบรมทางด้านการผลิต การดำเนินธุรกิจ การติดต่อทางการ และการให้บริการลูกค้าให้แก่ผู้ประกอบการ

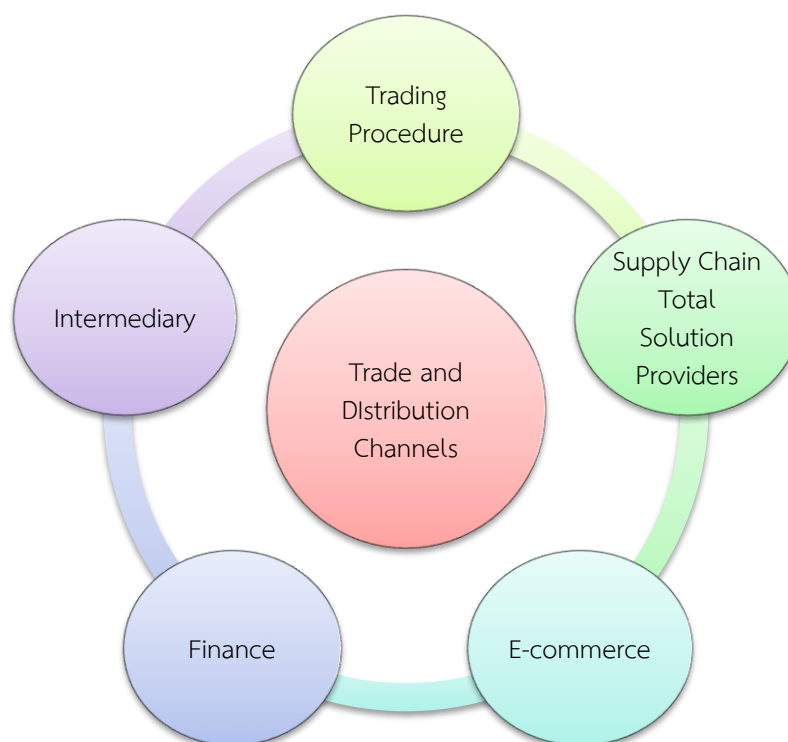
6. ศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญ (Expert Database Center)

อีกส่วนที่ขาดไม่ได้คือ ศูนย์ฐานข้อมูลเพื่อเก็บข้อมูลผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางพาราทั้งจากมหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัยผลิตภัณฑ์ยางทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ยังรวมถึงข้อมูลผู้ที่มีความชำนาญในด้านต่างๆ อาทิเช่น ผู้เชี่ยวชาญในการผลิตยางพาราเพื่อการค้า ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการบริหารธุรกิจ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการการตลาด ผู้เชี่ยวชาญทางการเงิน ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการพัฒนาตราสินค้า ผู้เชี่ยวชาญทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นแหล่งข้อมูลองค์ความรู้เกี่ยวกับยางพารา และ ธุรกิจแบบครบวงจร ที่ผู้ประกอบการจะสามารถใช้เป็นแหล่งข้อมูลเพื่อช่วยในพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตยางพารา การยกระดับความสามารถในการผลิต สร้างความชำนาญและเพิ่มประสิทธิภาพ การบริหารจัดการทรัพยากรมนุษย์ขององค์กร การสร้างตลาดและขยายตลาด รวมถึงการบริหารธุรกิจและการนำเข้าและส่งออกสินค้า

นอกจากเครือข่ายพันธมิตรแล้วยังต้องมีเครือข่ายธุรกิจและช่องทางการกระจายสินค้าเพื่อสร้างความร่วมมือเพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีโอกาสประสบความสำเร็จมากขึ้นอีกด้วย

7. เครือข่ายการทำธุรกิจและช่องทางการกระจายสินค้า (Trade and Distribution Channels)

นอกเหนือจากการสร้างเครือข่ายพันธมิตร สำหรับการสร้างมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์แล้ว ผู้ประกอบการยังต้องมีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างธุรกิจกับธุรกิจอื่นๆ หรือบุคคลภายนอก ในการดำเนินการทางการค้าของธุรกิจทั้งหมดและสร้างช่องทางการจำหน่ายสินค้า โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



แผนภาพที่ 6.4 เครือข่ายเชิงพาณิชย์อุตสาหกรรมยางพาราไทย

1) กระบวนการดำเนินการธุรกรรม (Trading Procedure)

ควรมีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการทำธุรกรรมสำหรับสินค้าโภคภัณฑ์ (commodity) ซึ่งในที่นี้คือผลิตภัณฑ์ยางพาราซึ่งในเมืองไทยโดยมากเป็นผลิตภัณฑ์ยางพาราที่ยังคงอยู่ในระดับสินค้าโภคภัณฑ์ เพื่อให้ผู้ประกอบการในโซ่อุปทานทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ อาทิเช่น ชาวไร่ยาง สหกรณ์ ผู้ผลิต ผู้ค้าผลิตภัณฑ์ยางพารา และอื่นๆ ได้มีแหล่งที่เป็นมาตรฐานการดำเนินการทางด้านธุรกรรม ซึ่งครอบคลุมการให้บริการในส่วนของการการติดต่อทางธุรกรรม (Transaction) การชำระหนี้ (Settlement) การส่งมอบและโลจิสติกส์ การจัดการทางการเงิน และการจัดแสดงสินค้าเพื่อให้ผู้ประกอบการในพื้นที่และนักลงทุนนอกพื้นที่ได้มีพื้นที่ในการดำเนินการการตลาด (Marketing) เพื่อส่งเสริมการขายทั้งที่เป็นการพบปะจริงในพื้นที่จังหวัดสงขลาและบนพื้นที่การค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลและติดต่อได้เพื่อให้บริการทางธุรกรรมอย่างต่อเนื่อง

2) ผู้ให้บริการโซ่อุปทานครบวงจร (Supply Chain Total Solution Providers)

ผู้ประกอบการโดยเฉพาะผู้ประกอบการต้นน้ำและกลางน้ำของโซ่อุปทานยางพาราในพื้นที่โดยส่วนมากเป็นเกษตรกรชาวสวนยางที่ยังขาดองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบสินค้าที่มีคุณภาพรวมถึงการดำเนินการทางด้านโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นแหล่งให้เกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบการได้ใช้บริการการส่งมอบสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถควบคุมต้นทุนในการส่งมอบ และมีระบบที่รองรับการสื่อสารเกี่ยวกับ shipment กับลูกค้าที่ปลายทางเป็นต้น ในศูนย์การให้บริการครบวงจร (OSS) ในจังหวัดสงขลานั้นควรมีผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีมาตรฐานเป็นสากลมีชื่อเสียง ที่ผู้ประกอบการสามารถไว้วางใจในการใช้บริการการส่งมอบได้ (Reliability)

ในปัจจุบันการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์แต่เพียงกิจกรรมเดียว (Third Party Logistics: 3PL) ไม่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกรรมอย่างมีประสิทธิภาพโดยเฉพาะกับธุรกิจที่ต้องเกี่ยวข้องกับต่างประเทศมีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า ให้บริการดำเนินการพิธีกรรมทางศุลกากร โดยในศูนย์การให้บริการครบวงจรในจังหวัดสงขลานั้นควรมีผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นผู้ให้บริการผู้ให้บริการบริหารจัดการและประสานงานด้านซัพพลายเชนบุคคลที่ 4 (Forth Party Logistics: 4PL) ที่หน้าที่ประสานงาน (Integrator) และดูแลบริการของผู้ให้บริการรายอื่น ๆ ให้สอดคล้องกัน โดยมีบริการสนับสนุนหรือบริการเสริมอื่น ๆ โดยเฉพาะทางด้านเทคโนโลยี นอกจากนี้ในบางครั้งถ้าหาก 4PL มีความสามารถในการออกแบบก็จะให้บริการในการออกแบบ สร้าง และ ดำเนินการการตอบโจทยทางในโซ่อุปทานทั้งหมด (Supply Chain Solutions) ให้กับลูกค้าอีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 3PL ในระดับสากลมีการพัฒนาตนเองให้มีความสามารถในการดำเนินการในระดับ 4PL หรือ 5PL แล้ว หากแต่ผู้บริการในพื้นที่จังหวัดสงขลาโดยเฉพาะในระแวกโดยมากยังคงเป็นผู้ให้บริการในระดับ 3PL อยู่ ควรมีการสร้างมาตรฐานและการพัฒนาให้มีผู้ให้บริการในพื้นที่ที่มีความสามารถในการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์อย่างครบวงจร (Total Solution) ให้กับเกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบการเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถส่งสินค้าไปขายในตลาดนานาชาติได้ ไม่ติดอยู่กับช่องทางการขายเดิมๆ และ ยังได้มุ่งเน้นในการพัฒนามาตรฐานในการปลูก ผลิต ผลิตภัณฑ์ยางพาราให้มีผลผลิตที่สูงขึ้นและคุณภาพที่ดีขึ้น

ผู้ให้บริการ 4PL เป็นผู้ให้บริการหลากหลายครบวงจรในส่วนของการกระตุ้นและบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงในโซ่อุปทาน เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาของทั้งลูกค้าและทางธุรกิจ โดยสร้างการเป็นพันธมิตรที่เข้มแข็งกับธุรกิจโซ่อุปทานเพื่อให้มีความเข้มแข็งในการให้บริการได้ดีขึ้นโดยการให้บริการของ 4PL นั้นสามารถครอบคลุมถึง แต่ ไม่จำกัดกับการให้บริการเหล่านี้

เป็นผู้ประสานงานและควบคุมการดำเนินงานของผู้ให้บริการ 3PL โดยประสานกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งส่วนของคลังสินค้า การขนส่งในรูปแบบการขนส่งรูปแบบต่างๆ ทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่ รวมถึงต่างประเทศ และอื่นๆ

- การวางแผนธุรกิจ
- การให้คำปรึกษา
- การวิเคราะห์และออกแบบเครือข่ายโซ่อุปทาน

- การบริหารความเปลี่ยนแปลงในโซ่อุปทาน
- การวางแผนและบริหารจัดการสินค้าคงคลัง
- การบริหารจัดการโลจิสติกส์ขาเข้า ขาออก และ โลจิสติกส์ย้อนกลับ
- การให้บริการทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

3) คนกลาง (Intermediary)

คนกลางในที่นี้ไม่ใช่พ่อค้าคนกลาง ควรเพื่อให้ในส่วนของการทำธุรกิจในพื้นที่ที่สามารถดำเนินการไปได้อย่างครบวงจร คนกลางในที่นี้อาจรวมถึงตัวแทนจำหน่าย ตัวแทนนายหน้าก็ได้ หากแต่การมีคนกลางนี้จะช่วยผู้ประกอบการที่ไม่มี ความชำนาญทางด้านการค้าการลงทุนได้ใช้ประโยชน์จากนโยบายต่างๆ (Policy) โดยเฉพาะนโยบายส่งเสริมทางการค้า การลงทุน (Investment Policy) ที่ทางรัฐบาลส่งเสริมได้อย่างเต็มที่ รวมถึงการบริการทางการค้าการโฆษณา ให้ คำปรึกษาเกี่ยวกับภาษีไม่ว่าจะเป็นภาษีในท้องถิ่น (state taxes) ภาษีที่เกี่ยวข้องกับการค้า ภาษีที่ดิน (Land Tax) ภาษี ศุลกากร (Custom) เป็นต้น รวมถึงการตรวจสอบคุณภาพ (Inspection) การกักกันสินค้า (Quarantine) นอกจากนี้ควรมี บริษัทให้บริการอื่นๆ เช่นบริษัทให้บริการทางการบัญชี กฎหมาย การเงิน การให้บริการจัดหาแรงงาน ให้คำปรึกษา ทางธุรกิจทั่วไป หรือ แม้กระทั่งการหาบ้านและการจัดการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย การศึกษา การให้บริการทางด้านสุขภาพรวมถึง การให้บริการให้ข้อมูลที่สำคัญต่อการดำเนินชีวิตในพื้นที่ให้กับผู้ที่มาทำงานจากต่างประเทศ (Expats)

4) การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หรือ อีคอมเมิร์ซ (Electronic commerce หรือ e-Commerce)

ในส่วนขององค์ประกอบของเครือข่ายเชิงพาณิชย์ในปัจจุบัน ถ้าหากไม่มีการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับ ธุรกิจผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ก็จะทำให้โอกาสประสบความสำเร็จและเติบโตในการดำเนินธุรกิจได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เป็นไปได้ยากโดยเฉพาะธุรกิจที่มีลูกค้าทางด้านการบริการอยู่นอกพื้นที่ทำการของสถานประกอบการ เมื่อพูดถึงการพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์นั้นหมายรวมถึง การทำธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ในทุกๆ ช่องทางที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ อินเทอร์เน็ต และระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สามารถกระทำผ่าน โทรศัพท์เคลื่อนที่ การโอนเงินอิเล็กทรอนิกส์ การจัดการโซ่อุปทาน การโฆษณาในอินเทอร์เน็ต แม้กระทั่งซื้อขายออนไลน์ เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์ของการทำธุรกรรม ผ่านอีคอมเมิร์ซโดยหลักๆ ก็เพื่อเป็นช่องทางสื่อสารระหว่างคู่ค้าทั้งในส่วนของผู้ขายและผู้ซื้อและลูกค้า ช่องทางการส่งเสริมการ ขาย เพื่อลดค่าใช้จ่าย และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการขององค์กร เป็นต้น ข้อดีของอีคอมเมิร์ซนั้นช่วยลดข้อจำกัด ทางด้านเวลาและระยะทางลง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการดำเนินธุรกรรมในทั้งในส่วนของเวลาและสถานที่ (Time and Space Shifting) เหตุเพราะผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกรรมและลูกค้าก็สามารถดูข้อมูลและซื้อสินค้าได้ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมงไม่มีวันหยุด และส่วนสถานที่ในการดำเนินธุรกรรมก็สามารถดำเนินการที่ไหนก็ได้ รวมถึงเป็นการขยายตลาดสู่ทั่วโลก ไม่จำกัดเฉพาะแค่ในประเทศ และลดข้อจำกัดทางธุรกิจรวมถึงบทบาทความสำคัญขององค์ประกอบทางธุรกิจบางส่วนลง เช่น ท่าเรือที่ตั้ง อาคารประกอบการ โกดังเก็บสินค้า ห้องแสดงสินค้า รวมถึงพนักงานขาย พนักงานแนะนำสินค้า พนักงานต้อนรับ ลูกค้า เป็นต้น ส่งผลให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วและลดต้นทุนในการประกอบการ

ในส่วนของระบบสารสนเทศในรูปแบบธุรกิจนี้ควรมีความสามารถในการรองรับการบริหารจัดการการไหลของ ข้อมูล สินค้า และ ธุรกรรมทางการเงินให้กับผู้ประกอบการที่อยู่ในอุตสาหกรรมนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้บริการการค้า ไม่ว่าจะเป็นระหว่างธุรกิจคู่ค้า (Business-to-Business: B2B) ธุรกิจกับผู้บริโภค (Business-to-Consumer: B2C) หรือ ส่วนผสมของ B2C และ B2B (Combining Models) ที่มีการดำเนินธุรกรรมระหว่างธุรกิจ กับ ธุรกิจ ผู้บริโภค บุคคล กลุ่ม และ/หรือคณะบุคคล ในส่วนของโซ่อุปทานยาวพาราในจังหวัดสงขลานั้นระบบที่เหมาะสมควรจะเป็นระบบที่สามารถรองรับ การดำเนินธุรกิจทั้งสองแบบ เนื่องจากผู้ประกอบการมีทั้งที่เป็นส่วนของผู้ประกอบการรายย่อย เกษตรกรชาวสวนยาง การ รวมตัวของกลุ่มเกษตรกร และ สหกรณ์

นอกจากนี้ระบบสารสนเทศควรมีการออกแบบให้รองรับการใช้ของผู้ประกอบการและเป็นประโยชน์กับการบริหารจัดการโซ่อุปทาน อาทิเช่น

- ให้ง่ายต่อการใช้ (User Friendly) เนื่องจากผู้ที่จะเป็นผู้ใช้ระบบมีหลากหลาย บางส่วนเป็นผู้ประกอบการที่มีความคุ้นเคยกับเทคโนโลยี แต่ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่เป็นเกษตรกรชาวสวนยางที่อาจจะไม่คุ้นเคยต่อการใช้ระบบสารสนเทศที่มีความซับซ้อน ดังนั้นการออกแบบระบบที่ง่ายต่อการใช้เป็นมิตรกับผู้ใช้งานจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อความสำเร็จของการนำระบบออกมาใช้
- รองรับการเก็บข้อมูลที่จำเป็นต่อการตัดสินใจทางด้านธุรกิจ รวมถึงควมมีการให้ความรู้เรื่องความสำคัญและคุณค่าของข้อมูลที่ถูกต้องและทันสมัย (Accurate and Uptodate Information) เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการและเกษตรกรชาวสวนยางมีข้อมูลที่มีคุณภาพสามารถตัดสินใจทางด้านธุรกิจได้ดีขึ้น (Improved decision making) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน (Competitive advantage) ด้วยเหตุที่ว่าถ้าหากข้อมูลมีคุณภาพผู้ประกอบการจะสามารถที่จะบริหารจัดการต้นทุนการผลิต (Production Cost) การปฏิบัติการ (Operations) การบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Management) ได้ดีขึ้น
- ระบบรองรับการบริหารความสัมพันธ์กับซัพพลายเออร์ (Supplier Relationship Management: SRM) และลูกค้า (Customer Relationship Management: CRM) เพื่อสร้างความสนิทสนมกับคู่ค้า (Customer and supplier intimacy) ซึ่งเป็นหนทางไปสู่การเป็นพันธมิตรที่เข้มแข็งในโซ่อุปทานอีกด้วย
- นระบบสารสนเทศเพื่อการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ควรมีระบบการให้คะแนน (Ratings/Feedbacks) เพื่อให้ทราบว่าองค์กรไหนมีการดำเนินการที่ดี รวมถึง การให้คะแนนความสามารถในการใช้หนี้และบริหารจัดการทางการเงินเพื่อให้คู่ค้าที่ต้องการติดต่อธุรกิจกับผู้ประกอบการทราบความสามารถในการดำเนินงาน
- มีระบบที่ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถวิเคราะห์ความสามารถในการบริหารจัดการต้นทุนของตนเองและประสิทธิภาพในการดำเนินการรวมถึงการส่งมอบเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาความสามารถให้ทัดเทียมมาตรฐานระดับนานาชาติต่อไป

5) ศูนย์ให้บริการทางการเงินการธนาคาร (Finance)

เป็นศูนย์กลางแหล่งเงินทุนสำหรับการดำเนินการทางด้านธุรกิจ การลงทุน โดยทั้งเป็นแหล่งให้ผู้ประกอบการเข้าถึงแหล่งเงินทุนทั้งแหล่งเงินทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมจากช่องทางการเงินต่างๆ (Direct financing of private equity investment channels and indirect financing of banking system) รวมถึงเป็นศูนย์ที่ให้บริการคำปรึกษาทางการเงินการลงทุนให้กับผู้ประกอบการ

แบบจำลองทั้ง 8 มิติที่ได้นำเสนอไปนั้นเป็นแบบจำลองการดำเนินธุรกิจที่ทางคณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์และพบว่าเอกชนผู้ประกอบการในพื้นที่ควรมีการดำเนินการดังที่กล่าวไปแล้ว หากแต่ในส่วนที่นำเสนอไปนั้นจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้เลยถ้าหากไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องและจริงจังจากภาครัฐ ในส่วนต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์ความพร้อมและสิ่งที่ยังต้องพัฒนาในการส่งเสริมผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางพาราในพื้นที่จังหวัดสงขลา

6.1.2 การวิเคราะห์ความพร้อม โอกาส อุปสรรค จุดแข็งจุดอ่อน ของผู้ประกอบการในพื้นที่ (Gap Analysis)

โซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของในจังหวัดสงขลาสามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วนดังนี้

1. อุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ เกษตรกรผู้ปลูกยางพารา
2. อุตสาหกรรมกลางน้ำ ได้แก่ โรงงานน้ำยางข้นโรงงานยางแผ่นรมควันโรงงานยางแท่ง
3. อุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ ผู้ส่งออกโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางพารา

โดยเกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบการยางชาวไทยจะดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมต้นน้ำและกลางน้ำ ในส่วนของอุตสาหกรรมปลายน้ำจะเป็นผู้ประกอบการต่างชาติ

การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis)

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

ภาครัฐได้มีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางการเกษตรโดยให้มีการให้ความสำคัญกับการนำเอาผลผลิตทางการเกษตรเข้าสู่กระบวนการแปรรูปในระดับอุตสาหกรรม เพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่ม เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยมีการส่งออกผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่ในรูปของวัตถุดิบหรือผลผลิตที่มีการแปรรูปขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ อาทิ การสนับสนุนให้มีการนำเอาผลผลิตยางพาราที่ได้ เข้าสู่กระบวนการแปรรูปในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและส่งออกทดแทนการส่งออกในรูปของยางแท่งและวัตถุดิบขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- รายงานแนวโน้มเศรษฐกิจโลก (Global Economic Prospects-GEP) จัดพิมพ์โดยธนาคารโลกรายงานว่า หลังจากที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2557 และ ปี 2558 ชะลอตัว ถึงแม้จะมีแนวโน้มจะดีขึ้น โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ และอังกฤษมีแนวโน้มฟื้นตัวเนื่องจากตลาดแรงงานฟื้นตัวและนโยบายทางการเงินยังคงผ่อนคลาย ในทางกลับกัน ประเทศในแถบยุโรปและญี่ปุ่นได้มีการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจอย่างลุ่มๆดอนๆ ส่วนเศรษฐกิจจีนชะลอตัวลง
- ปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดราคายางพาราคือความต้องการใช้และปริมาณผลผลิต โดยปริมาณการใช้ยางของโลกจะขึ้นกับภาวะเศรษฐกิจโลกโดยปัญหาเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาส่งผลให้ปริมาณการใช้ยางเพิ่มขึ้นน้อยกว่าการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เพาะปลูกยาง
- ในปี พ.ศ. 2557 จีนมีปริมาณการผลิตยางพาราธรรมชาติประมาณ 8.56 แสนตัน ในขณะที่เดียวกัน พื้นที่ปลูกยางพาราในประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยแหล่งผลิตของจีนคือมณฑลไห่หนานและหูหนาน นอกจากนี้จีนกำลังเร่งลงทุนเพาะปลูกยางพาราในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย เช่น ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยผลผลิตยางพาราที่จีนลงทุนเพาะปลูกในตอนเหนือของลาว ได้เริ่มออกสู่ตลาดและส่งออกไปยังจีน

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

จากปัญหาราคายางตกต่ำ ทำให้เกิดผลกระทบต่อชาวสวนยางพาราเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีต้นทุนที่สูงในส่วนของการแบ่งค่าตอบแทนระหว่างเจ้าของสวนยางกับลูกจ้างที่กรีดยางซึ่งเมื่อราคายางตกต่ำ รายได้ก็ไม่คุ้มกับรายจ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีชาวสวนยางเริ่มขายสวนของตนเอง

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับยางพารา ประเทศไทย ได้มีการดำเนินการในด้านต่างๆ เพื่อยกระดับกระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมยางพาราให้มีการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตที่ทันสมัย เช่น โครงการก่อสร้างโรงงานต้นแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านยางพารา และ โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร เป็นต้น แต่ก็ยังเป็นการพัฒนาสำหรับอุตสาหกรรมยางต้นน้ำ และ กลางน้ำ ซึ่งยังเพิ่มคุณค่าให้กับสินค้าได้ไม่มากนัก อีกทั้งเกษตรกรส่วนมากยังเข้าไม่ถึงในส่วนเทคโนโลยีเหล่านี้

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค

จุดแข็ง (Strength)

- ยางธรรมชาติมีคุณสมบัติที่ยางสังเคราะห์ไม่สามารถทดแทนได้ จำเป็นต้องใช้ยางธรรมชาติในการผลิตล้อยานพาหนะ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมสำคัญที่ใช้ยางสูงกว่าผลิตภัณฑ์อื่นๆ
- จังหวัดสงขลามีสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเหมาะแก่การปลูกยางพาราอย่างมาก
- เกษตรกรมีภูมิปัญญาและประสบการณ์ในการทำสวนยางมายาวนาน
- ไทยมีศักยภาพสูงในการผลิตและแปรรูปยางพารา โดยเฉพาะยางแผ่นรมควัน ซึ่งไทยเป็นผู้ผลิตและผู้ส่งออกยางใหญ่ที่สุดของโลกต่อเนื่องมาเป็นเวลาไม่ต่ำกว่า 20 ปี
- มีกองทุนสวนยางคอยช่วยเหลือเกษตรกรในด้านให้คำปรึกษา และจัดหาเงินสนับสนุน
- เป็นที่ดินที่ปลูกยางพารามาก่อนตั้งแต่บรรพบุรุษทำให้สามารถขอรับเงินอุดหนุนจากกองทุนสวนยางได้ในการทำยางรุ่นต่อไป
- สวนยางในจังหวัดสงขลาอยู่ใกล้โรงงานอุตสาหกรรมจึงสามารถขายน้ำยางพาราให้โรงงานอุตสาหกรรมได้โดยไม่ต้องแปรรูปเป็นยางแผ่น จึงทำให้มีความสะดวกกว่าในหลายๆจังหวัด

จุดอ่อน (Weakness)

- ไม่สามารถกำหนดราคายางพาราได้เองทั้งที่เป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพารารายใหญ่ที่สุดในโลก
- โครงสร้างการปลูกยางพาราในจังหวัดสงขลาส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรรายย่อย ทำให้มีต้นทุนสูงในการรวบรวมวัตถุดิบ ค่าขนส่ง และค่านายหน้า/คนกลาง
- เทคโนโลยีของกลุ่มอุตสาหกรรมชุมชนยังไม่ก้าวหน้าทำให้ผลผลิตที่ได้ไม่ดีเท่าที่ควรทำให้เสียโอกาสในการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่า
- ส่งออกสินค้าของไทยจำนวนไม่น้อย ยังขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอน และพิธีการทางศุลกากร จึงเกิดความล่าช้า เอกสารไม่ครบ ไม่เข้าใจภาษาอังกฤษ รวมถึงสินค้าบางชนิดไม่ได้คุณภาพ เป็นต้น
- ขาดความเชื่อมโยงของโซ่อุปทาน และการรวมกลุ่มเครือข่ายในลักษณะของคลัสเตอร์ ยังเป็นปัญหาสำคัญของการดำเนินงานของทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจในการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราของไทย อันส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตนับตั้งแต่การผลิตวัตถุดิบ การแปรรูปในระดับอุตสาหกรรมและการวางแผนการตลาดที่ยังขาดความสอดคล้องในการดำเนินงาน รวมถึงปัญหาการขาดการกำหนดมาตรฐานสินค้าร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภคในระดับต่างๆ ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่วนหนึ่งเกิดจากลักษณะการดำเนินธุรกิจโดยรวมของประเทศที่มีผู้ประกอบการรายย่อยเป็นจำนวนมาก และขาดการรวมกลุ่มเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาร่วมกันทั้งภายในกลุ่มของผู้ประกอบการธุรกิจประเภทเดียวกันและกลุ่มธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องกันในระบบโซ่อุปทาน
- แรงงานของเกษตรกรที่กรีดยางพาราส่วนใหญ่จะเป็นคนอีสานและแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน เพราะเจ้าของสวนยางจะไม่กรีดยางเอง เมื่อแรงงานกลุ่มนี้ตั้งตัวได้แล้วก็นักกลับภูมิลำเนาโดยไม่บอกล่วงหน้าทำให้เกิดปัญหาขาดแรงงาน
- เกษตรกรบางส่วนยางไม่สามารถเข้ากลุ่มสหกรณ์ได้เนื่องจากบางพื้นที่ไม่มีการรวมกลุ่มของสหกรณ์ และบางสหกรณ์ไม่รับสมาชิกเพิ่ม ทำให้เกษตรกรต้องยอมขายให้กับนายหน้าที่มารับซื้อน้ำยาง เพื่อไปรวบรวมและแปรรูปเพื่อขายให้กับโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้เกษตรกรได้ราคายางที่ต่ำกว่าการขายให้สหกรณ์
- ต้นทุนการผลิตยางแท่งสูง เนื่องจากไทยใช้ยางแผ่นดิบเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิต ขณะที่ประเทศคู่แข่งใช้น้ำยางสด หรือยางก้นถ้วย ทำให้กรรมวิธีการผลิตสั้น และมีต้นทุนต่ำกว่าไทย

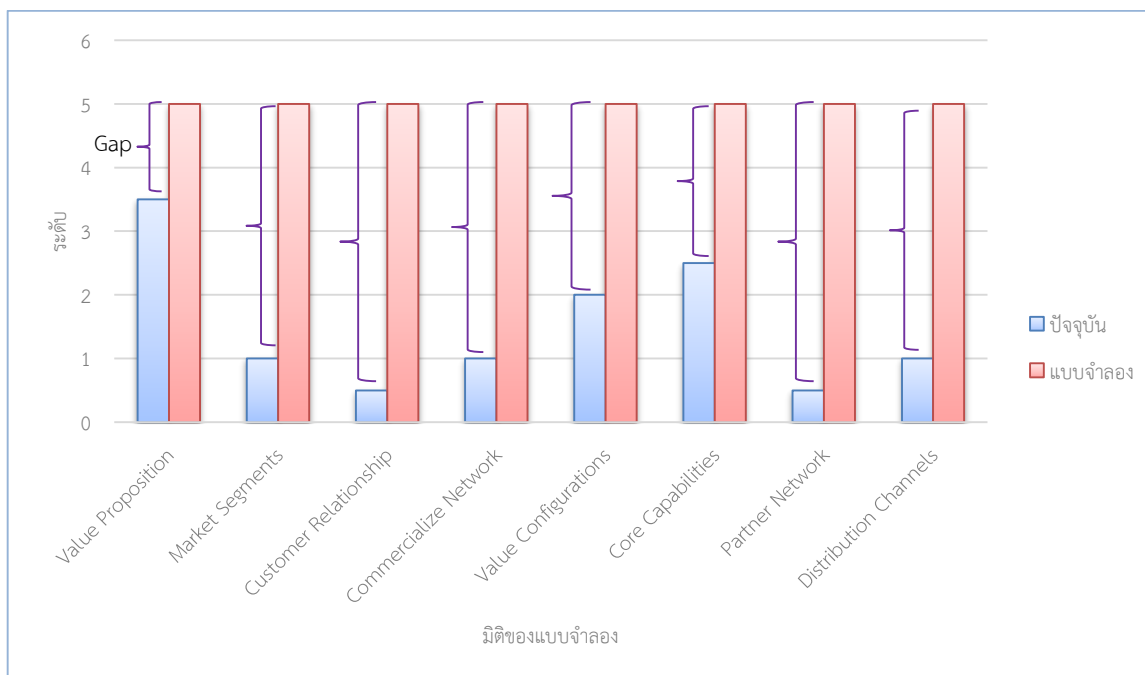
โอกาส (Opportunity)

- พื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว
- อยู่ใน 1 ใน 5 พื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพเหมาะสมที่รัฐบาลผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก
- อยู่ในแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 ฝ่าย ได้แก่ อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)
- รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการก่อสร้างด้านศุลกากรแห่งใหม่และผลักดันในการขยายพื้นที่ด้านฯ
- โครงสร้างอุตสาหกรรมยางพาราแปรรูปขั้นต้นของไทยเปลี่ยนจากเดิมที่เน้นผลิตเฉพาะยางแผ่นรมควันมาเป็นยางแท่งมากขึ้น นับเป็นการขยายโอกาสเพื่อสอดคล้องกับความต้องการของตลาดโลกที่หันมาใช้ยางแท่งมากขึ้นเพราะทำให้สะดวกในการขนส่ง
- กระแสการแพร่ระบาดของโรคพันธุ์ใหม่ๆ เช่น ไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ ส่งผลให้อุตสาหกรรมถุงมือขยายตัว
- ค่านาสะเคาเป็นประตูทางใต้ของไทยบนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และตั้งอยู่บนเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดเอเชีย มีโครงการคมนาคมที่เชื่อมโยงทุกประเภท พร้อมพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์ที่ครบวงจร

อุปสรรค (Threats)

- ปัญหาความไม่สงบของจังหวัดชายแดนภาคใต้ ทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวของพื้นที่ รวมถึงการตัดขาดของเส้นทางในการขนส่งสินค้า
- การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านแดนเข้าประเทศมาเลเซียนั้น มีอุปสรรคขั้นตอนลำบากและยุ่งยากกว่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศมาเลเซียเนื่องจาก รัฐบาลมาเลเซียป้องกันมิให้ยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย
- รัฐเข้าแทรกแซงราคายาง ซึ่งทำให้ราคาไม่เป็นไปตามกลไกการตลาด
- สภาพภูมิอากาศที่แปรปรวนอาจนำมาซึ่งความเสียหายต่อผลผลิตยางพารา เช่น ฝนตกทำกรเก็บผลผลิตมีน้ำฝนจะทำให้น้ำยางมีความชื้นสูง และถ้ามีมากเกินไปทำให้น้ำยางพาราไม่สามารถใช้แปรรูปได้
- ประเทศเพื่อนบ้านเริ่มทำการเปิดประเทศ และมีการสนับสนุนให้ทำการเกษตรเพื่อการจับจองที่ดินส่งผลให้มีการปลูกยางพาราในปริมาณมาก เพื่อรักษาสิทธิของตน ทำให้เมื่อได้ผลผลิตจากยางพารา อาจทำให้ปริมาณผลผลิตจากยางพาราล้นตลาด เช่น สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์
- ในภาคตะวันออกฉียงเหนือมีการปลูกยางพาราที่เป็นคู่แข่งภายในประเทศ และมีการส่งมาขายที่ตลาดกลางยางพาราสงขลา ทำให้เกิดภาวะยางพาราล้นตลาด

จากการวิเคราะห์ศักยภาพและความเข้มแข็งของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่จังหวัดสงขลาแล้ว ถ้าหากต้องการที่จะมีความสามารถที่จะดำเนินธุรกิจในตลาดต่างประเทศได้ด้วยนั้น ยังมีช่องว่างดังแสดงในแผนภาพที่ 6.5 จะเห็นว่าในส่วนของ Value Proposition และ Core capabilities นั้นเป็น 2 มิติที่มีช่องว่างที่ต้องพัฒนาน้อยที่สุด ส่วนมิติที่เหลือนั้นควรต้องได้รับการพัฒนาและมีการจัดตั้งหน่วยงานพร้อมกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจนในพื้นที่จังหวัดสงขลาเพื่อให้ผู้ประกอบการในพื้นที่โดยเฉพาะเกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบการรายย่อยจะได้มีโอกาสในการพัฒนาตนเองและก้าวสู่ความเป็นสากลได้



แผนภาพที่ 6.5 เปรียบเทียบสภาพปัจจุบันของมิติของแบบจำลองธุรกิจและแบบจำลองทางธุรกิจที่นำเสนอ

6.2 แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด้านสะเตา จังหวัดสงขลา

ในการพัฒนาและปรับปรุงเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการในพื้นที่มีศักยภาพเพิ่มขึ้นนั้นต้องดำเนินการพัฒนาในหลายมิติด้วยกัน เช่น

- พัฒนาสินค้าและกระบวนการผลิต โดยการจัดตั้งศูนย์วิจัยและนวัตกรรม และ ศูนย์การฝึกอบรม
- พัฒนาผู้ประกอบการกลางน้ำให้มีความเป็นมืออาชีพ พร้อมส่งออก โดยการจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ ศูนย์การฝึกอบรม หน่วยงานให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจ ศูนย์การประชาสัมพันธ์ และศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญ Intermediary ศูนย์ให้บริการทางด้านการเงินการธนาคาร และ ศูนย์ผู้ให้บริการโซลูชันครบวงจร
- โครงสร้างพื้นฐาน ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของการนำเข้าและส่งออกบริเวณชายแดนให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ลดการจราจรหน้าด่าน เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสินค้า การจัดตั้งศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า ศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญ รวมถึง การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
- ปรับกฎระเบียบ บังคับ เรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีของผู้ที่มาลงทุนการผลิตในประเทศให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับผู้ประกอบการในประเทศด้วย เนื่องจากพบว่าโรงงานอุตสาหกรรมเกี่ยวกับยางพาราในพื้นที่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีน้อยมาก
- ส่งเสริมอุตสาหกรรมปลายน้ำ ตรงส่วนนี้ต้องใช้ส่วนของแบบจำลองธุรกิจที่นำเสนออย่างครบวงจร
- ส่งเสริมให้เกษตรกรไปปลูกอย่างอื่นเพื่อลดปัญหาสินค้ายางพาราล้นตลาด และ ขายสินค้าไม่ได้ราคา (ลดพื้นที่เพาะปลูก เช่น ยกเลิกเงินช่วยเหลือการปลูกใหม่) และ อบรมให้ความรู้เรื่องการปลูกพืชเศรษฐกิจชนิดอื่น หรือ พัฒนาเกษตรกรให้ไปทำธุรกิจบริการ ในส่วนนี้สามารถใช้บริการของศูนย์บ่มเพาะธุรกิจได้ โดยหน้าที่และลักษณะของศูนย์หรือหน่วยงานต่างๆ จะถูกกล่าวเอาไว้แล้วในเนื้อหาส่วนของแบบจำลองธุรกิจ

ตารางที่ 6.6 สรุปมาตรการ และนโยบายในระยะสั้น กลาง และยาว สำหรับการแก้ไขปัญหาให้ผู้ประกอบการยางพาราในประเทศไทย

1. นโยบาย/มาตรการระยะสั้น
■ นโยบายพุงราคายางพารา ■ การยืดเวลาการชำระหนี้แก่เกษตรกรชาวสวนยางที่ประสบปัญหา ■ การให้ความรู้ความเข้าใจกับเกษตรกร เกี่ยวกับความรู้ด้านกระบวนการผลิตยางที่ดี ■ การพัฒนาตลาดกลางยางพารา และตลาดประมูลยางพารา ให้เป็นสื่อกลางในการเชื่อมโยงเกษตรกร และอุตสาหกรรมที่ต้องการใช้อยางพาราเป็นวัตถุดิบ ■ การจัดตั้งกลุ่มตัวแทนของเกษตรกรในรูปของสหกรณ์ เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองในเรื่องของราคาอย่างทั่วถึง ■ การลดขั้นตอนการส่งออก และการอำนวยความสะดวกในการส่งออกด้วยบริการแบบจุดเดียว (One Stop Service) ■ การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ เช่น หน่วยงานกงสุล ทูตพาณิชย์ ฯลฯ ในการเพิ่มปริมาณการส่งออก ■ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ของสหกรณ์ ทั้งในเรื่องของภาษา กฎหมายการค้า ช่องทางการตลาด และโอกาสทางการค้า ■ ส่งเสริมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานวัตกรรมใหม่ที่เกี่ยวข้องกับยางพารา ■ การสนับสนุนทางด้านนโยบาย การให้สิทธิประโยชน์ และแหล่งเงินทุนสนับสนุนสำหรับนักลงทุนไทย และต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราภายในประเทศ ■ การจัดตั้งห้องปฏิบัติการทดสอบผลิตภัณฑ์ยางที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ และสอดคล้องกับการตรวจคุณภาพยางพาราของประเทศคู่ค้า ■ การจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ และ ศูนย์การฝึกอบรม ■ จัดตั้งหน่วยงานให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจ ศูนย์ให้บริการทางการเงินการธนาคาร และ ศูนย์การประชาสัมพันธ์ เพื่อให้คำแนะนำกับเกษตรกรชาวสวนยาง สหกรณ์ หรือ ผู้ประกอบการที่ต้องการปรับปรุงสินค้าและขยายตลาดเข้าสู่ตลาดในระดับสากล ■ พัฒนาศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญเพื่อเป็นแหล่งข้อมูลที่ครบวงจรตั้งแต่การพัฒนา ผลิต ขาย และ ส่งมอบสินค้า ■ พัฒนาการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ผู้ประกอบการได้ใช้เป็นช่องทางการค้า
2. นโยบาย/มาตรการระยะกลาง
■ การปรับปรุงการดำเนินงานของสหกรณ์ชาวสวนสวนยางพารา ให้ทำหน้าที่เพิ่มเติมในการรวบรวมน้ำยาง และการแปรรูปน้ำยางในรูปแบบต่างๆเท่าที่งบประมาณ หรือตลาดจะเอื้ออำนวย ■ การจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ยางพาราไทย ■ การเพิ่มประสิทธิภาพในการพยากรณ์การเคลื่อนไหวของราคายางพารา ■ การชี้แจงระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทย และหน่วยงานที่รับผิดชอบในอุตสาหกรรมยางของประเทศคู่ค้าถึงผลกระทบของการดำเนินนโยบายที่มีต่อระดับราคายางพารา ■ การจัดให้มีเทคโนโลยีที่เพิ่มช่องทางให้สหกรณ์สามารถติดต่อกับธุรกิจภายในประเทศ และต่างประเทศ เช่น การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ■ การเพิ่มปริมาณความต้องการใช้อยางภายในประเทศ โดยการส่งเสริมให้มีการเพิ่มการลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางขึ้นต้นให้เป็นผลิตภัณฑ์ยางที่มีมูลค่าเพิ่ม ■ การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชนภายในประเทศทั้งหมดที่เกี่ยวข้องในการจัดทำมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยางอย่างเป็นรูปธรรม ■ การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มคุณภาพของผลผลิตยางพาราในอุตสาหกรรมต้นน้ำ ทั้งในส่วนขนานน้ำยาง ยางแผ่นดิบ ยางแผ่นรมควัน ■ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในพื้นที่ให้เป็น 3PL และ 4PL เพื่อให้สามารถให้บริการบริหารจัดการใช้อุปทานแบบครบวงจรได้ในอนาคต

▪ การจัดตั้งศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้าเพื่อเป็นช่องทางในการจัดการแสดงสินค้า รวมถึงการสร้างธุรกิจบริการใหม่ๆในพื้นที่อีกด้วย ▪ จัดตั้งแหล่งให้บริการเบ็ดเสร็จตามแบบจำลองธุรกิจที่น่าเสนอ
3. นโยบาย/มาตรการระยะยาว
▪ กำหนดพื้นที่เพาะปลูกยางพารา (Zoning) ▪ การลดพื้นที่ปลูกยางลงเนื่องจากในตลาดมีปริมาณผลิตภัณฑ์ยางสูงกว่าความต้องการอยู่ในปริมาณที่มากทำให้ราคายางตกต่ำ ▪ การจัดตั้งตลาดค้ายางในระดับประเทศ หรือระดับภูมิภาคในประเทศไทย ▪ การสร้างผลิตภัณฑ์ยางในระดับท้องถิ่น เพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้กับผลิตภัณฑ์ยางของประเทศไทย ▪ การพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ควบคู่ไปกับอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์แบบครบวงจร ▪ ปรับกฎระเบียบ บังคับ เรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีของผู้ที่มาลงทุน

บทที่ 7 รูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่บริเวณจุดผ่านแดน ด่านชายแดนสะเดา

7.1. การสำรวจและวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและ ระบบโลจิสติกส์ชายแดน (To Be)

ในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.3 ได้ทำการสำรวจและรวบรวมแนวทางการปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในทวีปหรือประเทศต่าง ๆ ไว้อย่างครบถ้วน ในส่วนนี้จะได้ สรุปรวมแนวทางการปฏิบัติที่ดี พร้อมทั้งวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่ส่งเสริมให้การดำเนินงานในแนวทางต่าง ๆ นั้นประสบความสำเร็จ

7.1.1 แนวทางการปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ชายแดน

ในอดีตการค้าชายแดนที่มีการขนส่งสินค้าผ่านพรมแดนของประเทศต่าง ๆ นั้น เกิดขึ้นเนื่องจาก ความต้องการบริโภคสินค้าที่มีความแตกต่างหลากหลายของประชากรตามแนวชายแดนนั้น ๆ รูปแบบการขนส่งสินค้าผ่านพรมแดนและการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์บริเวณชายแดนจึงไม่มีความซับซ้อนมากนัก แต่เมื่อเวลาผ่านไป ด้วยสาเหตุต่าง ๆ มากมาย เช่น การรวมกลุ่ม ทางเศรษฐกิจต่าง ๆ การให้สิทธิพิเศษในการลงทุน การให้สิทธิพิเศษด้านภาษีการนำเข้า-ส่งออก การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรและแรงงาน ร่วมกับกระแสโลกาภิวัตน์ ที่ประชาชนทั่วโลก มีความรับรู้ถึงสินค้าที่มีอยู่หลากหลายทั่วโลก ทำให้การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนของประเทศต่าง ๆ ทวีความสำคัญมากยิ่งขึ้น และมีวัตถุประสงค์ที่ขยายขอบเขตออกไปไม่เพียงแต่เพื่อสนองตอบต่อความต้องการของลูกค้าในประเทศที่มีพรมแดนติดกันเท่านั้น ดังนั้นรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของการค้าชายแดนตามบริเวณจุดผ่านแดนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกนั้น จึงมีรูปแบบที่ซับซ้อนและหลากหลายมากยิ่งขึ้น ตามลักษณะเฉพาะของประเทศต่าง ๆ แต่จากการสำรวจพบว่าการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ชายแดนที่ดี จะส่งผลต่อความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ ที่จะสามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้เร็วยิ่งขึ้น โดยที่สามารถลดต้นทุนรวมอันเกิดขึ้นเนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ลงได้

จากการสำรวจแนวทางปฏิบัติที่ดีของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ชายแดน สามารถสรุปในเบื้องต้นได้ว่า แนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ชายแดน ไม่ว่าจะเป็นของพรมแดนประเทศใด ล้วนมีวัตถุประสงค์เดียวกัน คือการลดเวลา ลดความซับซ้อน และลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องทางพิธีการศุลกากรและกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ซึ่งสามารถสรุปถึงแนวทางปฏิบัติที่ดีได้ดังตารางที่ 7.1

ตารางที่ 7.1 สรุปแนวปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน

แนวปฏิบัติ	ทวีปสหรัฐอเมริกา	ทวีปยุโรป	ทวีปเอเชีย (สิงคโปร์ - มาเลเซีย)
การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ	/	/	/
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ต่อไปนี้			
- ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ		/	/
- ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ	/	/	/

แนวปฏิบัติ	ทวีปสหรัฐอเมริกา	ทวีปยุโรป	ทวีปเอเชีย (สิงคโปร์ - มาเลเซีย)
- ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น ผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า เป็นต้น	/	/	/
- ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน	/		
การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซ้ำซ้อน		/	/
การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท	/		
การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน	/		/

อย่างไรก็ตาม แนวทางปฏิบัติที่ดีที่ได้นำเสนอในตารางที่ 7.1 นั้น อาจถือเป็นแนวทางปฏิบัติที่ดีใน ประเทศใดประเทศหนึ่ง และอาจไม่เหมาะสมกับประเทศหนึ่ง เนื่องจากมีปัจจัยอีกหลายประการที่ต้องคำนึงถึง ได้แก่

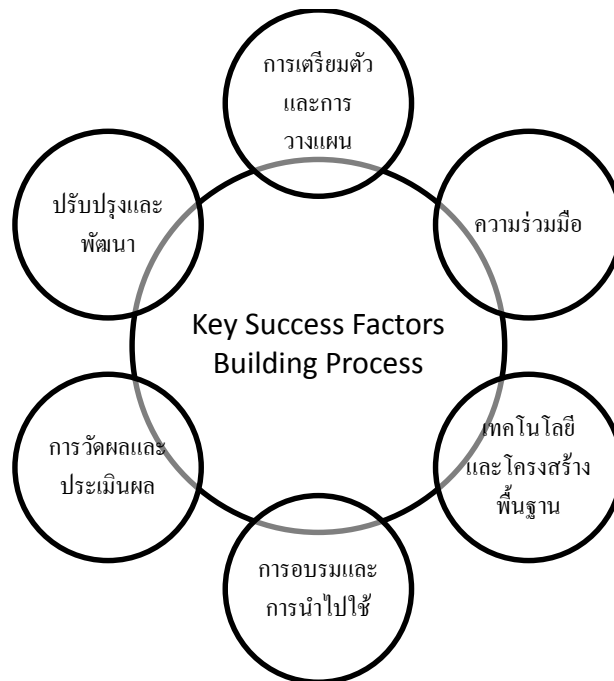
- 1) ปัญหาด้านความมั่นคงของประเทศ
- 2) ลักษณะความสัมพันธ์ของประเทศตามแนวชายแดน
- 3) ความสามารถในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ

7.1.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน

จากแนวทางปฏิบัติที่กล่าวมาในหัวข้อที่ 7.1.1 จะเห็นว่าก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ดีหลายประการ อันได้แก่ การลดเวลาการลดความซ้ำซ้อน การลดความเสียหายของสินค้าจากความล่าช้า และการลดต้นทุนที่เกี่ยวกับทางพิธีการศุลกากรและกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ แต่การดำเนินงานตามแนวปฏิบัติที่ดีนั้น จำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จหลายประการดังต่อไปนี้

- 1) ความสัมพันธ์อันดีระหว่างชายแดนของสองประเทศตามแนวชายแดนและด่านชายแดนทั่วประเทศ
- 2) ความพร้อมของภาครัฐของสองประเทศตามแนวชายแดนและด่านชายแดนทั่วประเทศ
- 3) ความพร้อมและความสมบูรณ์ของโครงสร้างพื้นฐานที่จะส่งผลต่อระบบการขนส่งของสองประเทศตามแนวชายแดน
- 4) ความสัมพันธ์อันดีระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน
- 5) ความพร้อมและความสามารถในการพัฒนาตนเองของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง
- 6) ระดับในการแบ่งปันข้อมูลระหว่างชายแดนของสองประเทศตามแนวชายแดนและด่านชายแดนทั่วประเทศ
- 7) ระบบเทคโนโลยีและสารสนเทศที่สนับสนุนการปฏิบัติการข้ามแดน
- 8) กฎระเบียบ ข้อตกลง และแนวทางปฏิบัติ ที่เกี่ยวเนื่องกับผ่านแดน สำหรับคนและสินค้า ที่ประกอบด้วย
 - a. ข้อตกลงที่เป็นไปตามกฎการจราจรสากล
 - b. อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางถนน
 - c. ข้อตกลงในพิธีสารเกี่ยวกับระบบบันทึกอิเล็กทรอนิกส์
 - d. ข้อตกลงเกี่ยวกับการใช้ป้ายเตือน ป้ายจราจรและสัญญาณจราจร
 - e. ข้อตกลงเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่
 - f. ข้อตกลงเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีทางท้องถนนและการขนส่งสินค้าที่มีการผ่านแดนระหว่างประเทศ
 - g. ข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศเป็นครั้งคราวของผู้โดยสารสาธารณะ

- h. ข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีสกุลการและการค้า
- i. ข้อตกลงว่าด้วยการลดความซับซ้อนของพิธีการศุลกากร
- j. ข้อตกลงว่าด้วยการควบคุมการค้าชายแดน



แผนภาพที่ 7.1 ขั้นตอนในการสร้างหรือส่งเสริมให้เกิดปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน

แผนภาพที่ 7.1 แสดงถึงขั้นตอนการปฏิบัติ ที่สามารถสร้างหรือส่งเสริมให้เกิดปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย 6 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

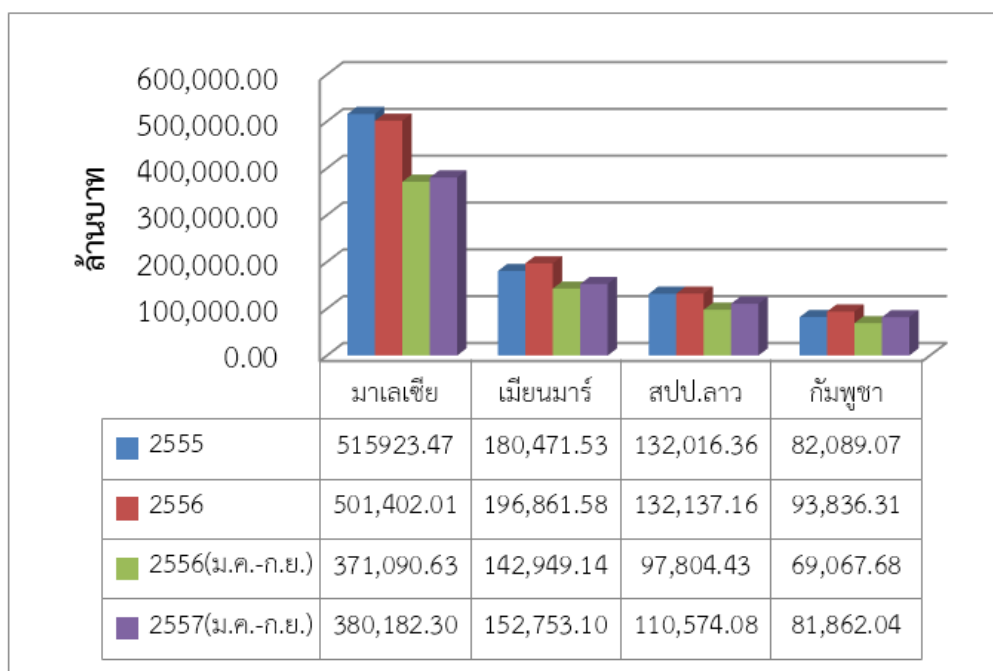
- 1) การเตรียมตัวและการวางแผนในการวางรากฐานของโครงสร้างทั้งด้านเอกสารและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับโครงสร้างพื้นฐาน
- 2) การความร่วมมือกันในกลุ่มผู้เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นความร่วมมือกันของกลุ่มด้านศุลกากรหรือแม้กระทั่งความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชน
- 3) การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ ใช้งานง่าย สะดวกรวดเร็ว และเป็นรูปแบบเดียวกัน
- 4) การอบรมและการนำไปใช้ เมื่อดำเนินการปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและโครงสร้างพื้นฐานแล้ว สิ่งที่สำคัญที่ขาดไม่ได้คือการจัดการฝึกอบรมในการใช้งานเพื่อให้ผู้ใช้สามารถดึงประสิทธิภาพของระบบมาใช้ให้ได้มากที่สุด
- 5) การวัดผลและประเมินผล จากการใช้งานของระบบเพื่อหาจุดบกพร่องหรือจุดที่สามารถนำไปพัฒนาต่อไปเพื่อให้งานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 6) การพัฒนาและปรับปรุง เมื่อมีคำแนะนำหรือข้อเสนอแนะจากการวัดผลและประเมินผลของประสิทธิภาพในการทำงานแล้วก็ควรที่จะนำผลพัฒนาต่อยอดให้เกิดความก้าวหน้ายิ่งขึ้นไป

7.2. การเปรียบเทียบรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี

ในหัวข้อที่ 7.2 นี้ จะได้กล่าวถึงโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด้านสะเดาในปัจจุบัน และจะได้เปรียบเทียบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด้านสะเดากับแนวปฏิบัติที่ดีที่ได้สรุปไว้ในหัวข้อก่อนหน้านี้

7.2.1 การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันของด้านสะเดา

จากภาพรวมการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า มูลค่าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียมีมูลค่าสูงที่สุดมาอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับชายแดนประเทศอื่น ๆ แสดงดังแผนภาพที่ 7.2 ในขณะที่ข้อมูลล่าสุดที่เก็บรวบรวมโดยกระทรวงพาณิชย์ ระบุว่ามาเลเซียเป็นคู่ค้าอันดับที่ 1 ของไทยในกลุ่มอาเซียน และเป็นคู่ค้าอันดับที่ 4 ของไทยในโลก โดยด้านการค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย ที่มีมูลค่านำเข้าและส่งออกสูงที่สุดตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลา คือ ด้านศุลกากรสะเดา โดยจากตารางที่ 7.2 และตารางที่ 7.3 จะเห็นได้ว่าในปี 2556 ด้านศุลกากรสะเดามีมูลค่าการส่งออกสินค้าสูงถึง 149,042.72 ล้านบาท มีมูลค่าการนำเข้าสินค้า 180,979.96 ล้านบาท สำหรับปี 2557 เดือนมกราคม – พฤศจิกายน ด้านศุลกากรสะเดามีมูลค่าการส่งออกสินค้าสูงถึง 144,922.12 ล้านบาท มีมูลค่าการนำเข้าสินค้า 177,611.71 ล้านบาท หรือกล่าวได้ว่าในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2556 และ 2557 ด้านสะเดามีมูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้น 6.85% สูงสุดเป็นอันดับที่ 1



แผนภาพที่ 7.2 มูลค่าการค้าชายแดนไทยและเพื่อนบ้าน ปี 2555-2557 (มกราคม - กันยายน)

ตารางที่ 7.2 มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย – มาเลเซีย (รายด้าน) ปี 2554 – 2557

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ ที่	ด้าน	2554	2555	2556	2556	2557
					(ม.ค. – พ.ย.)	
1.	ด้านศุลกากรสะเดา	167,679.32	144,236.46	149,042.72	135,623.08	144,922.12
2.	ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์	204,300.32	152,059.21	133,453.74	122,393.92	105,345.48
3.	ด้านศุลกากรเบตง	5,816.98	5,251.04	4,338.51	3,950.68	3,111.71

ลำดับ ที่	ด้าน	2554	2555	2556	2556	2557
					(ม.ค. – พ.ย.)	
4.	ด้านศุลกากรสุโขทัย	1,083.61	1,019.75	767.84	729.65	663.16
5.	ด้านศุลกากรตากใบ	168.81	173.54	185.43	168.38	301.80
6.	ด้านศุลกากรสตูล	113.71	68.47	83.93	77.83	87.31
7.	ด้านศุลกากรส่วนกลาง	201.41	211.06	179.07	179.07	74.55
8.	ด้านศุลกากรวังประจัน	0.00	0.00	0.00	0.00	0.63
9.	ด้านศุลกากรปัตตานี	0.00	0.00	0.00	0.00	0.45
รวม		379,364.17	303,019.53	288,051.23	263,122.61	254,507.22

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ 7.3 มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย – มาเลเซีย (รายด้าน) ปี 2554 – 2557

หน่วย: ล้านบาท

ลำดับ ที่	ด้าน	2554	2555	2556	2556	2557
					(ม.ค. – พ.ย.)	
1.	ด้านศุลกากรสะเตา	139541.31	165815.88	180979.96	166220.60	177611.71
2.	ด้านศุลกากรปาตังเบฮาร์	37510.55	42675.08	29854.88	27508.83	33529.88
3.	ด้านศุลกากรสุโขทัย	2279.00	2407.79	2176.60	2051.98	1905.80
4.	ด้านศุลกากรเบตง	163.08	191.16	169.84	158.08	164.82
5.	ด้านศุลกากรวังประจัน	198.66	111.93	89.11	82.09	90.42
6.	ด้านศุลกากรสตูล	77.89	60.58	70.20	66.67	38.00
7.	ด้านศุลกากรตากใบ	23.98	18.60	9.45	8.26	6.72
8.	ด้านศุลกากรปัตตานี	0.70	0.05	0.03	0.03	0.06
9.	ด้านศุลกากรส่วนกลาง	1496.06	1622.90	0.69	0.69	0.00
รวม		181291.23	212903.94	213350.78	196097.23	213347.41

ที่มา: กองเทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ด้านศุลกากรสะเตา ตั้งอยู่ที่ ต.สำนักขาม อ.สะเตา จ.สงขลา เป็นพรมแดนที่อยู่ตรงข้ามกับด้านบูกิตคากูฮัตม เมื่อมองลงสู่รัฐเคดะห์ ประเทศมาเลเซีย (แผนภาพที่ 7.3 – แผนภาพที่ 7.7) ซึ่งด้านศุลกากรสะเตา มีระยะห่างจาก ด้านบูกิตคากูฮัตม เมืองอลอสตาร์ รัฐเคดะห์ ประเทศมาเลเซีย ประมาณ 3.9 กิโลเมตร ดังแผนภาพที่ 7.8 โดยในระยะทาง 3.9 กิโลเมตรนี้ เป็นเขตเศรษฐกิจบริเวณพรมแดนที่สำคัญ รู้จักกันดีในนาม “ด่านนอก” ซึ่งในทางกฎหมายแล้ว พื้นที่บริเวณด่านนอกนี้ถือเป็นพื้นที่กันชนระหว่างสองประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน พื้นที่บริเวณด่านนอกนี้มีความคึกคักเป็นอย่างยิ่ง มีแหล่งบันเทิง ที่พัก ร้านอาหาร ให้เลือกหลากหลาย ทำให้การจราจรในบริเวณดังกล่าวแออัด คับคั่งไปด้วยรถหลากหลายชนิด แสดงดังแผนภาพที่ 7.9



แผนภาพที่ 7.3 ด่านศุลกากรสะเตา



แผนภาพที่ 7.4 การตรวจการผ่านแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย



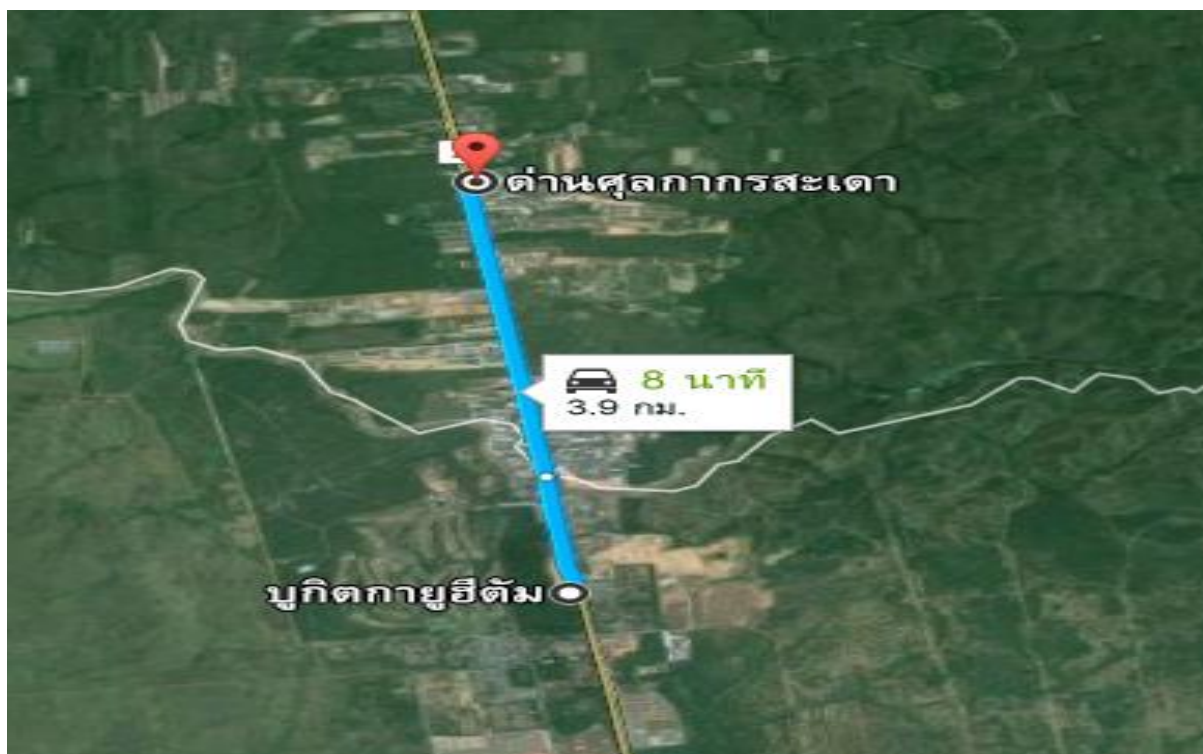
แผนภาพที่ 7.5 ช่องทางเข้าด่านศุลกากรบูกิต คายู ฮิตัม ประเทศมาเลเซีย



แผนภาพที่ 7.6 ช่องทางการตรวจสินค้า ศุลกากรบูกิต คายู ฮิตัม ประเทศมาเลเซีย



แผนภาพที่ 7.7 ช่องทางการตรวจสอบสินค้า ศุลกากรบูกิต คายู ฮิตัม ประเทศมาเลเซีย



แผนภาพที่ 7.8 ระยะทางระหว่างด่านศุลกากรสะเดา ประเทศไทย และด่านศุลกากรบูกิต คายู ฮิตัม ประเทศมาเลเซีย

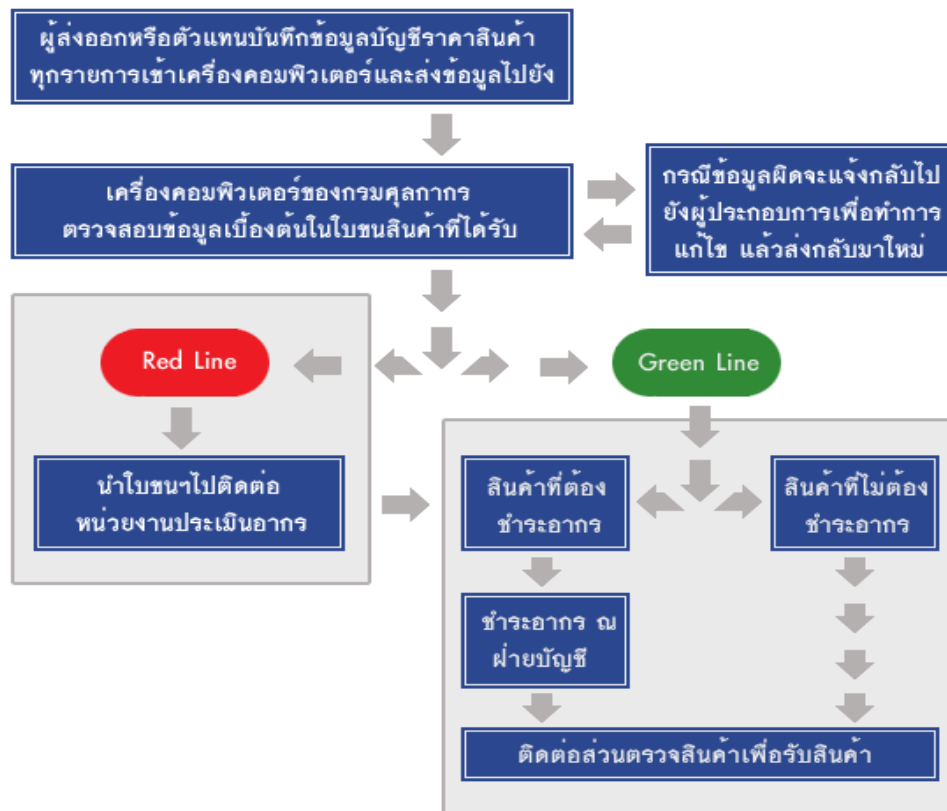


แผนภาพที่ 7.9 ความแออัดของเส้นทางบริเวณเขตด่านนอก

ด่านศุลกากรสะเดา เป็นด่านศุลกากรทางบกระหว่างไทยกับมาเลเซียที่มีความสำคัญ และมีขนาดใหญ่ที่สุดในภาคใต้ เป็นหน่วยงานหลักในการบริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว โดยนายด่านศุลกากรเป็นผู้บริหารสูงสุด (Chief Executive Officer: CEO) ด่านสะเดาประกอบด้วย ด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านตรวจพืช และด่านจัดหางาน หน้าที่หลักของด่านศุลกากรสะเดา คือปฏิบัติพิธีการศุลกากรและจัดเก็บภาษีอากรทุกประเภทสำหรับของที่นำเข้าและส่งออก หรือกล่าวได้ว่ามีหน้าที่หลักในการตรวจอนุญาตบุคคลหรือสินค้าที่ผ่านทางเข้า – ออก มีเวลาเปิดทำการ 24 ชั่วโมง

สำหรับขั้นตอนการผ่านแดนในเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย นั้นจะต้องผ่านขั้นตอนการส่งออกที่กำหนดโดยกรมศุลกากรดังแผนภาพที่ 7.10 หรือสามารถสรุปเป็นขั้นตอนที่สำคัญได้ดังต่อไปนี้

- 1) บรรจุนำสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ ณ โกดังสินค้า หรือสถานประกอบการ
- 2) นำสินค้านำเข้าด่านศุลกากรสะเดาเพื่อตัดบัญชีขาออก
- 3) ตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่อง X-Ray ดังแผนภาพที่ 7.11 กรณีที่ PROFILE ของผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้าถูกระบุให้เปิดตรวจ ระยะเวลาตรวจเฉลี่ย 3 นาทีต่อตู้
- 4) ปลอ่ยสินค้าไปส่งออก ณ ด่านพรมแดน



แผนภาพที่ 7.10 ขั้นตอนการส่งออกสินค้า
ที่มา: กรมศุลกากร



แผนภาพที่ 7.11 การ X-ray สินค้า

ในการดำเนินพิธีการส่งสินค้าออกทางถนนนั้น ผู้นำสินค้าออกหรือตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารต่อไปนี้

- 1) ใบขนส่งสินค้าขาออก
- 2) บัญชีสินค้า
- 3) รายละเอียดการบรรจุหีบห่อ
- 4) คู่มือใบขนส่งสินค้าฉบับมูมน้ำเงินเพื่อกรมสรรพากร
- 5) คู่มือใบขนส่งสินค้าฉบับมูมน้ำเงินเพื่อการขอคืน ชดเชยภาษีการส่งออก
- 6) ใบแนบฯขาออกขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ (ถ้ามี)
- 7) ใบอนุญาตในการส่งออกนอกราชอาณาจักร (ถ้ามี)
- 8) ใบบัญชีสินค้า (Carrier Report) หรือ แบบ ศ.บ.3 ที่ต้องประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้
 - สถานที่ส่งสินค้าออกไป
 - ชนิดของรถยนต์หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง
 - หมายเลขทะเบียนของรถยนต์หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง
 - ชื่อเจ้าของรถยนต์หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง
 - ชื่อผู้ควบคุมรถยนต์หรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง
 - ลายมือชื่อผู้ขนส่ง

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญต่อระบบโลจิสติกส์ชายแดนไทย – มาเลเซีย บริเวณด่านศุลกากรสะเดานั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายถนนที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดนของสินค้าส่งออกที่สำคัญของด่านศุลกากรสะเดา และโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรสะเดา

การบริหารจัดการโครงข่ายถนนที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดนของสินค้าส่งออกที่สำคัญของด่านศุลกากรสะเดาขึ้นกับกระทรวงคมนาคม ที่จะได้ทำการศึกษาถึงความจำเป็นในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายถนนเพิ่มเติม หรือการซ่อมบำรุง เมื่อมีความจำเป็นหรือตามนโยบายภาครัฐ แต่การบริหารจัดการด้านพรมแดนสะเดานั้น อำนาจในการบริหารจัดการขึ้นอยู่กับกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง โดยมีโครงสร้างการบริหารงานภายในด่านศุลกากรสะเดา ที่สามารถอธิบายได้ว่า การบริหารงานภายในด่านสะเดายังเป็นแบบรวมศูนย์ ไม่มีการกระจายอำนาจในการบริหารจัดการ อำนาจสูงสุดในการตัดสินใจจะอยู่ที่นายด่านเพียงคนเดียว แต่ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์เหนืออำนาจการตัดสินใจของนายด่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อต้องมีการตัดสินใจลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของด่านเพิ่มเติม จะต้องได้รับการอนุมัติให้ดำเนินงานจากส่วนกลาง หรือจากกรมศุลกากรเสียก่อน ซึ่งเป็นอุปสรรคในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อความจำเป็นเป็นอย่างยิ่ง นอกจากนั้นแล้ว พบว่าภาคเอกชนไม่สามารถเข้ามามีส่วนร่วมเกี่ยวกับการทำงานของภาครัฐ กล่าวคือ ภาครัฐเป็นฝ่ายดำเนินงานอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนเพียงฝ่ายเดียว ตามกฎระเบียบที่ได้กำหนดโดยภาครัฐ จึงเป็นอุปสรรคในการพัฒนาการดำเนินงานให้ทันสมัยสอดคล้องกับระบบการดำเนินงานของเอกชนที่สามารถปรับเปลี่ยนได้รวดเร็ว

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานในประเทศมาเลเซียนั้น จากการสำรวจพบว่า มีศูนย์โลจิสติกส์ขนาดใหญ่ทั้งของรัฐและเอกชนบริเวณชายแดน มีระบบศุลกากรออนไลน์ ลักษณะโครงข่ายถนนมีสภาพที่ดีและเป็นถนนไฮเวย์รถบรรทุกสามารถขนส่งได้อย่างสะดวก นอกจากนั้นแล้วยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ ที่พร้อมต่อการทำธุรกิจ อาทิเช่น มีท่าเรือที่ทันสมัยและ ท่าเลที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดี

7.2.2 การเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากรสะเดาและ ประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี

เมื่อเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรสะเดาและแนวปฏิบัติที่ดี ที่ได้สรุปไว้ในหัวข้อที่ 7.1.1 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 7.4 การเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรสะเดากับแนวทางปฏิบัติที่ดี

แนวปฏิบัติที่ดี	ด่านศุลกากรสะเดา
การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ	ไม่เพียงพอต่อการเติบโตในอนาคต
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ต่อไปนี้ - ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ - ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ - ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น ผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า เป็นต้น - ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน	ไม่มี
	มี
	มี แต่ไม่สมบูรณ์
	มี แต่ไม่สมบูรณ์
การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซ้ำซ้อน	ไม่ได้ดำเนินการ
การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท	ไม่ได้กำหนด
การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน	อยู่ระหว่างการดำเนินการ

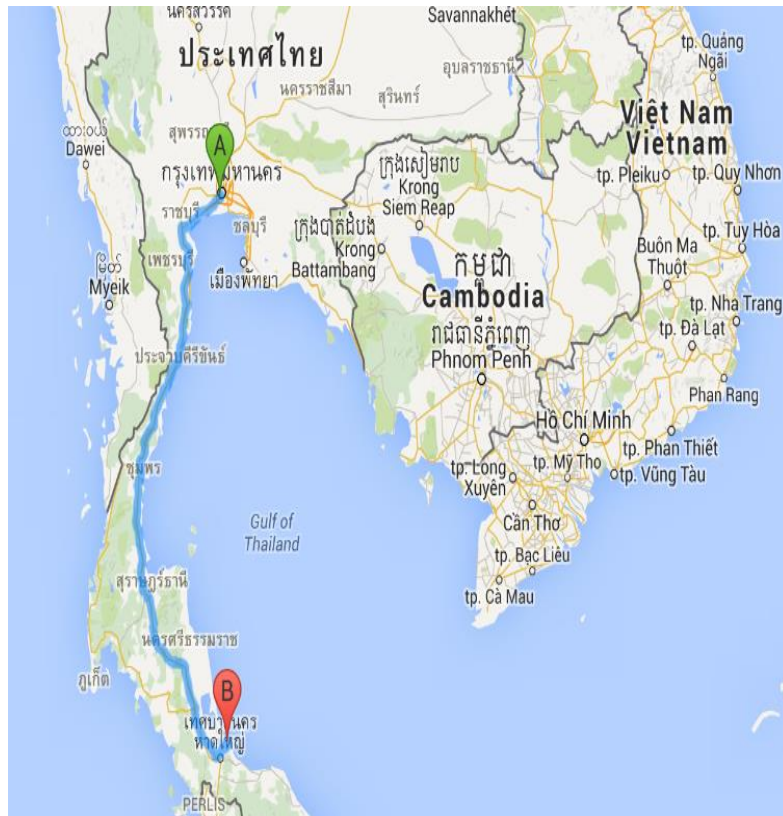
7.2.3 Gap Analysis

ผลจากการเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรสะเดากับแนวปฏิบัติที่ดี ในหัวข้อที่ 7.2.2 สามารถนำวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ตามแนวทางการปรับปรุงให้ด่านสะเดาสามารถมีแนวทางการบริหารจัดการได้ดีขึ้น ได้ดังต่อไปนี้

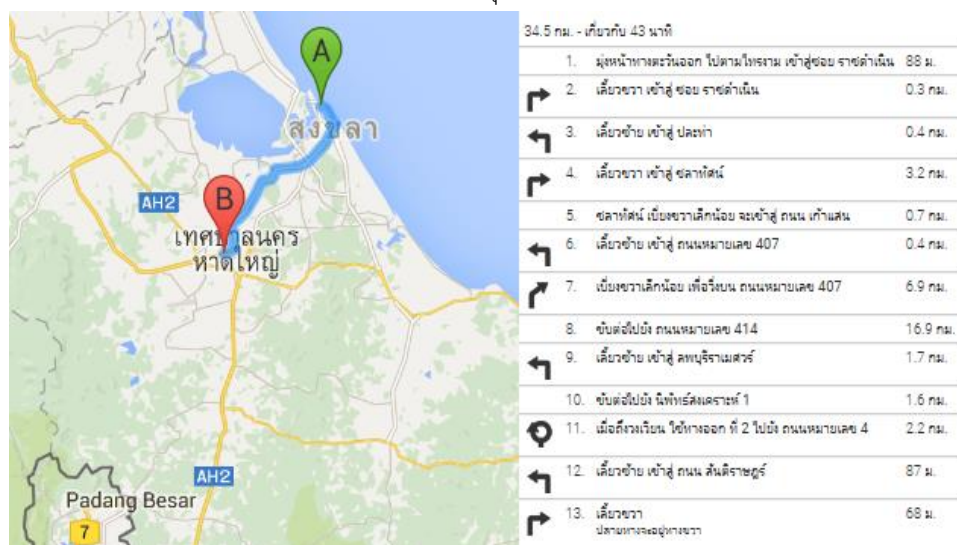
แนวปฏิบัติที่ 1 : การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ

สถานการณ์ปัจจุบัน :

การขนส่งสินค้าทางถนน เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าหลักผ่านชายแดนไทย – มาเลเซีย ทางด้านศุลกากรสะเดา โดยการเดินทางไปยังด่านสะเดาจากกรุงเทพมหานคร ใช้ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2 หรือถนนธนบุรี-ปากท่อ) ผ่านจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม อำเภopakท่อ แล้วแยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ผ่านจังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ จนถึงชุมพร แล้วใช้ทางหลวงหมายเลข 41 ผ่านจังหวัดสุราษฎร์ธานี อำเภotungสง จนถึงจังหวัดพัทลุง บรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 อีกครั้ง แล้วขับต่อไปจนถึงอำเภอหาดใหญ่ และจังหวัดสงขลา รวมระยะทางประมาณ 950 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 11 ชั่วโมง แผนภาพที่ 7.12 แสดงเส้นทางทางถนนจากกรุงเทพฯ ถึงอำเภอเมืองจังหวัดสงขลา และหากต้องเดินทางจากอำเภอเมือง จังหวัดสงขลาไปยังอำเภอหาดใหญ่ จะต้องเดินทางต่อด้วยระยะทางประมาณ 34.5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาประมาณ 45 นาที แผนภาพที่ 7.13 แสดงถึงรายละเอียดของแผนที่และเส้นทางทางถนนจากอำเภอเมืองสงขลา ไปยังอำเภอหาดใหญ่

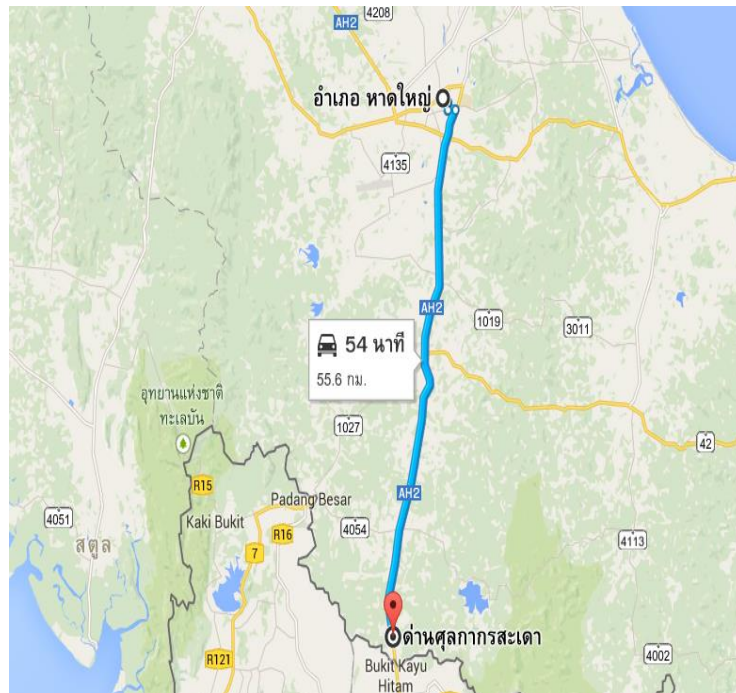


แผนภาพที่ 7.12 เส้นทางถนนจากกรุงเทพฯไปยังอำเภอเมืองจังหวัดสงขลา



แผนภาพที่ 7.13 แผนที่และเส้นทางทางถนนจากอำเภอเมืองสงขลา ไปยังอำเภอหาดใหญ่

เมื่อต้องการเดินทางจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังด่านสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา นั้น สามารถเดินทางได้โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 ระยะทาง 55.6 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 54 นาที ดังแผนภาพที่ 7.14



แผนที่ 7.14 เส้นทางถนนจากอัมปองบะดาร์ไปยังตันจุงปะการ

จากเส้นทางการขนส่งหลักดังกล่าวข้างต้น ทีมผู้วิจัยได้วิเคราะห์หาข้อดีของโครงข่ายถนนบนเส้นทางการขนส่งสินค้าไปยังผ่านด่านศุลกากรสะเตา จังหวัดสงขลา เน้นเฉพาะเส้นทางการขนส่งสินค้าหลัก ได้แก่ ยางพารา เริ่มจากจังหวัดชุมพร ไปสิ้นสุดที่ด่านศุลกากรสะเตา รวมเป็นเส้นทางถนนในโครงข่ายที่ต้องทำการศึกษาทั้งสิ้น 28 เส้นทาง ของถนนหมายเลข 41 และ หมายเลข 4 รวมระยะทางที่ต้องศึกษา 565.143 กิโลเมตร โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้ ได้มาจากการลงสำรวจเก็บข้อมูลจริง และจากหน่วยงานกรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงชนบท และสำนักงานโยธาและแผนการขนส่งและจราจร

จากทฤษฎี มาตรฐานระดับการให้บริการของเส้นทางถนนจะแบ่งเป็น 6 ระดับ ดังตารางที่ 7.5 และระดับมาตรฐานการให้บริการที่แนะนำสำหรับเส้นทางถนนประเภทต่าง ๆ แสดงในตารางที่ 7.6 ซึ่งเมื่อพิจารณาโครงข่ายถนนในขอบข่ายของการศึกษาทั้งหมด พบว่า เป็นเส้นทางสายหลักที่ผ่านทั้งเขตเมือง ผ่านเขตภูมิประเทศที่เป็นที่ราบ และผ่านเขตภูมิประเทศที่เป็นเนินเขา ดังนั้น เพื่อให้การจราจรในโครงข่ายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพทั้งหมด ระดับมาตรฐานการให้บริการของเส้นทางในโครงข่ายทั้งหมดควรอยู่ระดับ B เป็นส่วนมาก และอยู่ในเขต C เป็นบางส่วนที่ผ่านถนนในเมืองและชานเมือง

ตารางที่ 7.5 มาตรฐานระดับการให้บริการของเส้นทางถนน

Level of Service	Index Value	
	Traffic Congestion Index	Traffic Density
Level of service A	0-0.60	0-7
Level of service B	0.61-0.70	> 7-11
Level of service C	0.71-0.80	> 11-16
Level of service D	0.81-0.90	> 16-22
Level of service E	0.91-1.00	> 22-28
Level of service F	More than 1.00	> 28

ตารางที่ 7.6 ระดับการให้บริการของถนนประเภทต่างๆ ตามสภาพพื้นที่และภูมิประเทศ

ประเภทถนน	สภาพพื้นที่และภูมิประเทศ			
	ถนนนอกเมือง			ถนนในเมือง และชานเมือง
	ภูมิประเทศที่ราบ	ภูมิประเทศที่เป็นเนิน	ภูมิประเทศที่เป็นภูเขา	
ทางด่วน ทางพิเศษ	B	B	C	C
ทางหลวงสายหลัก	B	B	C	C
ทางหลวงสายรอง	C	C	D	D
ทางหลวงชนบท	D	D	D	D

ที่มา: VicRoads, 1998

ซึ่งเมื่อวิเคราะห์โครงข่ายการขนส่งของปริมาณรถขนส่งทั้งสิ้นในปัจจุบันด้วยทฤษฎีการออกแบบการจราจร พบว่าไม่เกิดคอขวดในการขนส่งสินค้า เนื่องจากผลจากการคำนวณแสดงในตารางที่ 7.7 แสดงให้เห็นว่า ระดับการให้บริการของเส้นทางในโครงข่ายของการขนส่งในปัจจุบัน มีระดับการให้บริการในระดับ A และ B ซึ่งระดับการให้บริการระดับ A คือสภาพที่จราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่นและผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง ในขณะที่ระดับการให้บริการระดับ B คือ สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้างและผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง

ตารางที่ 7.7 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงข่ายถนนที่ทำการศึกษาก่อนปริมาณการจราจรปัจจุบัน

หมายเลขถนน	ชื่อถนน	ปริมาณการจราจรปัจจุบัน	ระดับการบริการ
41	เขาบ่อ – ท่าทอง	52,419	A
41	เขาบ่อ – ท่าทอง	52,419	A
41	ท่าทอง – สวนสมบุญ	44,929	A
41	ท่าทอง – สวนสมบุญ	33,992	A
41	สวนสมบุญ – ป่าเว	48,475	A
41	ป่าเว – ท่าโรงช้าง	41,056	A
41	ป่าเว – ท่าโรงช้าง	41,056	A
41	ท่าโรงช้าง – ท่าชี	21,858	A
41	ท่าชี – ถ้ำพรรณรา	36,557	A
41	ท่าชี – ถ้ำพรรณรา	44,566	A
41	ท่าชี – ถ้ำพรรณรา	36,557	A
41	ท่าชี – ถ้ำพรรณรา	36,081	A
41	ถ้ำพรรณรา-ทุ่งสง	39,871	A
41	ทุ่งสง – ร่อนพิบูลย์	53,452	A
41	ร่อนพิบูลย์- ไม้เสียบ	28,052	A
41	ร่อนพิบูลย์- ไม้เสียบ	26,091	A
41	ไม้เสียบ – สี่แยกโพธิ์ทอง	25,131	A
4	เขาพับผ้า – พัทลุง	13,844	A
4	เขาพับผ้า – พัทลุง	31,100	A
4	พัทลุง – นาโหนด	65,879	A
4	ห้วยทราย – พรุพ้อ	41,131	A
4	พรุพ้อ – เนินพิชัย	35,558	A
4	พรุพ้อ – เนินพิชัย	27,989	A

หมายเลขถนน	ชื่อถนน	ปริมาณการจราจร ปัจจุบัน	ระดับการ บริการ
4	เนินพิชัย - คลองหะ	94,605	B
4	เนินพิชัย - คลองหะ	70,432	A
4	คลองหะ - พังลา	46,762	A
4	จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	24,417	A
4	จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	47,626	A

แต่เมื่อทำการพยากรณ์ปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วยวิธีการ Average Growth พบว่าในปี 2559 จะเกิดสภาพการจราจรที่ติดขัดในหลายเส้นทาง แสดงผลการคำนวณในตารางที่ 7.8

ตารางที่ 7.8 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของโครงข่ายถนนที่ทำการศึกษาก่อนปี 2559

หมายเลข ถนน	ชื่อถนน	ปริมาณรถปี 2559	ระดับการบริการ
41	เขาบ่อ - ท่าทอง	71,640.54	D
41	เขาบ่อ - ท่าทอง	71,640.54	D
41	ท่าทอง - สวนสมบุรณ์	59,075.43	B
41	ท่าทอง - สวนสมบุรณ์	40,689.87	A
41	สวนสมบุรณ์ - ป่าเว	80,368.58	E
41	ป่าเว - ท่าโรงช้าง	65,263.20	A
41	ป่าเว - ท่าโรงช้าง	65,263.20	A
41	ท่าโรงช้าง - ท่าชี	27,905.64	A
41	ท่าชี - ถ้ำพรรณรา	61,466.37	C
41	ท่าชี - ถ้ำพรรณรา	69,936.66	A
41	ท่าชี - ถ้ำพรรณรา	61,466.37	C
41	ท่าชี - ถ้ำพรรณรา	49,873.45	A
41	ถ้ำพรรณรา-ทุ่งสง	48,394.49	A
41	ทุ่งสง - ร่อนพิบูลย์	65,556.95	C
41	ร่อนพิบูลย์- ไม้เสียบ	38,189.71	A
41	ร่อนพิบูลย์- ไม้เสียบ	35,577.52	A
41	ไม้เสียบ - สี่แยกโพธิ์ทอง	32,043.30	A
4	เขาพับผ้า - พัทลุง	13,326.87	A
4	เขาพับผ้า - พัทลุง	30,353.82	A
4	พัทลุง - นาโหนด	127,816.17	F
4	ห้วยทราย - พรุพ้อ	53,028.49	A
4	พรุพ้อ - เนินพิชัย	45,758.27	A
4	พรุพ้อ - เนินพิชัย	37,069.75	A
4	เนินพิชัย - คลองหะ	136,427.87	F
4	เนินพิชัย - คลองหะ	98,416.19	D
4	คลองหะ - พังลา	48,820.24	A
4	จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	42,696.18	A
4	จุดผ่านแดนถาวรสะเดา (เขตแดนไทย/มาเลเซีย)	76,874.87	A

แนวปฏิบัติที่ 1 :

เพิ่มระดับการให้บริการของเส้นทางในโครงข่ายของการขนส่งมีระดับการให้บริการในระดับ A และ B ทั้งทั้งโครงข่าย เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณรถขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งระดับการให้บริการระดับ A คือสภาพที่จราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่นและผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง ในขณะที่ระดับการให้บริการระดับ B คือ สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้างและผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง หรือกล่าวคือ ให้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมไม่ให้เกิดคอขวด เพื่อการสนับสนุนกิจกรรมขนส่งของสินค้าหลักที่สำคัญผ่านด่านชายแดนสะเดา และเพื่อการเชื่อมโยงประตูการค้าหลักของประเทศที่สามารถเชื่อมโครงข่ายหลักของประเทศเข้าด้วยกันได้

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

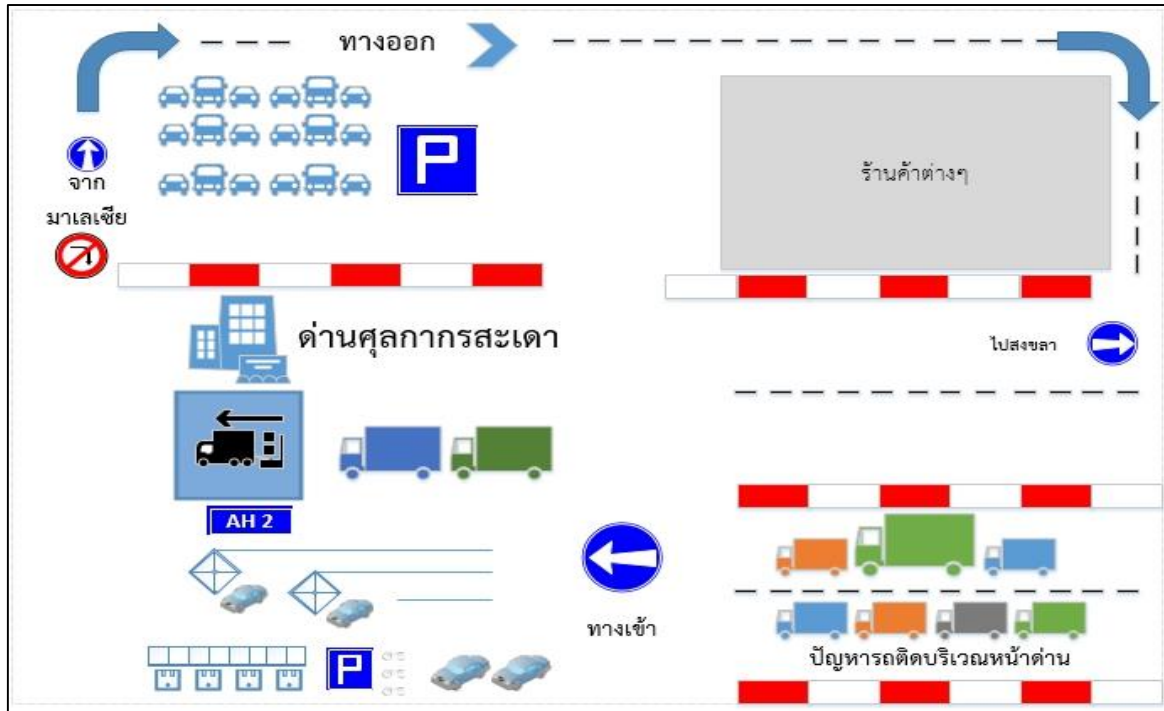
ทำการปรับปรุงหรือขยายโครงข่ายถนนจำนวนทั้งสิ้น 9 ช่วงใน 2 ถนนที่ทำการศึกษา

แนวปฏิบัติที่ 2 : การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ได้แก่ ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

สถานการณ์ปัจจุบัน :

สำนักงานด่านศุลกากรสะเดา เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย มีจุดบริการ One stop service ที่ให้บริการทั้งการสินค้าและบุคคลในการข้ามแดน ประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานดังแผนภาพที่ 7.15 โดยประกอบด้วยส่วนสำคัญดังนี้

- ห้องตรวจเอกซเรย์สินค้าที่ใช้สำหรับตรวจสอบสินค้าในตู้สินค้า
- ช่องตรวจเอกสารประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล จะให้บริการแบบ Drive-Thru โดยที่คนขับและผู้โดยสารไม่ต้องลงมาจากรถ
- ช่องตรวจเอกสารคนเข้าเมือง จะมีไว้ให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยวหรือรถสาธารณะ
- ลานจอดรถ



แผนภาพที่ 7.15 ระบบโครงสร้างพื้นฐานของด่านสะเดาในปัจจุบัน (2558)

จากสถิติในหลายปีที่ผ่านมาพบว่า ปริมาณการค้า ปริมาณนักท่องเที่ยว ปริมาณรถบรรทุก รถทัศนาวจร และรถยนต์ส่วนบุคคลที่ผ่านแดนบริเวณช่องทางนี้มีเป็นจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญคือ ช่องทางการให้บริการในการตรวจสอบเอกสารและ X-Ray สินค้าของด่านสะเดามีให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการ การดำเนินพิธีการผ่านแดนที่ล่าช้า พื้นที่ให้บริการไม่เพียงพอ มีข้อจำกัดในการให้บริการ และก่อให้เกิดจราจรติดขัด อีกทั้งพื้นที่ดังกล่าวยังมีความใกล้เคียงชุมชนมากเกินไป และด่านในฝั่งมาเลเซียเองนั้นก็มีการให้บริการที่ช้าเนื่องจากความแออัดเช่นเดียวกัน

ผลการสำรวจระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอื่น ๆ ที่สนับสนุนผ่านแดน อันได้แก่ การระบบผ่านแดนอัตโนมัติ ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน แสดงในตารางที่ 7.9

ตารางที่ 7.9 ผลการสำรวจระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนการผ่านแดนของสินค้า

แนวปฏิบัติ	ผลการสำรวจ
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ต่อไปนี้	ไม่มี
- ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ - ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ	มี โดยผ่านระบบ e-custom ของกรมศุลกากร แต่ยังคงพึ่งพา ระบบเอกสารแบบกระดาษในการดำเนินงาน ณ บริเวณด่านพรมแดน
- ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น ผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า เป็นต้น	มี โดยผ่านระบบ e-custom ของกรมศุลกากร ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งสินค้าผ่านแดนในแต่ละครั้งเท่านั้น ไม่ได้มีไว้เพื่อการประเมิน

แนวปฏิบัติ	ผลการสำรวจ
	หรือการอำนวยความสะดวกในการส่งสินค้าข้ามแดนอัตโนมัติ
- ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน	มีเฉพาะเครื่อง X-Ray ที่มีลักษณะเป็นห้องดังแผนภาพที่ 7.11 และจะดำเนินการในลักษณะสุ่มตรวจไม่ผ่านกระบวนการคัดกรองความปลอดภัยด้วยวิธีการอื่น ๆ

แนวปฏิบัติที่ดี :

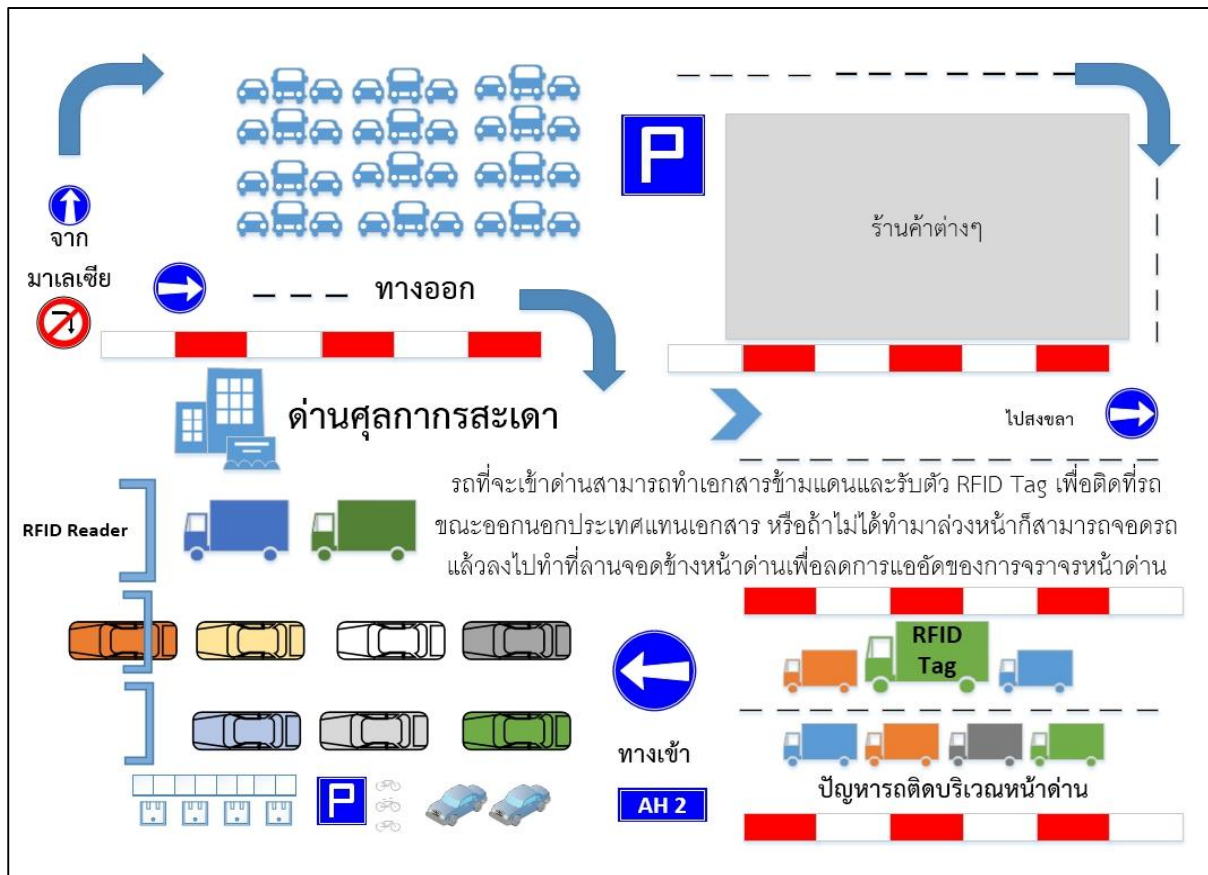
แนวปฏิบัติที่ดีสำหรับการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรตามแนวพรมแดน คือ

- 1) ควรมีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการที่เพียงพอ ไม่ก่อให้เกิดคอขวดในการให้บริการสำหรับผู้ที่ต้องการผ่านแดน ซึ่งในกรณีนี้คือ ช่องการตรวจสอบหนังสือเดินทาง และ Portable X-Ray ให้เพียงพอ
- 2) มีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ร่วมในการผ่านแดน และให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน เช่น การตรวจสอบสินค้าโดยเอกชน และออกหนังสือรับรองการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อติดตั้งระบบในรถที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยเมื่อถึงจุดผ่านแดนก็สามารถผ่านเครื่องอ่าน RFID และขับผ่านไปโดยสะดวก แต่ด่านศุลกากรก็จำเป็นต้องมีการสุ่มตรวจสอบ ด้วยการใช้อุปกรณ์ X-Ray เคลื่อนที่

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

- 1) เพิ่มช่องทางการตรวจสอบหนังสือเดินทางเป็น 20 ช่องในด้านขาออก ส่วนขาเข้าเพิ่มช่องทางรถเข้าเป็น 20 (จากการศึกษาตามแผนพัฒนาจังหวัด)
- 2) จัดหาเครื่อง Portable X-Ray
- 3) ติดตั้งระบบอ่านข้อมูลเอกสารด้วย RFID สำหรับผู้ที่เดินทางออกนอกประเทศทั้งการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการทำพิธีการทางศุลกากร ณ ด่านศุลกากรสะเดา จึงควรปรับปรุงโดยให้มีการเพิ่มจุดตรวจเอกสารและออก RFID Tag pass เพื่อติดตั้งที่รถเพื่อใช้ในการขับรถผ่านแดน ส่วนกรณีการขนส่งสินค้าจะสามารถเข้ารับบริการตามจุดที่ด่านศุลกากรกำหนดให้ตรวจสอบสินค้า และทำการปิดตู้ในการข้ามแดน และให้ RFID Tag pass เช่นเดียวกับรถนั่งส่วนบุคคล เมื่อมีการผ่านด่าน คนขับรถเพียงแต่ชะลอความเร็วในการตรวจด้วยเครื่อง RFID Reader เมื่อระบบตรวจสอบเสร็จจะมีเสียงแจ้งเตือนให้ขับผ่านไปได้อย่างจะใช้เวลาในการตรวจสอบประมาณ 1-3 วินาทีเท่านั้น ซึ่งเมื่อกลับเข้าสู่ประเทศไทยก็เพียงคืน RFID Tag pass ให้กับด่านศุลกากร ก็จะถือเป็นการเดินทางกลับไทยโดยสมบูรณ์ แต่กรณีมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารจะต้องทำการแจ้งในระบบ E-Custom ล่วงหน้า หรือถ้าไม่สามารถเข้าระบบออนไลน์ได้ สามารถเข้าช่อง Drive Thru ในช่องขาเข้าประเทศได้

โดยทั้งหมดนี้ควรจะต้องปรับปรุงการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินพิธีการทางศุลกากรใหม่ของด่านศุลกากรสะเดาดังแผนภาพที่ 7.16



แผนภาพที่ 7.16 แสดงรูปแบบการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินพิธีการทางศุลกากรใหม่

แนวปฏิบัติที่ 3 : การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน

สถานการณ์ปัจจุบัน :

การดำเนินพิธีการศุลกากรในปัจจุบัน ตามนโยบายนั้นจะใช้ระบบ E-Custom ที่ผู้ที่ต้องการส่งออกหรือนำเข้าสินค้า จะต้องกรอกแบบฟอร์มออนไลน์ ก่อนการนำสินค้าออก แต่อย่างไรก็ตามเมื่อสินค้าเดินทางมาถึงหน้าด่านศุลกากรยังคงต้องนำ เอกสารมาแสดงให้แก่เจ้าหน้าที่เพื่อการตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง แสดงถึงความซับซ้อนของขั้นตอนและเอกสารที่ใช้ประกอบใน พิธีการ

แนวปฏิบัติที่ดี :

ควรใช้ระบบพิธีการผ่านแดนที่มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้อย่างสมบูรณ์ รวมถึงให้เอกชนได้เข้ามามี ส่วนร่วมในการดำเนินงานในบางส่วนเพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานบริเวณด่านศุลกากรลงได้

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

การพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามแนวปฏิบัติที่ 2 และ 3 อย่างสมบูรณ์ จะ สามารถลดเวลาและลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานลงได้ และควรเชื่อมโยงข้อมูลต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้าน ศุลกากรของประเทศไทยผ่านระบบออนไลน์ เชื่อมต่อกับระบบ KOTA PERDANA : Project Kota Perdana ของประเทศ มาเลเซีย เพื่อลดขั้นตอนลงได้

แนวปฏิบัติที่ 4 : การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท

สถานการณ์ปัจจุบัน :

การดำเนินพิธีการศุลกากรในปัจจุบัน ไม่มีการกำหนดเวลามาตรฐานในการดำเนินงานผ่านแดนที่ชัดเจนได้

แนวปฏิบัติที่ดี :

มีการกำหนดเวลาในการดำเนินงานผ่านแดนที่ชัดเจน สอดคล้องกับจำนวนผู้ให้บริการ จำนวนช่องให้บริการ และขั้นตอนต่าง ๆ ที่ต้องดำเนินงาน

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

ทำโครงการศึกษาถึงเวลามาตรฐานสำหรับการให้บริการผ่านแดนแต่ละประเภท

แนวปฏิบัติที่ 5 : การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากรถบรรทุกของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

สถานการณ์ปัจจุบัน :

ในปัจจุบันการผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า รถยนต์ทั่วไป และผู้โดยสาร ยังใช้ช่องทางเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตามพบว่ารัฐบาลมีโครงการสร้างด่านสะเดาแห่งใหม่ขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของการขนส่งสินค้า พื้นที่แห่งใหม่นี้อยู่ห่างจากรถบรรทุกเดิมไปทางทิศตะวันออก 1.5 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 661 ไร่ และจะได้ดำเนินการแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากรถบรรทุกของรถแต่ละประเภทและผู้โดยสารอย่างชัดเจน ตามแผนภาพที่ 7.17 และ 7.18

แนวปฏิบัติที่ดี :

มีการกำหนดช่องทางการผ่านแดนของรถแต่ละประเภท และผู้โดยสารอย่างชัดเจน

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

รับดำเนินการตามแผนเดิมให้เสร็จตามที่ได้กำหนดไว้



แผนภาพที่ 7.17 พื้นที่ด้านศุลกากรสะเดาตามโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่



แผนภาพที่ 7.18 พื้นที่ด้านศุลกากรสะเดาตามโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่

จากการวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติที่ดีเทียบกับสถานการณ์ปัจจุบันทั้ง 5 แนวทางข้างต้น เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับนโยบายภาครัฐที่สนับสนุนการพัฒนาชายแดนในจังหวัดสงขลา สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7.10

ตารางที่ 7.10 การวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติที่ดีเทียบกับนโยบายการลงทุนภาครัฐ

แนวปฏิบัติที่ดี	นโยบายภาครัฐในปัจจุบัน
การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ	ถนนมอเตอร์เวย์ สายหาดใหญ่ - ชายแดน
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย	-
การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน	-
การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท	-
การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน	การขยายพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดา

7.3 แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน

จากการวิเคราะห์แนวปฏิบัติที่ดีในหัวข้อ 7.2.3 พบว่าด่านศุลกากรสะเดาควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดน ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง
2. โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
3. โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน

ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานทั้งสามด้านนั้นจะสนับสนุนแนวปฏิบัติที่ดีทั้ง 5 แนวปฏิบัติที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7.11 สำหรับตารางที่ 7.12 นำเสนอโครงการดำเนินงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนแนวทางปฏิบัติที่ดีและเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย - มาเลเซีย บริเวณ ส่วนตารางที่ 7.13 และ 7.14 นั้น แสดงถึงประโยชน์ของพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่ออุตสาหกรรมยางพาราไทย และประโยชน์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ตามแนวทางของ World Bank

ตารางที่ 7.11 โครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดน

โครงสร้างพื้นฐาน	แนวปฏิบัติที่ดี
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย
	การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน
	การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน	การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

ตารางที่ 7.12 โครงการดำเนินงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนแนวทางปฏิบัติที่ดีและเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย – มาเลเซีย บริเวณด่านสะเดา

โครงสร้างพื้นฐาน	โครงการที่ต้องดำเนินการ	แนวทางบริหารจัดการ
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	โครงการสร้างหรือขยายโครงข่ายถนนที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดน	ออกแบบจำนวนช่องทางของโครงข่ายถนนให้เหมาะสมกับระดับการให้บริการ และบำรุงรักษาให้มีสภาพที่ใช้การได้อยู่เสมอ
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการส่งออกที่ทันสมัย ซึ่งประกอบด้วยโครงการย่อยดังต่อไปนี้ - การปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการผ่านแดนทั้งระบบ - การสร้างระบบผ่านแดนอัตโนมัติ - การสร้างฐานข้อมูลเพื่อการผ่านแดน ซึ่งรวมถึงข้อมูลของผู้ส่งออกสินค้า ผู้นำเข้าสินค้า และผู้ขนส่งสินค้า - ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน เช่น การเพิ่มเครื่อง Portable X - Ray	รวมระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการผ่านแดนให้เป็นระบบเดียวกันทั้งประเทศ และสร้างแนวทางการดำเนินงาน การจัดการรูปแบบการผ่านแดนที่เหมาะสม เอื้อต่อการผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน	โครงการขยายพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา	แยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

ตารางที่ 7.13 ผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่ออุตสาหกรรมยางพารา

โครงสร้างพื้นฐาน	ผลที่จะเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมยางพารา
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	ลดต้นทุนที่เกิดเนื่องจากค่าปรับที่เกิดขึ้นจากการส่งสินค้าไม่ทันเวลาไปยังลูกค้า (ไม่ทันเวลาของขบวนรถไฟ บริเวณด่านปาดังเบซาร์และท่าเรือปีนัง)
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน ทำให้สามารถกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท และลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและลดเวลาในการขนส่งสินค้า
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน	ลดเวลารอคอย ส่งผลต่อการลดเวลาในการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 7.14 ผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่ออุตสาหกรรมยางพารา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ผลกระทบเชิงบวกที่ส่งผลต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์					
	ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางศุลกากร (Customs)	คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)	การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)	ความสามารถและคุณภาพของการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)	การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)	ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง		/	/	/		/
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	/			/	/	/
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรพรมแดน	/			/		/

นอกเหนือจากการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่ชายแดนสะเดาซึ่งได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ผลจากการระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการในพื้นที่จังหวัดสงขลา ยังเห็นควรให้เกิดสถานีขนถ่ายสินค้า บริเวณใกล้กับด่านพรมแดนไทย – มาเลเซีย เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์จากการขนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนไทย – มาเลเซีย แต่เมื่อเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติที่ดีแล้วนั้น พบว่าหากสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้ครบถ้วนตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น สถานีขนถ่ายสินค้าอาจไม่มีความจำเป็น เนื่องจากไม่มีความจำเป็นที่ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดน ไม่เกิดการรอคอยอีกต่อไป

ส่วนการสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่ปากบาราดังแผนภาพที่ 7.19 จะส่งผลต่อโซ่อุปทานของผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ จากประเทศไทย เพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยพัฒนาเส้นทางการค้าใหม่สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นศูนย์กลางของเส้นทางการค้าทั่วโลกเส้นทางใหม่ ที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและภูมิภาคผ่านเส้นทางนี้ ซึ่งการเกิดขึ้นของท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา 2 นั้น จะสามารถลดระยะเวลาในการส่งสินค้าเป้าหมายลงได้มากถึง 26% หรือลดต้นทุนลงได้มากถึง 75% แสดงตัวอย่างดังตารางที่ 7.15 ที่จะเห็นถึงตัวอย่างการประหยัดเวลาและต้นทุนของการขนส่งสินค้าจากส่วนต่าง ๆ ของประเทศไปยังส่วนต่าง ๆ ทั่วโลก ผ่านเส้นทางการขนส่งเดิมและผ่านท่าเรือปากบาราหรือท่าเรือสงขลา 2 ซึ่งในปัจจุบันพบว่ามียางพาราส่งออกผ่านด่านศุลกากรสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ ไปผ่านท่าเรือปีนัง ประมาณ 200,000 TEU ต่อปี และผ่านท่าเรือสงขลา 1 ประมาณ 50,000 TEU ต่อปี ดังนั้นการเกิดขึ้นของท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา 2 จะสามารถลดต้นทุนค่าขนส่งลงได้มหาศาล และสามารถลดระยะเวลาในการขนส่งลงได้อีกด้วย



แผนภาพที่ 7.19 เส้นทางการค้าใหม่ของโลก เมื่อพัฒนาโครงการโลจิสติกส์ภาคใต้

ตารางที่ 7.15 ตัวอย่างการประหยัดเวลาและต้นทุนที่เกิดจากการสร้างท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา 2

เส้นทาง	ราคา (บาท/TEU)	เวลา (วัน)
กรุงเทพ – แหลมฉบัง – สิงคโปร์ – ร็อตเตอร์ดัม	73,108	24
กรุงเทพ – ปากบารา – ร็อตเตอร์ดัม	72,513	20
หาดใหญ่ – ท่าเรือสงขลา – โตเกียว	29,550	11
หาดใหญ่ – ท่าเรือปีนัง – โตเกียว	25,300	16
หาดใหญ่ – ท่าเรือสงขลา 2 – โตเกียว	23,750	11

ที่มา: กรมเจ้าท่า

แผนภาพที่ 7.20 แสดงถึงภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องต่อความต้องการของท้องถิ่น อุตสาหกรรม และแนวทางปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าผ่านแดนทั่วไป และตารางที่ 7.16 แสดงถึงระดับของผลกระทบของโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่นำเสนอต่อประเทศ จังหวัด และอุตสาหกรรมที่ทำการศึกษา



แผนภาพที่ 7.20 ภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องต่อความต้องการและแนวทางปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

ตารางที่ 7.16 ระดับของผลกระทบของโครงสร้างพื้นฐานที่นำเสนอ

โครงสร้างพื้นฐาน	ระดับมหภาค (ประเทศ)	ระดับจุลภาค	
		จังหวัด	อุตสาหกรรม
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	กระทบ	กระทบ	กระทบ
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	กระทบ	ไม่กระทบ	กระทบ
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน	กระทบ	ไม่กระทบ	กระทบ
การสร้างสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้า	ไม่กระทบ	กระทบ	กระทบ (ในสภาวะปัจจุบัน)
การสร้างท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา 2	กระทบ	กระทบ	กระทบ

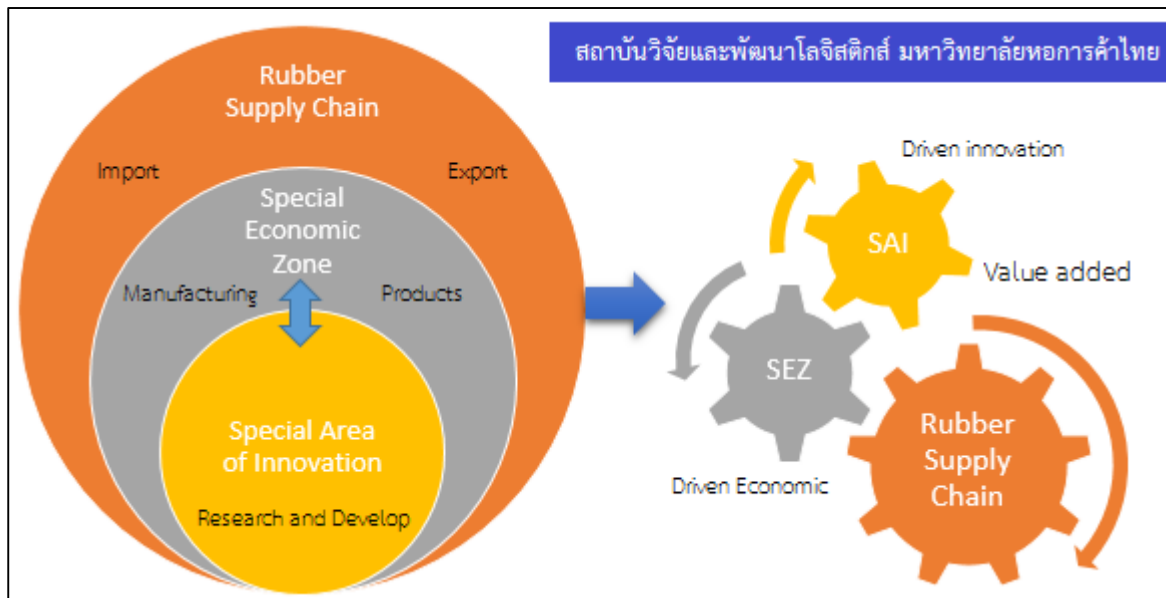
7.4 ความเชื่อมโยงของด่านศุลกากร อำเภอสะเดา กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่ด่านศุลกากรสะเดาได้สิทธิ์ในการพัฒนาและปรับปรุงเป็นกลุ่มแรกเนื่องมาจากเป็นด่านที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงที่สุดของประเทศ ซึ่งพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ได้แก่ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแก้ว และตำบลปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา สำหรับด่านศุลกากรสะเดา อำเภอสะเดา อยู่ตรงข้ามรัฐเกดะห์ มาเลเซีย ส่วนด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา อยู่ตรงข้ามรัฐปะลิส เป็นด่านที่มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟเชื่อมต่อไปถึงเมืองใหญ่ของมาเลเซีย เช่น บัตเตอร์เวิร์ท (ปีนัง) อีโปห์ และกัวลาลัมเปอร์ รวมทั้งเชื่อมโยงไปถึงประเทศสิงคโปร์และตลาดโลก นอกจากนั้นมาเลเซียยังมีโครงการพัฒนารถไฟทางคู่จากอีโปห์มาถึงปาดังเบซาร์แล้ว ดังนั้นเพื่อให้เกิดความต่อเนื่อง

ในการขยายระบบเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานนั้น ภาครัฐจึงมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟรางคู่ไว้รองรับการขยายตัวของเขตเศรษฐกิจพิเศษ อ.สะเดา ซึ่งจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมยางพารานั้นที่ส่วนใหญ่เป็นการขยายตัวที่อุตสาหกรรมต้นน้ำจึงทำให้เกิดปัญหายางพาราแผ่นดินและน้ำยางพาราสดล้นตลาด ดังนั้นหากจะแก้ปัญหาให้ถูกจุด จึงควรเร่งพัฒนาในการแก้ปัญหาอุตสาหกรรมกลางน้ำและปลายน้ำ ในขณะเดียวกันเพื่อรองรับการเติบโตทั้งโซ่อุปทาน ภาครัฐจึงมีการผลักดัน Rubber city หรือโครงการนิคมอุตสาหกรรมเมืองยาง ที่ก่อตั้งอยู่ ณ ต.ฉลุง อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา ขนาดพื้นที่ 1,218 ไร่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมเชิง Cluster สำหรับอุตสาหกรรมยางกลางน้ำและปลายน้ำ อาทิ อุตสาหกรรมนวัตกรรมยาง อุตสาหกรรมจากน้ำยางข้น อุตสาหกรรมยางคอมปาวด์ และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยมีการแบ่งพื้นที่เป็นพื้นที่ Premium Zone เน้นรองรับอุตสาหกรรมทั่วไปหรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราโดยเป็นอุตสาหกรรมสะอาดที่ไม่มีมลพิษ (Clean Industry) จำนวน 20 แปลง (438 ไร่) และพื้นที่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมยางพาราชั้นกลางและชั้นปลาย จำนวน 77 แปลง (779 ไร่) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเตรียมการก่อสร้าง โดยคาดว่าจะนิคมอุตสาหกรรมเมืองยาง (Rubber City) จะสามารถเปิดดำเนินการได้ ภายในปี พ.ศ. 2560 (ที่มาของที่ตั้งจากกรมนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย: <http://www.ieat.go.th/rubbercity>)

จากโครงการนิคมอุตสาหกรรมเมืองยางที่จะเกิดขึ้นในเวลาอันใกล้ก็จะทำให้ผู้สนใจและนักลงทุนจะเข้ามาดำเนินธุรกิจในการแปรรูปสินค้าและส่งออก ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมยางรถยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมถุงมือยางและเครื่องมือทางการแพทย์ที่จำเป็นต้องใช้น้ำยางสดในการแปรรูป จึงจำเป็นต้องตั้งโรงงานใกล้แหล่งวัตถุดิบ และกลุ่มสุดท้ายคือกลุ่มแปรรูปยางแผ่นรมควันเพื่อการส่งออก ซึ่งกลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้เป็นรายได้ส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจากการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าของยางพาราแผ่นดินและน้ำยางสด แต่ถ้าจะให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจมากขึ้นกว่านี้ก็ต้องมีการแปรรูปของอุตสาหกรรมปลายน้ำเพื่อให้เพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์ให้สูงขึ้นโดยทำให้ผลผลิตน้ำยางพาราดิบเกิดมูลค่าและผลกำไรสูงสุด ทั้งนี้และทั้งนั้นการพัฒนานี้จะไม่สามารถเป็นไปได้ถ้าไม่เกิดการวิจัยและพัฒนาเพื่อต่อยอดองค์ความรู้ของนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ๆ ภาครัฐจึงเริ่มหันมาสนใจในการเร่งพัฒนาเขตนวัตกรรมพิเศษ (Special area of innovation) เพื่อเป็นการสร้างธุรกิจในกลุ่มอุตสาหกรรมให้มีความก้าวหน้าอย่างยั่งยืนโดยไม่ต้องคอยแก้ปัญหาจากภาวะเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากประเทศคู่ค้าที่อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมปลายน้ำ แต่การพัฒนาเขตนวัตกรรมพิเศษนี้ควรจะเริ่มตั้งแต่การวางรากฐาน การบริหารจัดการ รวมไปถึงงบประมาณในการลงทุนเพื่อส่งเสริมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เพื่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนาที่ต่อเนื่อง เช่น การพัฒนาผลิตภัณฑ์แปรรูปประเภทใหม่ การพัฒนาระบบบริหารจัดการด้วยผู้มีประสบการณ์ รวมไปถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เครื่องจักร และอุปกรณ์เครื่องมือในการผลิตสินค้าแปรรูปที่เพิ่มมูลค่าให้กับอุตสาหกรรมยางพาราโดยการรวมมือกันของกลุ่มสาขาวิชาชีพต่างๆเช่น กลุ่มนักวิชาการทางการเกษตร กลุ่มนักวิจัยและพัฒนา นักวิทยาศาสตร์ วิศวกร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่ต้องใช้ศาสตร์และศิลป์ในการประยุกต์เพื่อให้เกิดความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ

ดังนั้นหากมองภาพรวมของการพัฒนาและความต่อเนื่องของโซ่อุปทานแล้วการพัฒนาด้านศุลกากรอำเภอสะเดานั้นถือเป็นจุดที่คอยส่งเสริมและสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา (Special Economic Zone: SEZ) และการเติบโตของเขตนวัตกรรมพิเศษ (Special Area of innovation: SAI) เพราะถ้าเกิดมีการพัฒนาของทั้งของกลุ่มแล้วนอกจากปริมาณการค้าและมูลค่าทางการค้าที่จะสูงขึ้นตามมานั้นก็ย่อมมีความจำเป็นที่จะต้องมีการมีประตูดอกของสินค้าที่ดีได้เช่นกัน ซึ่งจะแสดงไว้ในภาพข้างล่างนี้



แผนภาพที่ 7.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างโซ่อุปทานยางพารากับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนวัตกรรมพิเศษ
(ที่มา: สถาบันวิจัยและพัฒนาโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย)

จากภาพที่ 7.21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างโซ่อุปทานยางพารากับเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนวัตกรรมพิเศษ จะเห็นได้ว่าทางฝั่งวงกลมทางซ้ายมือจะเริ่มจากการวิจัยและพัฒนาเพื่อให้เกิดผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ที่จะถูกผลิตขึ้นในเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งออกไปยังประเทศคู่ค้า และหากการขับเคลื่อนนี้ก้าวไปอย่างต่อเนื่องในอนาคตก็อาจจะทำให้ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องนำเข้าวัตถุดิบจากนานาประเทศเพื่อการแปรรูปสินค้าเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจดังเช่นในภาพวงล้อฟันเฟืองทางขวามือที่แสดงให้เห็นว่า การขับเคลื่อนทางนวัตกรรม ส่งผลให้เกิดการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการทำให้สินค้าและผลิตภัณฑ์เกิดมูลค่าเพิ่มทั้งทางด้านมูลค่า และปริมาณในการผลักดันสินค้าเข้าสู่ตลาดโลก ซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมยางพาราไทยเติบโตอย่างยั่งยืนอย่างแท้จริง

ภาคผนวก ก

บทความสำหรับเผยแพร่

ภาคผนวก ก

บทความเผยแพร่สำหรับผู้ใช้งานวิจัยไปใช้ประโยชน์

จากการศึกษาข้อมูลแหล่งปฐมภูมิและทุติยภูมิ และดำเนินการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่นผู้ประกอบการหน่วยงานภาครัฐและเอกชน โดยมีรายละเอียดบทความสำหรับการเผยแพร่ที่ดำเนินการศึกษาในจังหวัดสงขลา ดังนี้

บทนำ

เนื่องจากภาครัฐมีแผนการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นจากการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยเสริมโอกาสในการขยายตลาดของธุรกิจไทย รวมทั้งกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน ส่งผลให้ไทยมีบทบาทสูงในด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย ได้แก่ พม่า ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย รวมทั้งสามารถส่งสินค้าต่อไปยังประเทศข้างเคียง เช่น เวียดนามและมณฑลตอนใต้ของประเทศจีน ผ่านด่านชายแดนสำคัญที่กระจายตัวอยู่ตามขอบชายแดนในภาคต่างๆของไทย การค้าชายแดนยังมีโอกาสขยายตัวอีกมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงถึงกันอย่างสะดวกรวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะอย่างด่านชายแดนสะเดาในจังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นหนึ่งในด่านชายแดนไทย-มาเลเซียซึ่งเป็นด่านชายแดนไทยที่มีศักยภาพสูงสุด เนื่องจากการพัฒนาด่านชายแดนไทย-มาเลเซียมีมูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทย เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการค้าการคมนาคมระหว่างไทยและมาเลเซียและสนับสนุนการขนส่งสินค้าตลอดจนการปรับปรุงพัฒนาโซ่อุปทานการค้าชายแดนซึ่งการศึกษาและทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาพบว่า บริเวณจุดผ่านแดนด่านชายแดนสะเดานั้นยังไม่มียุทธศาสตร์การพัฒนาที่ชัดเจนในด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร รวมถึงการใช้ระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพบริเวณด้านการชายแดน นอกจากนั้นการศึกษาของ สำนักนโยบายแผนการขนส่งและจราจร พบว่าการค้าชายแดนมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดนไม่ได้รับการออกแบบให้มีการใช้งานที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการให้บริการในปัจจุบันก่อให้เกิดความแออัด คับคั่ง และการจราจรติดขัดเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะบริเวณด่านที่มีศักยภาพเช่นด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งมีนโยบายจากภาครัฐที่จะพัฒนาเป็นประตูการค้าเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน อีกทั้งยังเป็นหนึ่งในพื้นที่เป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดให้พัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอีกด้วย

ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงเห็นว่าหากมีการศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับพฤติกรรมการณ์การขนส่งของสินค้าที่สำคัญต่อการค้าในพื้นที่ชายแดน การขนส่งสินค้าผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดน การวางยุทธศาสตร์การพัฒนามีประสิทธิภาพก็จะเป็นการช่วยส่งเสริมการค้าชายแดน จึงมีแนวคิดในการจัดทำโครงการ “การศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา” โดยมีงานวิจัยที่แสวงหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ของโซ่อุปทานการค้าชายแดนของผลิตภัณฑ์ยางพาราและแบบจำลองทางธุรกิจที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการค้าการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ยางพาราที่มีการดำเนินธุรกิจนำเข้าส่งออกบริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา รวมทั้งนำเสนอข้อเสนอแนะรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่บริเวณชายแดน เนื่องจากการเก็บข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ

พบว่าสินค้าหลักที่มีการดำเนินธุรกิจที่ผลต่อการเติบโตการค้าชายแดนสะเดาส่วนเกิดจากการดำเนินธุรกิจที่มาจากผลิตภัณฑ์ยางพารา

จังหวัดสงขลาและด่านสะเดา

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทางการค้าชายแดนทางตอนใต้ของประเทศไทยเนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งมียอดปริมาณการค้านำเข้า-ส่งออกสูงที่สุดของประเทศ มีอำเภอหาดใหญ่หรือนครหาดใหญ่ซึ่งตั้งอยู่ห่างอำเภอเมืองสงขลา 30 กิโลเมตร นครหาดใหญ่เป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้ตอนล่าง เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจการค้าชายขนาดใหญ่และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงโดยเฉพาะแถบประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย นอกจากนี้จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีด่านศุลกากรครอบคลุมทางน้ำ ทางราง และทางถนน โดยด่านชายแดนไทย-มาเลเซียที่สำคัญในปัจจุบันได้แก่ ด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์

โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา ขึ้นกับการผลิตในสาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม และสาขาประมง เป็นสำคัญ ทั้งนี้ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ คือ ยางพารา อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพาราและผลิตภัณฑ์แปรรูปอาหารทะเล โดยในภาคอุตสาหกรรมนั้นจะอยู่ในรูปของการผลิตไม่แย่งแปรรูป และแผ่นไม้อัดจากปริมาณการส่งออกตามความต้องการไปยังประเทศคู่ค้าทั้งจีน มาเลเซีย สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น นอกจากนี้ไม่แย่งแปรรูปขยายตัวตามความต้องการของจีนในภาคอสังหาริมทรัพย์ สำหรับในภาคเกษตรกรรมนั้นเริ่มหดตัวเนื่องจาก ราคายางพาราที่ลดลงตามราคาตลาดโลก เนื่องจากปริมาณยางส่วนเกินของโลกเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะมีความต้องการซื้อจากจีนก็ตาม แต่สำหรับในภาคบริการนั้นมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เพราะจังหวัดมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐและเอกชน ทำให้มีการขยายตัวของจำนวนชาวต่างชาติผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง จำนวนผู้พักแรม และจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินอย่างต่อเนื่อง

สำหรับด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้น ประกอบด้วยด่านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพสูงสุดและมีมูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทย โดยมีมูลค่าการค้ารวมคิดเป็นร้อยละ 53 ของการค้าชายแดนรวมของประเทศไทย โดยด่านการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียที่มีมูลค่านำเข้าและส่งออกสูงที่สุดและโดดเด่นที่สุดสองอันดับแรกและตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลา ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดา โดยลำดับถัดมาคือ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยสินค้าส่งออกจากประเทศไทย ได้แก่ ยางธรรมชาติ ยางผสม ไม่แย่งแปรรูป ถู่มือยาง แผ่นไม้อัด ซีพียู เป็นต้น

1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง (Road and Highway)

ในส่วนของประเทศไทยนั้น ทางหลวงสายเอเชีย 2 (AH2) เริ่มจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดาพรมแดนไทย-มาเลเซีย ในเขตอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีระยะทางถนนโดยประมาณทั้งสิ้น 950 กิโลเมตร โดยเส้นทางเริ่มจากกรุงเทพมหานคร ผ่านอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา สู่อพรมแดนไทย-มาเลเซีย ในเขตอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจรตลอดสาย รายละเอียดเส้นทางจากกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ป็นัง-Port Klang สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 รายละเอียดระยะทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ป็นัง-Port Klang

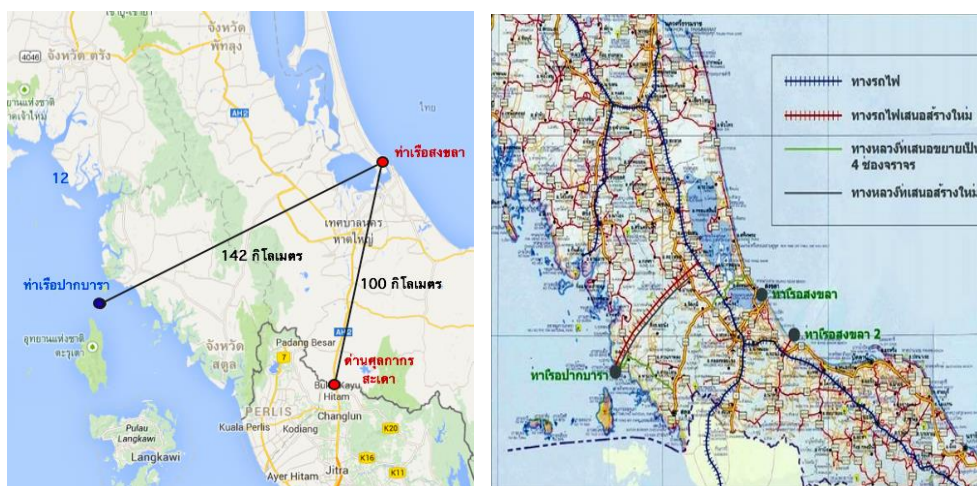
	จุดหมายปลายทาง	ระยะทาง (km)	ระยะทางสะสม (km)
1	กรุงเทพฯ - จ.สงขลา	950 กิโลเมตร	950 กิโลเมตร
2	จ.สงขลา - อ.หาดใหญ่	26 กิโลเมตร	976 กิโลเมตร
3	อ.หาดใหญ่ - ด่านชายแดน		
	3.1 อ.หาดใหญ่-ด่านสะเดา	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
	3.2 อ.หาดใหญ่-ด่านปาดังเบซาร์	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
	3.3 อ.หาดใหญ่-ด่านบ้านประกอบ	89 กิโลเมตร	1,065 กิโลเมตร
4.	ด่านสะเดา - ท่าเรือป็นัง	156 กิโลเมตร	1,183 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด่านสะเดา)
5.	ท่าเรือป็นัง - Port Klang	342 กิโลเมตร	1,525 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด่านสะเดา)

ปัจจุบันมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์วิ่งบนเส้นทางนี้อย่างหนาแน่น เพื่อขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ หรือออกท่าเรือปิ่นัง จากอำเภอสทิงพระไปยังด่านสะเดา หรืออำเภอสทิงพระไปยังด่านปาดังเบซาร์ ระยะทาง 51 กิโลเมตร เช่นกัน โดยทางไปด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์นั้น จะใช้เส้นทางเดียวกัน แต่จะไปแยกเส้นทางที่อำเภอสทิงพระ โดยต่อไปจากอำเภอสทิงพระอย่างละ 12 กิโลเมตร โดยบริเวณด่านสะเดานั้น จะเน้นการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน เพราะมีทางด่วนหมายเลข 7 ที่สะทิงพระในเขตมาเลเซีย แต่การขนส่งทางถนนยังคงมีต้นทุนการขนส่งที่สูง ในขณะที่ด่านปาดังเบซาร์เน้นส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ทางถนนและทางรถไฟเพื่อไปยังท่าเรือปิ่นัง (โดยระยะทางรถไฟจากด่านปาดังเบซาร์ประมาณ 177 กิโลเมตร) ซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งที่ต่ำกว่าด่านสะเดา

2 การคมนาคมทางน้ำ (Sea Transport)

สำหรับท่าเรือที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าทางเรือทางภาคใต้ โดยเฉพาะสินค้าประเภทยางพารา คือ ท่าเรือสงขลา ซึ่งเป็นท่าเรือหลักในภาคใต้ด้านชายฝั่งอ่าวไทยมีระยะห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซีย ประมาณ 100 กิโลเมตร ท่าเรือสงขลาประกอบด้วยท่าเทียบเรือซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 510 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ท่า ร่องน้ำท่าเรือยาว 4 กิโลเมตร กว้าง 120 เมตร ลึก 9 เมตร แอ่งกลับเรือกว้าง 300 เมตรสามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 173 เมตร ได้พร้อมกัน 3 ลำ

อย่างไรก็ตามท่าเรือแห่งนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าด้วยรถยกและรถบรรทุกท่าเรือ เนื่องจากท่าเรือยังไม่มีการปรับปรุงท่าเทียบเรือที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ดังนั้นในการยกขนสินค้าขึ้น-ลง จากเรือยังคงต้องใช้ปั้นจั่นเรือ ในปัจจุบันได้มีการเร่งผลักดันเพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้า และสนใจให้ผู้ประกอบการไทยหันมาใช้การขนส่งทางน้ำมากขึ้น เพราะที่ผ่านมาการขนส่งทางน้ำในประเทศมีแค่ร้อยละ 11-12 ของการขนส่งรวมในประเทศเท่านั้น โดยปัจจุบันได้มีการเดินหน้าพัฒนาท่าเรือสำคัญทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ซึ่งได้แก่ ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลและท่าเรือสงขลา 2 ดังแสดงในภาพที่ 1 ซึ่งในขณะนี้แผนการก่อสร้างท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ได้มีการวางโมเดลการพัฒนาท่าเรือไว้เรียบร้อยแล้วแต่กำลังอยู่ระหว่างการทำการสำรวจในเรื่องของผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ



แผนภาพที่ 1 ที่ตั้งท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากบารา

โดยท่าเรือปากบารานั้นเป็นท่าเรือน้ำลึกที่จะมีระบบรางที่เป็นแลนด์บริดจ์ (Landbridge) ระยะทางประมาณ 142 กิโลเมตรมาเชื่อมโยงกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (ท่าเรือสงขลา) และมีการสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อรองรับการเติบโตของระบบการขนส่งทางเรือในอนาคต รวมถึงการเชื่อมโยงท่าเรือทั้งสองด้วยระบบราง

3. การคมนาคมทางราง (Railway Transport)

สำหรับเส้นทางรถไฟที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าของจังหวัดสงขลา มีสถานีรถไฟชุมทาง

หาดใหญ่เป็นสถานีหลักเชื่อมต่อกับสถานีปาดังเบซาร์ (Padang Besar) ในประเทศมาเลเซีย โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ ประมาณ 947 กิโลเมตร และจากหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 45 กิโลเมตร โดยทางรถไฟสายใต้เป็นเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพียงสายเดียวที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ทำให้การเดินทางระหว่างไทยกับมาเลเซียสะดวกมากขึ้น และสามารถเดินทางไปยังเมืองสำคัญของมาเลเซียได้ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ-บัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ขาขึ้นและขาล่องวันละ 1 เที่ยว โดยสถานีรถไฟบัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ตั้งอยู่ในเขตเมืองบัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) รัฐปีนัง หรือ ออกเดินทางจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ในเวลา 10.00 น. โดยจากสถานีนี้ สามารถเดินทางด้วยรถไฟไปยังกัวลาลัมเปอร์ และประเทศสิงคโปร์ได้ ปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของไทยนิยมมาเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นแค่ที่บริเวณสถานีปาดังเบซาร์ โดยพื้นที่และอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าของมาเลเซียมีความทันสมัยกว่าไทยมาก

จากการลงพื้นที่ด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้นพบว่าทั้งบริเวณด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์นั้น มีพื้นที่ค่อนข้างแออัดขาดการจัดการผังบริเวณด้านในฝั่งประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสะเดาหรือ ด่านนอก ปัจจุบันบริเวณด่านสะเดาได้กลายเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่มีความน่าสนใจมากที่สุดแห่งหนึ่งของภาคใต้ รวมทั้งยังเป็นที่ตั้งของสถานประกอบธุรกิจหลายประเภท ในปัจจุบันรัฐบาลไทยกำลังพัฒนาด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่และปรับปรุงด่านสะเดาเพิ่มเติม เพื่อพัฒนาให้เป็นด่านต้นแบบในการให้บริการด้านเศรษฐกิจการค้าชายแดนอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งมีความทันสมัยรองรับการเข้าประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งจะมีปริมาณการค้าเพิ่มสูงขึ้นมาก นอกจากกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมยางพาราที่เป็นสินค้าส่งออกหลักไปยังประเทศมาเลเซียโดยผ่านด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์แล้ว ยังมีกลุ่มธุรกิจอื่นๆที่ยังช่วยผลักดันคนในพื้นที่จังหวัดสงขลาและพื้นที่ด้านสะเดามีโอกาสในการทำการค้าและการลงทุนกับประเทศมาเลเซียมากยิ่งขึ้น ซึ่งกลุ่มธุรกิจที่มีโอกาสในการลงทุนนี้ ได้แก่

- ธุรกิจอาหาร เนื่องจากวิถีชีวิตของชาวมาเลเซียในปัจจุบันมีการใช้ชีวิตแบบเร่งรีบมากขึ้น จึงต้องการสินค้าอาหารที่ง่ายในการรับประทาน อาทิ บรรจุอยู่ในภาชนะที่เข้าไมโครเวฟได้ หรือ บรรจุภัณฑ์ที่เปิดมารับประทานได้ทันที ส่งผลให้อาหารพร้อมรับประทานเป็นที่ต้องการมากขึ้น ซึ่งอาหารพร้อมรับประทานที่นิยมในมาเลเซียคือ อาหารพร้อมรับประทานบรรจุกระป๋อง (Canned/ Preserved Ready Meals)
- ธุรกิจบริการ ธุรกิจบริการนั้นเป็นที่โดดเด่นทั้งสำหรับประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ซึ่งประกอบด้วยธุรกิจท่องเที่ยว และธุรกิจด้านการแพทย์และสุขภาพ

โดยในช่วง 6-7 ปีที่ผ่านมา การค้าการลงทุนในพื้นที่ชายแดนบ้านด่านนอกไทย-จังโหลน อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีความเจริญเติบโตและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างโรงแรม อพาร์ทเมนต์ และสถานบันเทิง โดยเฉพาะสถานบันเทิงประเภทคาราโอเกะ พบว่ามีผู้ประกอบการมากกว่า 120 แห่ง มีผับขนาดใหญ่กว่า 8 แห่ง ขณะที่ธุรกิจโรงแรมมีทั้งขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่มากกว่า 20 แห่ง ทิศทางการลงทุนทั้งด้านอสังหาริมทรัพย์และโรงแรมในพื้นที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา มีแนวโน้มที่เจริญเติบโตสำหรับรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนปี 2558 ปัจจุบันประกอบด้วยกลุ่มทุนในพื้นที่อย่างน้อย 3 รายที่ สร้างโรงแรมหรู 5 ดาว

อุตสาหกรรมเป้าหมาย (ยางพารา)

ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญต่อเศรษฐกิจของไทยทั้งทางด้านรายได้และการจ้างงาน เป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญในภาคเกษตรมากกว่า 6 ล้านคนและในภาคอุตสาหกรรมอีกกว่า 2 แสนคน

อุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์เริ่มต้นจากการแปรรูปน้ำยางพาราขั้นต้นที่ได้จากการกรีดยาง น้ำยางสดผ่านกระบวนการที่เหมาะสมและสะดวกต่อการนำไปใช้ สำหรับยางขั้นกลางที่ได้จากการแปรรูปจากน้ำยางสด จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ น้ำยางข้น และยางแท่ง ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และยางอื่นๆ (ยางเครป ยางสลิม และยางคอมปาว์) ซึ่งยางแปรรูปขั้นกลางเหล่านี้จะถูกนำไปผลิตเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปหลายชนิด ได้แก่ ยางล้อ (ยางรถยนต์ ยาง

รถจักรยานยนต์ และยางรถจักรยาน) พื้นรองเท้า รองเท้ายาง ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย ยางรัดของ ท่อต่างๆ และสายพาน เป็นต้น

พื้นที่ปลูกยางพาราทั้งโลกมีประมาณ 73.14 ล้านไร่ (ข้อมูลปี 2554) โดยมีสามประเทศเป็นผู้ผลิตรายใหญ่มีพื้นที่ปลูกรวมกันมากกว่าร้อยละ 60 ของพื้นที่ปลูกยางทั้งโลก ได้แก่ อินโดนีเซีย (21.6 ล้านไร่) ไทย (18.3 ล้านไร่) และมาเลเซีย (6.4 ล้านไร่) พื้นที่ปลูกยางส่วนใหญ่ของอินโดนีเซีย (ร้อยละ 85) ไทย (ร้อยละ 91) และมาเลเซีย (ร้อยละ 90) เป็นพื้นที่สวนขนาดเล็ก (เกษตรกรรายย่อย) ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผลผลิตยางธรรมชาติมากที่สุด ซึ่งเน้นไปที่การผลิตยางแผ่นรมควันและน้ำยางข้น สำหรับยางแผ่นที่ไทยสามารถผลิตได้มากที่สุด คือ ยางแผ่นรมควันชั้น 3 เนื่องจากเก็บรักษาง่าย เคลื่อนย้ายได้สะดวก และมีมาตรฐานที่ชัดเจน สำหรับประเทศที่มีผลผลิตยางธรรมชาติรองลงมาคือ อินโดนีเซียและมาเลเซีย โดยทั้งสองประเทศเน้นการผลิตยางแท่งเป็นหลัก สำหรับการใช้ยางธรรมชาติของโลกนั้นจีนมีฐานะเป็นประเทศผู้ใช้อย่างธรรมชาติมากที่สุดในโลก รองลงมาคือ สหรัฐ อินเดีย และญี่ปุ่น ซึ่งยางที่นำเข้าส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของยางแท่งและยางแผ่นรมควันเพื่อป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมยางล้อเนื่องจากทั้งสี่ประเทศถือเป็นประเทศผู้นำทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ของโลก

สถานการณ์การผลิตยางพาราของประเทศไทย เนื้อที่กรี๊ดได้ เพิ่มขึ้นจาก 16.46 ล้านไร่ ในปี 2556 เป็น 17.42 ล้านไร่ ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.83 ส่วนผลผลิตเพิ่มขึ้นจาก 4.31 ล้านตัน ในปี 2556 เป็น 4.43 ล้านตัน ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.78 เนื่องจากนโยบายของภาครัฐในการขยายเนื้อที่ปลูกยางพารา ประกอบกับในช่วงที่ผ่านมาราคายางให้เกษตรกรขยายเนื้อที่ปลูก และต้นยางพารามีอายุครบเปิดกรี๊ด ส่วนการผลิตยางพาราระดับโลก ในปี 2557 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2556 โดยเนื้อที่กรี๊ดได้เพิ่มขึ้น จาก 61.97 ล้านไร่ในปี 2556 เป็น 64.47 ล้านไร่ ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.03 ส่วนผลผลิตเพิ่มขึ้นจาก 11.57 ล้านตัน ในปี 2556 เป็น 11.97 ล้านตัน ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.46 การเพิ่มขึ้นของเนื้อที่กรี๊ดได้และผลผลิต มีสาเหตุจากประเทศผู้ผลิตต่าง ๆ เช่น เวียดนาม ลาว เมียนมา และกัมพูชาที่ขยายเนื้อที่ปลูกได้ทยอยเปิดกรี๊ดยางเพิ่มมากขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 2 และ 3

ตารางที่ 2 ยางพารา: เนื้อที่ ผลิต ผลผลิตต่อไร่ ราคา และมูลค่าของผลผลิตตามราคาที่ใช้เกษตรกรขายได้ปี 2548 - 2557

ปี	เนื้อที่ยืนต้น (1,000 ไร่) Planted area (1,000 rais)	เนื้อที่กรี๊ดยางได้ (1,000 ไร่) Harvested area (1,000 rais)	ผลผลิต (1,000 ตัน) Production (1,000 tons)	ผลผลิตต่อไร่ (กก.) Yield per rai (Kgs.)	ราคา ที่เกษตรกร ขายได้ (บาท/กก.) Farm price (Baht per kg.)	มูลค่าของ ผลผลิต ตามราคาที่ใช้ เกษตรกรขายได้ (ล้านบาท) Farm value (Million baht)	Year
2548	13,609	10,569	2,980	282	53.57	159,639	2005
2549	14,355	10,893	3,071	282	66.24	203,423	2006
2550	15,362	11,043	3,022	274	68.90	208,216	2007
2551	16,717	11,372	3,167	278	73.66	233,281	2008
2552	17,254	11,600	3,090	266	58.47	180,689	2009
2553	18,095	12,058	3,052	253	102.76	313,601	2010
2554	18,461	12,766	3,349	262	124.16	415,799	2011
(p) 2555	21,992	15,749	4,139	263	87.15	360,749	(p) 2012
(p) 2556	22,478	16,463	4,305	262	74.75	321,804	(p) 2013
(p) 2557	22,494	17,422	4,432	254	53.93	239,003	(p) 2014

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตารางที่ 4.3 ยางพารา: เนื้อที่กรีดยางได้ ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ ของประเทศผู้ผลิตที่สำคัญ 10 อันดับแรกปี 2554-2556

ประเทศ	เนื้อที่กรีดยางได้ (1,000 ไร่) Harvested area (1,000 rais)			ผลผลิต (1,000 ตัน) Production (1,000 tons)			ผลผลิตต่อไร่ (กก.) Yield per rai (Kgs.)			Country
	2554 2011	2555 2012	2556 2013	2554 2011	2555 2012	2556 2013	2554 2011	2555 2012	2556 2013	
รวมทั้งโลก	59,867	61,970	64,473	11,099	11,570	11,966	185	187	186	World Total
ไทย ^{1/}	12,766	15,749	16,463	3,349	4,139	4,305	262	263	262	Thailand ^{1/}
อินโดนีเซีย	21,601	21,776	22,224	2,990	3,012	3,108	138	138	140	Indonesia
เวียดนาม	2,875	3,161	3,426	790	877	949	275	277	277	Vietnam
อินเดีย	2,750	2,763	2,763	800	900	900	291	326	326	India
จีน	3,736	4,068	4,287	751	802	865	201	197	202	China
มาเลเซีย	6,419	6,507	6,608	996	923	826	155	142	125	Malaysia
โกตดิวัวร์	844	844	844	239	257	290	283	305	344	Côte d'Ivoire
บราซิล	843	861	875	164	177	186	195	206	213	Brazil
เมียนมาร์	1,240	1,250	1,275	150	150	148	121	120	116	Myanmar
ไนจีเรีย	2,156	2,156	2,156	144	144	144	67	67	67	Nigeria
อื่น ๆ	4,637	2,835	3,552	726	189	245	157	67	69	Others

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ความต้องการใช้ยางพาราของโลกเพิ่มขึ้นจากปี 2556 เนื่องจากความต้องการใช้ยางพาราในอุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องของจีนและอินเดียสำหรับการส่งออกยางพาราของโลกในปี 2557 มีปริมาณ 10.23 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจาก 9.74 ล้านตันในปี 2556 ร้อยละ 5.03 ประเทศผู้ส่งออกยางพาราที่สำคัญได้แก่ ไทย 3.80 ล้านตัน อินโดนีเซีย 2.90 ล้านตัน มาเลเซีย 1.36 ล้านตัน และเวียดนาม 1.22 ล้านตัน ทั้ง 4 ประเทศมีส่วนแบ่งตลาดโลกคิดเป็นร้อยละ 90 ของปริมาณการส่งออกโลก โดยในปี 2557 ราคายางแผ่นรมควันชั้น 3 ตลาดล่วงหน้าสิงคโปร์เฉลี่ยกิโลกรัมละ 62.60 บาท ลดลงจาก 85.33 บาท ในปี 2556 ร้อยละ 26.64 และราคายางแผ่นรมควันชั้น 3 ตลาดล่วงหน้าโตเกียวเฉลี่ยกิโลกรัมละ 62.04 บาท ลดลงจาก 82.46 บาทในปี 2556 ร้อยละ 24.76

สำหรับการใช้ยางพาราในประเทศแยกตามอุตสาหกรรมพบว่าถุงมือยางมีปริมาณมากที่สุด โดยมีปริมาณสูงถึง 73,570 ตัน ในปี 2557 รองลงมาเป็น ยางยืด มีปริมาณ 70,360 ตัน และ ยางล้อ ยางรัดของ และอื่น ๆ ตามลำดับ ในส่วนของการส่งออกจะพบว่ายางคอมปาวด์มีการส่งออกสูงที่สุดโดยมีปริมาณ 13.49 ล้านตัน รองลงมาเป็น ยางแท่ง ยางแผ่นรมควัน น้ำยางข้น และอื่น ๆ ตามลำดับ ประเทศคู่ค้าอันดับ 1 คือประเทศจีน (ตารางที่ 4 – 5)

ตารางที่ 4 การส่งออกยางพาราของไทยแยกตามชนิดยาง ปี 2553 – 2557

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ยางแผ่นรมควัน	ยางแท่ง	น้ำยางข้น	ยางคอมปาวด์	อื่น ๆ	รวม
2553	0.69	0.93	0.54	0.47	0.21	2.84
2554	0.75	1.22	0.53	0.42	0.14	3.06
2555	0.66	1.29	0.57	0.65	0.10	3.27
2556	0.81	1.47	0.62	0.81	0.11	3.82
2557*	0.90	1.40	0.65	0.65	0.20	3.80
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	6.27	10.57	5.42	13.94	-3.33	8.37

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางที่ 5 การส่งออกยางพาราของไทยไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ปี 2553- 2557

หน่วย : ล้านบาท

ปี	จีน	มาเลเซีย	ญี่ปุ่น	สหรัฐอเมริกา	อื่น ๆ	รวม
2553	1.12	0.44	0.34	0.17	0.77	2.84
2554	1.34	0.36	0.34	0.21	0.81	3.06
2555	1.68	0.38	0.29	0.18	0.74	3.27
2556	2.14	0.46	0.29	0.15	0.78	3.82
2557*	2.22	0.45	0.26	0.15	0.72	3.80
อัตราเพิ่ม (ร้อยละ)	20.16	2.94	-6.72	-5.70	-1.71	8.37

ที่มา: กรมศุลกากร

การขายผลผลิตที่ผลิตได้ในอุตสาหกรรมต้นน้ำ เกษตรกรส่วนหนึ่งจะนำไปจำหน่ายให้แก่พ่อค้าคนกลางระดับหมู่บ้าน หรือระดับอำเภอ ซึ่งเป็นผู้รวบรวมผลผลิตที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่จำนวนมากและอีกส่วนหนึ่งจะนำไปจำหน่ายให้แก่กลุ่มเกษตรกรหรือสหกรณ์การเกษตร ซึ่งพ่อค้าคนกลางระดับหมู่บ้าน/อำเภอ กลุ่มเกษตรกรหรือสหกรณ์การเกษตร ส่วนมากจะรวบรวมผลผลิตเพื่อนำไปจำหน่ายต่อให้แก่พ่อค้าคนกลางระดับจังหวัด ซึ่งเป็นผู้รวบรวมรายใหญ่และบางส่วนจะนำไปจำหน่ายผ่านตลาดกลาง ตลาดประมูลยาง หรือจำหน่ายโดยตรงให้แก่โรงงานแปรรูปขั้นต้น ในส่วนของพ่อค้าคนกลางระดับจังหวัดเมื่อรวบรวมผลผลิตได้จำนวนมาก จะนำไปจำหน่ายให้แก่โรงงานแปรรูปยางขั้นต้นเพื่อนำไปแปรรูป

อุตสาหกรรมกลางน้ำของยางพาราและผลิตภัณฑ์ เป็นอุตสาหกรรมที่ทำการแปรรูปผลผลิตเบื้องต้นที่ได้จากอุตสาหกรรมต้นน้ำให้อยู่ในสถานะที่เหมาะสมและสะดวกต่อการนำไปใช้เป็นวัตถุดิบป้อนให้กับอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพาราต่อไป ได้แก่ โรงงานน้ำยางข้น โรงงานยางแผ่นรมควัน โรงงานยางแท่ง เป็นต้น ผลผลิตที่ได้ในอุตสาหกรรมกลางน้ำแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ น้ำยางข้นร้อยละ 20 ยางแผ่นรมควัน ร้อยละ 25 ยางแท่งร้อยละ 40.77 และยางอื่นๆ อีกร้อยละ 14.23 ห่วงโซ่อุปทานของน้ำยางข้นในอุตสาหกรรมกลางน้ำ เริ่มจากโรงงานผลิตน้ำยางข้น 1 รับซื้อน้ำยางดิบจากพ่อค้า คนกลาง สหกรณ์การเกษตร หรือกลุ่มเกษตรกร เพื่อนำมาผลิตเป็นน้ำยางข้น โดยสัดส่วนของน้ำยางดิบร้อยละ

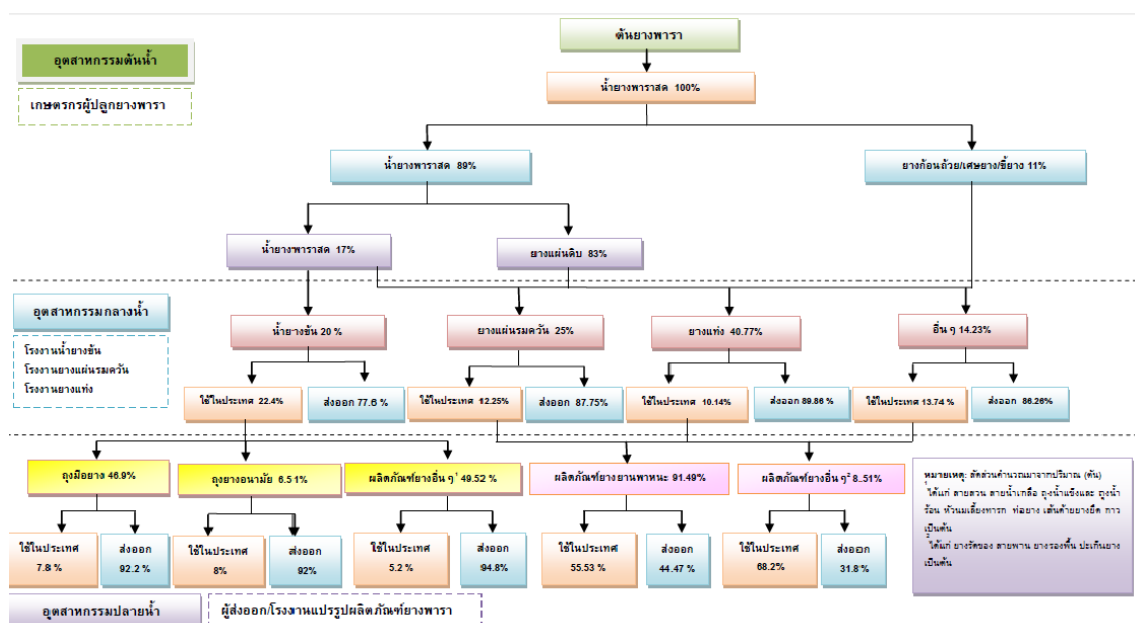
71.942 จะผลิตเป็นน้ำยางข้น และร้อยละ 28.06 ซึ่งเป็นทางน้ำยางจะนำไปผลิตยางสกิมเครปหรือยางชนิดอื่นๆ ซึ่งน้ำยางข้นที่ผลิตได้ทั้งหมดร้อยละ 77.6 จะส่งออกขายยังต่างประเทศ ได้แก่ มาเลเซีย ร้อยละ 53.68 จีน ร้อยละ 30.85 อินโดนีเซีย ร้อยละ 1.22 และประเทศอื่นๆ อีกร้อยละ 14.25 ส่วน น้ำยางข้นอีกร้อยละ 22.4 เป็นส่วนที่ใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับการผลิตในประเทศ เพื่อนำไปแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ ได้แก่ ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย ยางทางเภสัชกรรม และผลิตภัณฑ์อื่นๆ

สำหรับโรงงานผลิตยางแผ่นรมควันของไทยซึ่งเป็นของเอกชนประมาณ 117 แห่ง กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ภาคใต้มากที่สุด นอกจากนี้ยังมีโรงงานของสหกรณ์การเกษตรหรือกลุ่มเกษตรกรประมาณ 200 แห่ง ซึ่งมาจากการสนับสนุนงบประมาณของภาครัฐในการจัดตั้งโรงอบควันยางพารา เมื่อแปรรูปเป็นยางแผ่นรมควันแล้วอัดก้อนตามที่ถูกค้าต้องการแล้ว ร้อยละ 12.25 จะส่งไปจำหน่ายยังโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ในประเทศเช่นโรงงานยางล้อส่วนอีกร้อยละ 87.75 จะส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ สำหรับการส่งออกยางแผ่นรมควันของไทยไปประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียมี 2 ประเภทด้วยกัน คือ ยางแผ่นรมควัน ชั้น 2 และ ชั้น 3 เนื่องจากการผลิตยางคอมปาวน์ ต้องใช้เงินทุนสูงและต้องผลิตยางให้ได้ตามที่ลูกค้ากำหนด ดังนั้น การผลิตยางคอมปาวน์ในประเทศไทยจึงเป็นโรงงานของผู้ประกอบการรายใหญ่ ในระดับเกษตรกรมีเพียงแห่งเดียว คือกลุ่มเกษตรกรธารน้ำทิพย์ การผลิตยางคอมปาวน์ส่วนใหญ่จะเป็นการผลิต เพื่อส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศจีน ซึ่งไม่เก็บภาษีนำเข้ายางคอมปาวน์ ทำให้แนวโน้มการส่งออกยางคอมปาวน์ไปจีนเพิ่มสูงขึ้น การจำหน่ายยางคอมปาวน์ ผู้ผลิตจะจำหน่ายโดยตรงให้กับโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์หรือจำหน่ายผ่านตัวแทน (Broker) ของโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์เท่านั้น เพราะการเข้าถึงตลาดของยางคอมปาวน์จะทำได้ยากกว่ายางแท่ง เนื่องจากตลาดเป็นตลาดเฉพาะ ต่างจากยางแท่งที่ตลาดจะกว้างกว่า ดังนั้น ผู้ผลิตและจำหน่ายยางคอมปาวน์ในประเทศไทยจึงยังมีจำนวนไม่มาก

ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์

ห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของ 14 จังหวัดในภาคใต้ของไทย สามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วนดังนี้ แสดงในภาพที่ 2

1. อุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ เกษตรกรผู้ปลูกยางพารา
2. อุตสาหกรรมกลางน้ำ ได้แก่ โรงงานน้ำยางข้นโรงงานยางแผ่นรมควันโรงงานยางแท่ง
3. อุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ ผู้ส่งออกโรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางพารา



แผนภาพที่ 2 ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทย

ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย (2556)

แบบจำลองทางธุรกิจ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงบทวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อน โอกาส และ อุปสรรคของผู้ประกอบการในพื้นที่ และนำเสนอแบบจำลองธุรกิจที่เหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการในพื้นที่ รวมถึงนำเสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา โดยจะนำเสนอแนวทางแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ระยะกลาง และ ระยะยาว ซึ่งแนวทางการพัฒนาระยะสั้นจะเป็นส่วนที่กระทำได้ในพื้นที่จังหวัดสงขลาได้ มุ่งเน้นการพัฒนาสินค้าและกระบวนการผลิต มีความตระหนักถึงมาตรฐานสินค้าในระดับสากล ระยะกลางจะเป็นการพัฒนาผู้ประกอบการกลางน้ำให้มีความเป็นมืออาชีพ สร้างกลุ่มที่มีความเข้มแข็ง พร้อมทั้งจะทำการส่งสินค้าออกไปขายในตลาดนานาชาติ ในส่วนของระยะยาวจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยต่ออุตสาหกรรมปลายน้ำ รวมถึงมาตรการทางเศรษฐกิจที่ส่งเสริมให้เกษตรกรชาวสวนยาง บางส่วนหันไปเพาะปลูกสินค้าเศรษฐกิจชนิดอื่น

จากการลงสำรวจพื้นที่ และการรับทราบปัญหาของเกษตรกรชาวสวนยางพาราในเขต อ.สะเดา จ.สงขลา พบว่าปัญหาหลักมีลักษณะเช่นเดียวกับ พื้นที่อื่นๆที่มีการผลิตยางเป็นสินค้าหลัก ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นปัญหาในระดับจุลภาค และ ระดับ มหภาค ได้ดังนี้

(1) ระบบการผลิตสินค้าภายในพื้นที่ ยังคงเป็นการผลิตในอุตสาหกรรมขั้นต้น ซึ่งส่วนใหญ่ยังอยู่ในรูปวัตถุดิบ เช่น น้ำยาง ยางแผ่นดิบ แผ่นยางรมควัน ฯลฯ ซึ่งจะต้องถูกนำไปเป็นวัตถุดิบ เพื่อผลิตสินค้าอื่นๆที่ใช้ยางพาราเป็นส่วนประกอบ

(2) เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตสินค้าแปรรูปขั้นต้นเหล่านี้ ยังไม่มีคุณภาพ โดยส่วนใหญ่จะเป็นเทคโนโลยีในระดับพื้นบ้าน หรือระดับครัวเรือนซึ่งอาศัยความคุ้นเคยที่ทำมาแต่โบราณ ส่งผลให้สินค้าจากยางพาราเหล่านี้มีคุณภาพต่ำ เช่น มีการปนเปื้อนในน้ำยาง การผลิตยางแผ่นดิบส่วนใหญ่ยังมีคุณภาพต่ำ (ชั้น 3, 4, 5)

(3) จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่ทำหน้าที่แปรรูปวัตถุดิบ หรือสินค้าขั้นต้นของยางพารา ให้กลายเป็นสินค้าในอุตสาหกรรมปลายน้ำที่มีมูลค่าสูงในพื้นที่ อ.สะเดา มีจำนวนน้อยและไม่ใช่วงงานของผู้ประกอบการไทย ดังนั้น น้ำยาง ยางแผ่นดิบ และยางแผ่นรมควันที่ผลิตได้ในพื้นที่ ส่วนใหญ่จะถูกส่งออกไปยังประเทศปลายทางที่มีโรงงานแปรรูป อาทิ มาเลเซีย จีน และ ญี่ปุ่น

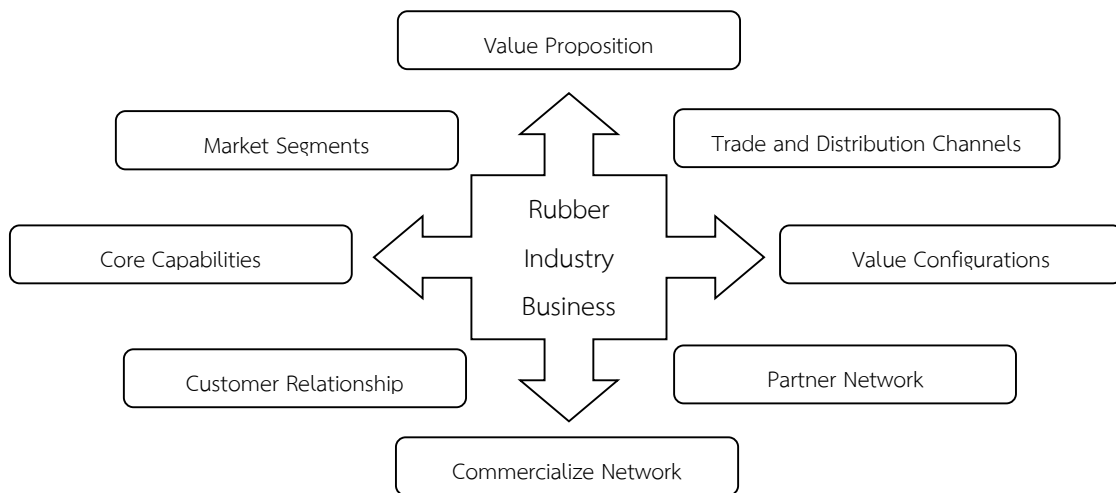
(4) ตลาดของยางพารา เป็นตลาดที่ผู้ซื้อรายใหญ่อำนาจในการต่อรองราคาสูง ซึ่งได้แก่ จีน ที่มีนโยบายส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตยางพาราที่เป็นวัตถุดิบ เช่น การส่งเสริมให้เกษตรกรในประเทศที่กำลังพัฒนาปลูกยางพารา และขายให้กับจีนในรูปแบบของวัตถุดิบ หรือสินค้าแปรรูปขั้นต้น

(5) การค้าระหว่างประเทศในตลาดยาง และผลิตภัณฑ์ยาง มีระดับการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การแข่งขันที่มาจากประเทศผู้ผลิตยางพาราซึ่งมีความเชี่ยวชาญในแง่มุมที่แตกต่างกันไป สำหรับกรณีของประเทศไทยยังคงมีต้นทุนการผลิตขั้นต้นที่สูงกว่าประเทศผู้ผลิตยางธรรมชาติอื่นๆ โดยมีสาเหตุหลักมาจาก นโยบายการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำของภาครัฐ การขาดการพัฒนาประสิทธิภาพ และการขาดนวัตกรรมในการสร้างผลิตภัณฑ์ยาง ทำให้ยาง และ ผลิตภัณฑ์ยางจากประเทศไทยเสียเปรียบการแข่งขันในตลาดโลก ทั้งในแง่ของต้นทุนการผลิต และ การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์ยางพารา

(6) การตกต่ำลงของภาวะเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้อุปสงค์ของการบริโภคมวลรวมที่มีต่อการส่งออกลดลง ส่งผลให้เกิดปัญหาอุปทานส่วนเกิน (Excess Supply)

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงไม่น่าแปลกใจว่า ราคายางพารามีแนวโน้มที่ลดลงตลอด (Downward Trend) ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา และน่าจะยังคงมีแนวโน้มที่ลดลงไปอีกในอนาคต ถ้าอุปสงค์ของการบริโภคน้ำยางพาราไม่มีการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น สิ่งที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่ง คือ เกษตรกรผู้ปลูกยางพารา ซึ่งได้รับผลกระทบอย่างมากจากราคายางพาราที่ตกต่ำ

เพื่อที่จะนำเสนอแนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าวของอุตสาหกรรมยางพาราในพื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา คณะผู้วิจัย จึงขอนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ซึ่งครอบคลุมการแก้ปัญหาภาพรวมใน 8 มิติหลักของอุตสาหกรรมยางพาราไทย (แสดงในแผนภาพที่ 3)



แผนภาพที่ 3 แบบจำลองทางธุรกิจสำหรับอุตสาหกรรมยางพาราไทย

สำหรับแบบจำลองทางธุรกิจใน 8 มิติหลัก มีรายละเอียด ดังนี้

1. การสร้างคุณค่า และการนำเสนอคุณค่า (Value Proposition)

ตลาดยางพาราเป็นตลาดที่ผู้ซื้อรายใหญ่เป็นผู้ที่มีอำนาจในการต่อรองราคา การนำเสนอคุณค่าของยางพาราในฐานะเป็นวัตถุดิบขั้นต้น จึงต้องมุ่งเน้นไปที่ประเด็นต่างๆ ดังนี้

1.1 การปรับปรุงประสิทธิภาพ และคุณภาพของอุตสาหกรรมยางพาราต้นน้ำ และกลางน้ำ ได้แก่

- กำหนดพื้นที่เพาะปลูกยางพารา การกำหนดเขตพื้นที่ของประเทศไทยซึ่งมีความเหมาะสมสำหรับการปลูกยางพาราถือเป็นมาตรการในการเพิ่มผลผลิตต่อการปลูกยางพารา
- การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มคุณภาพของผลผลิตยางพาราในอุตสาหกรรมต้นน้ำ
- การให้ความรู้ความเข้าใจกับเกษตรกร เกี่ยวกับความรู้ด้านการกระบวนการผลิตยางที่ดี และเหมาะสม (Good Manufacturing Practice: GMP)

1.2 การส่งเสริมให้มีโรงงานแปรรูปน้ำยางพารา รวมทั้ง โรงงานที่แปรรูปผลิตภัณฑ์ต้นน้ำ และกลางน้ำของยางพารา ให้มีจำนวนมากขึ้นในประเทศ ประกอบด้วย

- การสนับสนุนทางด้านนโยบาย การให้สิทธิประโยชน์ และแหล่งเงินทุนสนับสนุนสำหรับนักลงทุนไทย และต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราภายในประเทศ
- การปรับปรุงการดำเนินงานของสหกรณ์ชาวสวนสวนยางพารา ให้ทำหน้าที่เพิ่มเติมในการรวบรวมน้ำยาง และการแปรรูปน้ำยางในรูปแบบต่างๆเท่าที่งบประมาณ หรือตลาดจะเอื้ออำนวย

1.3 การจัดทำมาตรฐานคุณภาพผลิตภัณฑ์ยางของประเทศ และการเร่งรัดกระบวนการรับรองคุณภาพผลิตภัณฑ์ยางให้กับเกษตรกร ประกอบด้วย

- การจัดตั้งห้องปฏิบัติการทดสอบผลิตภัณฑ์ยางที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ และสอดคล้องกับการตรวจคุณภาพยางพาราของประเทศคู่ค้าที่สำคัญ
- การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชนภายในประเทศทั้งหมดที่เกี่ยวข้องในการจัดทำมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยางอย่างเป็นรูปธรรม

การปรับปรุงประสิทธิภาพตามมาตรการข้างต้น มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกษตรกรสามารถผลิตผลผลิตยางที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับของผู้ซื้อ ลดต้นทุนการผลิต ซึ่งจะสร้างเป็นการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้ง เป็นการสร้างความเข้มแข็งเบื้องต้นให้กับตนเองในการต่อรองทางด้านราคากับผู้ซื้อ

2. การแบ่งส่วนตลาด (Market Segments)

ในส่วนของการแบ่งกลุ่มตลาดของลูกค้าในอุตสาหกรรมยางพารา สามารถแบ่งออกได้ 2 ลักษณะ คือ

2.1 กลุ่มลูกค้าภายในประเทศ (Domestic Customers) ได้แก่ อุตสาหกรรมที่ใช้ยางพารา และผลิตภัณฑ์จากยางพาราเป็นวัตถุดิบ หรือ สินค้าขั้นกลางในการผลิต ซึ่งมีแนวโน้มของการใช้ยางพาราที่เพิ่มขึ้นจากการย้ายฐานการผลิตของนักลงทุนต่างชาติในกิจการที่เกี่ยวข้อง

2.2 กลุ่มลูกค้าจากต่างประเทศ (Foreign Customers) ประกอบด้วยประเทศคู่ค้าหลักที่สำคัญ ได้แก่ จีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา

โดยสินค้ายางพาราที่ส่งออกจะอยู่ในรูปของ ยางแท่ง และยางคอมพาวด์ ซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 10.57 และ 13.94 ในช่วงตั้งแต่ปี 2553 – 2557 รองลงมา คือ ยางแผ่นรมควันที่มีราคาสูงกว่ายางแท่ง และยางคอมพาวด์ และ น้ำยางซึ่งมีอัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 6.27 และ 5.42 ในช่วงเวลาเดียวกัน โดยอัตราการเจริญเติบโตดังกล่าวมาจาก อัตราการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมรถยนต์ และยางรถยนต์ในประเทศจีน และอินเดีย ทั้งนี้การส่งออกอยู่ที่ประมาณร้อยละ 80 ของกำลังการผลิตทั้งหมด

อุตสาหกรรมยางพาราต้นน้ำ และกลางน้ำของไทยต้องพึ่งพิงตลาดต่างประเทศเป็นหลัก จึงไม่น่าแปลกใจว่า ราคาขายที่ตกต่ำมาจากระบบเศรษฐกิจโลกที่อยู่ในช่วงขาลง ประกอบกับ นโยบายของประเทศคู่ค้าที่สำคัญอย่างจีน ที่ต้องการลดการพึ่งพิงการนำเข้าวัตถุดิบประเภทยางพารา จากต่างประเทศโดยจีนพยายามส่งเสริมให้มีการขยายการลงทุนปลูกยางในประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และ เวียดนาม (CLMV) ทำให้พื้นที่ปลูกยางใน CLMV เพิ่มขึ้นปีละประมาณ 1 ล้านไร่ ส่งผลให้ผลผลิตยางของโลกเพิ่มขึ้นมากในปัจจุบัน ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้อุปทานของยางพาราล้นตลาด

ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สิ่งทีภาคอุตสาหกรรม ทั้งในระดับมหภาค และระดับจุลภาคจะต้องมีการปรับตัวประกอบด้วย

- การเพิ่มปริมาณความต้องการใช้ยางภายในประเทศ โดยการส่งเสริมให้มีการเพิ่มการลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางขั้นต้นให้เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่ม และลดสต็อกของยางพาราในปัจจุบัน
- ส่งเสริมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานวัตกรรมใหม่ที่เกี่ยวข้องกับยางพารา โดยต้องอาศัยการสนับสนุนและความร่วมมือระหว่างภาคการศึกษา ภาคเอกชน และภาครัฐบาล
- การลดพื้นที่ปลูกยาง โดยการรณรงค์ให้มีการโค่นต้นยางที่มีอายุมากกว่า 25 ปี ควบคู่ไปกับการให้ความรู้แก่เกษตรกรชาวสวนยางเกี่ยวกับ การปรับเปลี่ยนไปปลูกพืชชนิดอื่นที่ให้ผลตอบแทนมากกว่าการทำสวนยาง ซึ่งได้แก่ ปาล์มน้ำมัน มันสำปะหลัง อ้อย ฯลฯ เพื่อลดปริมาณอุปทานยางพาราในระยะยาว

เนื่องจาก แนวทางส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนโครงสร้างทางด้านอุปทาน (Supply – Side Policies) ซึ่งเป็นมาตรการระยะยาว ดังนั้น ในระยะสั้นถึงปานกลาง ภาครัฐยังคงมีบทบาทสำคัญในส่วนของการช่วยเหลือเกษตรกรที่ยังประสบความเดือดร้อน ในรูปของเงินช่วยเหลือ การประกันราคาผลผลิต โครงการมูลภัณฑ์กันชน (Buffer Fund) การให้เงินชดเชยถ้าเกษตรกรหันไปปลูกพืชชนิดอื่น ฯลฯ รวมทั้ง การหาตลาดใหม่สำหรับยางพาราทั้งในรูปของสินค้าขั้นต้น ขั้นกลาง และตลาดใหม่สำหรับผลิตภัณฑ์ยางพาราที่มีการแปรรูปแล้ว

3. ลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship)

การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management: CRM) มีเป้าหมายหลักอยู่ที่การทำให้ลูกค้ามีความจงรักภักดีต่อสินค้า และบริการ ทั้งนี้ CRM เป็นแนวคิดที่มองว่า ธุรกิจไม่เพียงแต่จะต้องให้ความสำคัญกับลูกค้า แต่ต้องมองความสัมพันธ์ระหว่าง ธุรกิจ – ลูกค้า ว่าเปรียบเสมือนทรัพย์สินของธุรกิจ โดยความสัมพันธ์ที่ดีจะนำมาซึ่งรายรับ และการเจริญเติบโตของธุรกิจ

แนวคิดของ CRM สามารถนำมาปรับใช้กับอุตสาหกรรมยางพาราของประเทศไทยได้ โดยมีเป้าหมายหลัก อยู่ที่ว่า การทำให้ลูกค้าเกิดความจงรักภักดีต่อสินค้าไทย ดังนี้

3.1 การสร้างความนิยมในสินค้าไทย

- การสร้างผลิตภัณฑ์ภายในระดับท้องถิ่น เพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้กับผลิตภัณฑ์ของประเทศไทย ทั้งนี้ต้องมุ่งเน้นไปที่คุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่มีความโดดเด่น และเป็นที่ต้องการของตลาด รวมทั้งการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตไปสู่ท้องถิ่น เพื่อให้เกษตรกรสามารถผลิตสินค้าที่มีอยู่เดิมได้ตามมาตรฐาน และเป็นที่ยอมรับ
- การจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ยางพาราไทย ซึ่งทำหน้าที่ในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ถึงลักษณะเด่นของผลิตภัณฑ์จากยางพาราของไทย อาทิ ประสิทธิภาพในการผลิต ความน่าเชื่อถือในเรื่องคุณภาพ ฯลฯ

3.2 การสร้างความสัมพันธ์กับประเทศคู่ค้าหลัก

- การจัดตั้งกลุ่มตัวแทนของเกษตรกรในรูปของสหกรณ์ เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองในเรื่องของราคาอย่างทั่วถึง โดยสหกรณ์สามารถทำหน้าที่เป็นตัวแทนของกลุ่มเกษตรกรในพื้นที่ ในการค้าผลิตภัณฑ์ยางพารา กับกลุ่มลูกค้าในประเทศ และลูกค้าในต่างประเทศ
- เพื่อให้การดำเนินงานของสหกรณ์มีประสิทธิภาพ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ของสหกรณ์ ทั้งในเรื่องของภาษากฎหมายการค้า ช่องทางการตลาด และโอกาสทางการค้า
- การจัดให้มีเทคโนโลยีที่เพิ่มช่องทางให้สหกรณ์สามารถติดต่อกับธุรกิจภายในประเทศ และต่างประเทศซึ่งเป็นลูกค้าได้อย่างสะดวก รวมทั้ง การจัดให้มีเทคโนโลยีที่ช่วยในการประมวลผลฐานข้อมูล และการจัดลำดับความสำคัญของลูกค้า

4. การสร้างเครือข่ายเชิงพาณิชย์ (Commercialize Network)

นอกเหนือจากการสร้างเครือข่ายธุรกิจ สำหรับการสร้างมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ยางพาราแล้ว อุตสาหกรรมยางพาราไทยยังต้องการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างธุรกิจกับธุรกิจอื่นๆ หรือบุคคลภายนอก ในการดำเนินการทางการค้าของธุรกิจทั้งหมด ดังนี้

- การชี้แจงระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทย และหน่วยงานที่รับผิดชอบในอุตสาหกรรมยางของประเทศคู่ค้าถึงผลกระทบของการดำเนินนโยบายที่มีต่อระดับราคายางพารา เพื่อให้ประเทศคู่ค้าได้เข้าใจถึงผลกระทบที่มีต่อเกษตรกร
- การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ เช่น หน่วยงานกงสุล ทูตพาณิชย์ ฯลฯ ในการเพิ่มปริมาณการส่งออก และการหาตลาดใหม่ให้กับผลิตภัณฑ์ยางพาราของไทย
- การลดขั้นตอนการส่งออก และการอำนวยความสะดวกในการส่งออกด้วยบริการแบบจุดเดียว (One Stop Service) ทั้งนี้เพื่อลดต้นทุนในการส่งออก และเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันให้กับผลิตภัณฑ์ยางของไทย
- การพัฒนาตลาดกลางยางพารา และตลาดประมูลยางพารา ให้เป็นสื่อกลางในการเชื่อมโยงเกษตรกร และอุตสาหกรรมที่ต้องการใช้ยางพาราเป็นวัตถุดิบ โดยตลาดกลางนอกจากจะทำหน้าที่เป็นสถานที่ซื้อขาย ยังทำการคัดคุณภาพของผลิตภัณฑ์ยางพารา
- การเพิ่มประสิทธิภาพในการพยากรณ์การเคลื่อนไหวของราคายางพารา การรับรู้ข้อมูลข่าวสารยางพารา และการมีสัญญาณเตือนล่วงหน้าเมื่อมีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น

5. คุณค่าจากผลประโยชน์ร่วม (Value Configurations)

เป็นวิธีการในการจัดสรรทรัพยากรของธุรกิจ เช่น ที่ดิน อาคาร เครื่องจักร อุปกรณ์ บุคลากร รวมไปถึงกิจกรรมในการดำเนินการต่างๆ ของธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีวัตถุประสงค์อยู่ที่การสร้างคุณค่าของสินค้า และบริการให้เป็นที่ยอมรับ

ของลูกค้า โดยในจังหวัดสงขลาได้รับการส่งเสริมเพื่อผลักดันจากภาครัฐอย่างชัดเจน โดยมีโครงการนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ที่มีพื้นที่ทั้งหมด 3.8 ล้านตารางเมตร ที่เหมาะสมต่อการลงทุนและประกอบธุรกิจเพราะอยู่ใกล้กับสนามบินและท่าเรือน้ำลึกสงขลา รวมถึงห่างจากชายแดนมาเลเซียด้วยระยะเวลาเดินทางไม่ถึง 1 ชั่วโมง ก็จะถึงด่านสะเดาและปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นประตูการค้าชายแดนสำคัญทางภาคใต้ของไทยรวมถึงมีนโยบายจากทางภาครัฐในการที่จะให้โครงการนิคมอุตสาหกรรมภาคใต้นี้เป็นนิคมที่เป็นแหล่งผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา โดยพื้นที่นิคมฯ ส่วนใหญ่ (เฟส 1-2) ได้พัฒนาแล้วเสร็จและมีโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น วัสดุก่อสร้าง และยางรถยนต์ตั้งอยู่เต็มพื้นที่แล้ว สำหรับพื้นที่ที่เหลือ อยู่ระหว่างการพัฒนาได้แก่พื้นที่เพื่อรองรับอุตสาหกรรมขั้นดี (Premium Industry) และพื้นที่เพื่อรองรับโครงการ Rubber City ขนาด 1.25 ล้านตารางเมตร ทั้งนี้ การพัฒนาโครงการ Rubber City จะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี 2017

การพัฒนาพื้นที่ เฟส 2/2 และ 3 ได้แบ่งพื้นที่โซนกิจกรรมออกเป็น พื้นที่อุตสาหกรรมขั้นดี (Premium Industrial Zone) และพื้นที่อุตสาหกรรมทั่วไป (General Industrial Zone) ประกอบด้วย อุตสาหกรรมยางขึ้นกลางน้ำ (Midstream) ขึ้นปลายน้ำ (Downstream) และพื้นที่กิจกรรมการค้าและพาณิชย์กรรมที่เกี่ยวข้อง (Commercial Zone) นอกจากนี้ ทางนิคมฯ ยังได้จัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ สำหรับรองรับกิจกรรมในพื้นที่

อย่างไรก็ตามที่จากการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูล พบว่าถ้าหากในพื้นที่นิคมฯ พบว่าพื้นที่อาจจะยังไม่เพียงพอที่จะรองรับอุตสาหกรรมยางพารากลางน้ำและปลายน้ำเนื่องจากพื้นที่ยังมีจำกัดและอุตสาหกรรมยางพารามีความต้องการใช้น้ำเป็นปริมาณมาก นี่ก็จะเป็นโจทย์ที่ทางนิคมฯ และทางภาครัฐต้องมีการหาแนวทางเพื่อรองรับต่อไป ในอีกส่วนหนึ่งคือความสะดวกของเส้นทางในการขนส่งจากนิคมฯ ไปสู่ด่านสะเดาและท่าเรือ ถนนเข้าออกทางนิคมจากนิคมไปสู่ถนนสายหลักยังเป็นถนนสองเลนที่ยังต้องได้รับการพัฒนา เนื่องจากเส้นทางบางส่วนอาจจะไม่เหมาะสมกับการรองรับรถบรรทุก อีกทั้งท่าเรือสงขลา ยังต้องได้รับการพัฒนาให้สามารถรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ หรือ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกอีกแห่งขึ้นมาเพื่อรองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือในภาคใต้ต่อไป

6. ความสามารถหลัก (Core Capabilities)

สิ่งที่ต้องคำนึงถึงในการสร้างแบบจำลองทางธุรกิจอีกประการหนึ่ง คือ ความสามารถหลัก (Core Capabilities) ของธุรกิจ ซึ่งหมายถึง ความรู้สั่งสมที่ได้จากการทำธุรกิจ โดยเฉพาะในเรื่องของการจัดการ และการสร้างความแตกต่างหลากหลายให้แก่ผลิตภัณฑ์ รวมไปถึง ทักษะ และความหลากหลายทางด้านเทคโนโลยีการผลิต ทั้งนี้การประยุกต์ใช้ความสามารถหลัก ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ การวางกลยุทธ์ การปรับตัว และการตัดสินใจจะช่วยให้ธุรกิจสามารถสร้างความแตกต่าง และแข่งขันกับคู่แข่งได้ นอกจากการเป็นผู้ส่งออกยางพารารายใหญ่ของโลกแล้ว ประเทศไทยยังมีสถานะแวดล้อมด้านต่างๆ ที่เหมาะสมต่อการลงทุน เช่น การมีวัตถุดิบทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ การมีแรงงานสนับสนุน รวมทั้งการสนับสนุนทางการเงิน เป็นต้น

■ โครงสร้างพื้นฐาน

ในจังหวัดสงขลา มีโครงสร้างพื้นฐานทั้งการคมนาคมขนส่ง ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์พื้นฐาน โทรศัพท์มือถือ และบริการติดต่อผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต กระจายครอบคลุมในเกือบทุกพื้นที่ แต่ขีดความสามารถในด้านดังกล่าวเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะกับประเทศคู่แข่งในอุตสาหกรรมยางพาราที่สำคัญอย่างมาเลเซียกลับลดลงอย่างต่อเนื่อง

■ วัตถุดิบ

ประเทศไทยสามารถผลิตยางธรรมชาติได้มากที่สุดในโลก โดยเน้นการผลิตยางแผ่นรมควันและน้ำยางข้นเป็นหลัก และยังมีกรนำเข้ายางธรรมชาติซึ่งเป็นวัตถุดิบชั้นกลางเพื่อใช้ในการผลิตผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศของตนเอง

■ แรงงาน

ประเทศไทยมีประชากรประมาณ 65 ล้านคน ส่วนอัตราการจ้างงานภาคอุตสาหกรรมของไทยประมาณ 5.3 ล้านคน โดยมีอัตราค่าแรงเท่ากับ 300 บาท/วัน แรงงานในอุตสาหกรรมยางพาราและผลิตภัณฑ์ของไทยในนั้นมักมีทักษะและประสบการณ์สูง การผลิตส่วนใหญ่จึงมุ่งเน้นไปในการผลิตผลิตภัณฑ์ขั้นพื้นฐานและขั้นกลาง แต่ถึงแม้ว่าแรงงานในอุตสาหกรรมยางพาราของไทยจะมีระดับการศึกษาดี (ตั้งแต่ประกาศนียบัตรจนถึงปริญญาตรี) สามารถพัฒนาทักษะในการใช้

เทคโนโลยีการผลิตได้ดี แต่ยังไม่สามารถพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่เพื่อเพิ่มมูลค่าให้สูงขึ้น เนื่องจากแรงงานที่จบการศึกษาด้านยางในประเทศยังมีน้อย ทำให้ขาดการพัฒนาในอุตสาหกรรมยางปลายน้ำของประเทศ

■ ความรู้และเทคโนโลยี

แม้ว่าไทยจะเป็นประเทศที่สามารถผลิตยางได้มากที่สุดในโลก แต่ประสิทธิภาพของการผลิตยังที่ได้ยังต่ำกว่าประเทศมาเลเซียที่เป็นคู่แข่งที่สำคัญ เนื่องการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับยางพารามีน้อย และยังเป็นการวิจัยและพัฒนาที่แยกเป็นส่วนๆ เป็นไปแบบเดิมๆ ตามแต่นักวิจัยจะมีแนวคิดในการวิจัยและเสนอหัวข้อวิจัยเพื่อขอทุนและทำการวิจัยที่แยกเป็นเอกเทศ ยังขาดการสร้างแนวทางขับเคลื่อนที่ชัดเจนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแล้วทำการส่งเสริมให้มีการวิจัยต่อยอดเพื่ออุตสาหกรรมอย่างชัดเจน

■ เงินทุน

อุตสาหกรรมยางพารา และผลิตภัณฑ์ของไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง มีบริหารงานแบบครอบครัว ซึ่งมีผลต่อการตัดสินใจปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการใช้เทคโนโลยี และการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนา เนื่องการลงทุนในด้านดังกล่าวใช้เงินลงทุนสูงและผู้ประกอบการไม่มีเงินทุนมากเพียงพอ อีกทั้งไม่มีองค์ความรู้ด้านการทำการตลาดสินค้า ส่วนการสนับสนุนเงินทุนจากภาครัฐส่วนใหญ่จะเน้นไปในอุตสาหกรรมต้นน้ำไม่ได้เน้นในการลงทุนเพื่อเป็นผู้ผลิตอุตสาหกรรมกลางน้ำหรือปลายน้ำ

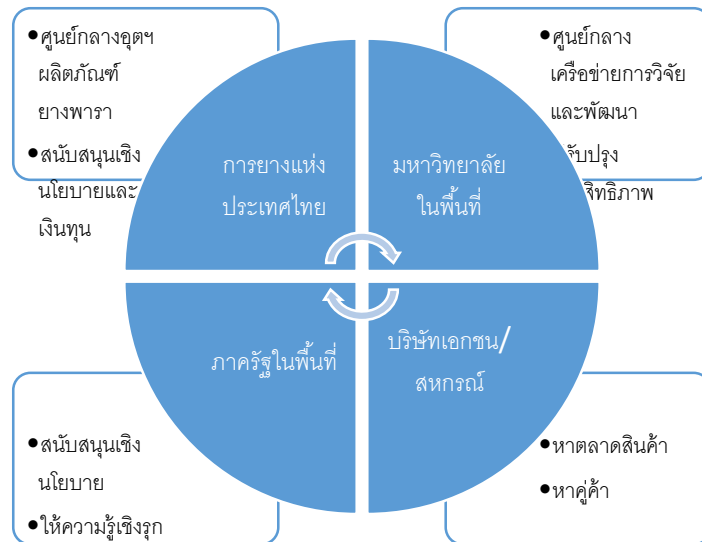
■ ความหลากหลายด้านเทคโนโลยี

อุตสาหกรรมสนับสนุนของอุตสาหกรรมยางพารามีส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรกลและเทคโนโลยีสำหรับเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในอุตสาหกรรมยางพาราของไทย แม้จะมีการผลิตเครื่องจักรและอุปกรณ์ขึ้นมาใช้บ้างแต่ก็เป็นเป็นง่ายไม่ซับซ้อน เครื่องจักรและอุปกรณ์ส่วนใหญ่จะนำเข้าจากต่างประเทศ ได้แก่ สหรัฐ เยอรมัน ญี่ปุ่น ไต้หวัน และจีน

■ การแข่งขันและกลยุทธ์ของธุรกิจ

ในส่วนของจังหวัดสงขลานั้นผู้ประกอบการที่มีการส่งออกเองมีหลายบริษัทซึ่งเน้นในการหาตลาดในจีนเน้นการขายผลิตภัณฑ์ยางพาราในลักษณะของยางแท่ง ยางคอมพาวด์เป็นต้น หากแต่ก็เป็นการยากเพราะตลาดนี้เป็นตลาดของผู้ซื้อ การที่ไทยจะสามารถต่อสู้ในตลาดที่อุปสงค์น้อยกว่าอุปทานนั้น กลยุทธ์ในการแข่งขันของธุรกิจต้องเป็นการแข่งขันในการสร้างความแตกต่าง (Differentiation) ซึ่งจะเป็นการสร้างความแตกต่างทางด้านสินค้าและ/หรือบริการ (Product and/or Service Differentiation) เพื่อเป็นการสร้างประสบการณ์ที่ดีที่แตกต่างซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่ทางจังหวัดสามารถพัฒนาได้ หรือ การสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ (Innovation)

ซึ่งการส่งเสริมการแข่งขันในตลาดโลกนั้น คณะผู้วิจัยนำเสนอแบบจำลองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและบทบาทที่สำคัญดังแสดงในภาพที่ 4 ซึ่งประกอบด้วยเสาหลัก 4 ส่วน โดยภาคส่วนแรกที่สำคัญคือ การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) เพื่อเป็นองค์กรกลางรับผิดชอบดูแลการบริหารจัดการยางพาราของประเทศทั้งระบบอย่างครบวงจร ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางพารา ซึ่งควรมีการจัดตั้งสำนักงานของ กยท. ในขณะเดียวกันเสาหลักที่สองคือภาครัฐอื่นๆในพื้นที่จังหวัดสงขลาเช่น ตลาดกลางยางพารา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเกษตร สหกรณ์ และอื่นๆ ก็มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมเชิงนโยบายและควรเน้นการให้องค์ความรู้กับเกษตรกรและผู้ประกอบการซึ่งควรเป็นการดำเนินการเชิงรุก นอกจากนี้เสาหลักที่ 3 คือ มหาวิทยาลัยในพื้นที่ซึ่งควรมีบทบาทที่สำคัญในการดำเนินการวิจัยและพัฒนา รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพ อีกทั้งเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพ ควรเป็นเครือข่ายการวิจัยโดยรวมมหาวิทยาลัยที่มีความสามารถในการพัฒนาที่ครบวงจรทั้งทางด้านการปรับปรุงคุณภาพต้นยาง การผลิตน้ำยาง การแปรรูป การจัดเก็บ การขนส่ง การดำเนินงานทางด้านการตลาด เป็นต้น ส่วนเสาที่ 4 บริษัทเอกชนหรือสหกรณ์ ซึ่งบทบาทจะเป็นส่วนของการดำเนินการทางด้านการตลาดและการหาคู่ค้าส่วนนี้เป็นส่วนที่สำคัญมาก



แผนภาพที่ 4 แบบจำลองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและบทบาทในอุตสาหกรรมยางพาราไทย

เมื่อมีการเลือกสินค้าที่จะผลิต ตลาด การบริหารกลุ่มลูกค้าความสามารถในการดำเนินการ ช่องทางการเข้าถึงและการกระจายสินค้า ในรูปทางด้านธุรกิจจะขาดการบริหารเครือข่ายความร่วมมือในโซ่อุปทาน (Key Partner) ไปไม่ได้ ซึ่งในการบริหารความร่วมมือในโซ่อุปทานจะแยกออกเป็นสองส่วนใหญ่ๆ คือ การสร้างเครือข่ายพันธมิตร (Partner Network) และการสร้างเครือข่ายการทำธุรกิจและช่องทางการกระจายสินค้า (Trade and Distribution Channels โดยจะกล่าวถึงในหัวข้อต่อไป) ซึ่งทั้งสองส่วนนี้ควรจะอยู่ในพื้นที่การบริการครบวงจรที่เดียวกัน (OSS)

7. การสร้างเครือข่ายพันธมิตร (Partner Network)

ธุรกิจจะประสบความสำเร็จได้จะต้องอาศัย เครือข่ายความร่วมมือระหว่างธุรกิจกับธุรกิจอื่น ซึ่งได้แก่ ผู้ออกแบบ ผู้ผลิตสินค้า ผู้พัฒนาและวิจัย ฯลฯ ซึ่งเครือข่ายที่นำเสนอแสดงในแผนภาพที่ 5



แผนภาพที่ 5 เครือข่ายพันธมิตรอุตสาหกรรมยางพาราไทย

1) ศูนย์วิจัยและนวัตกรรม (Research and Innovation Center)

ในปัจจุบันถึงแม้ในสงขลาจะมีศูนย์วิจัยอยู่แล้ว หากแต่ฟังก์ชันการทำงานนั้นจะทำแค่ในส่วนของการให้องค์ความรู้เมื่อมีการร้องขอ ทำการตรวจคุณภาพผลิตภัณฑ์เพื่อออกใบรับรองคุณภาพตามกฎหมายให้กับผู้ส่งออก ไม่ได้มีการดำเนินงานในส่วนของการวิจัยและคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ ดังนั้นแบบจำลองธุรกิจที่จะทำให้อุตสาหกรรมยางพาราประสบความสำเร็จนั้น ในพื้นที่ของจังหวัดสงขลาควรมีศูนย์วิจัยและนวัตกรรมในพื้นที่ ซึ่งจะประกอบด้วยในส่วนของศูนย์วิจัยยางซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ กยท. เพียงอย่างเดียวไม่ได้ จะต้องเป็นการผสมผสานเครือข่ายระหว่าง ศูนย์วิจัยยาง เครือข่ายของมหาวิทยาลัยต่างๆที่มีความชำนาญในการวิจัย พัฒนา และ เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานเอาไว้เข้าด้วยกัน โดยมุ่งเน้นให้ความช่วยเหลือทั้งเกษตรกรชาวสวนยาง สหกรณ์ และ ผู้ประกอบการทั้งรายใหญ่และรายย่อยในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ที่มีอยู่แล้ว และ พัฒนาสินค้าใหม่ๆ รวมถึงการวิจัยและพัฒนาการประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ การจัดการโซ่อุปทาน รวมถึงการดำเนินการทางด้านการตลาดที่เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ยางและนำไปอบรมในศูนย์บ่มเพาะ

2. ศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ (Incubation Center)

ผู้ประกอบการในพื้นที่ส่วนน้อยมากที่มีความสามารถในการดำเนินการทางด้านธุรกิจ การพัฒนาสินค้าให้มีคุณภาพ หรือแม้กระทั่งการทำการตลาดให้กับสินค้า รวมถึงไม่มีความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสม ดังนั้นในส่วนของศูนย์บ่มเพาะธุรกิจนั้น จะเป็นส่วนที่ตอบโจทย์ทางด้านธุรกิจให้กับเกษตรกรชาวสวนยาง สหกรณ์ และ ผู้ประกอบการในพื้นที่

3. ศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า (Exhibition and Expo Center)

หากแต่มีการทำการพัฒนาสินค้า พัฒนาเกษตรกรและผู้ประกอบการให้มีการผลิตสินค้าออกมาสู่ตลาด สิ่งที่จะขาดไม่ได้อีกอย่างหนึ่งก็คือศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า เพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์และดึงดูดนักลงทุนในการขยายฐานการค้าต่อไป

4. ศูนย์การประชาสัมพันธ์ (Communication Center)

เป็นศูนย์กลางในการจัดการการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อช่องทางต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ เอกสารตีพิมพ์ นิตยสาร ป้ายโฆษณา และอื่นๆ เพื่อเป็นที่ให้บริการและให้คำปรึกษาถึงการโฆษณาประชาสัมพันธ์ รวมถึงสื่อสารให้เหมาะสมกับผู้รับสาร ทั้งภายในและต่างประเทศ

5. ศูนย์การฝึกอบรม (Training Center)

ในการที่จะทำให้รูปแบบธุรกิจประสบความสำเร็จ การวิจัยและพัฒนา รวมถึงการอบรมเพื่อพัฒนาความสามารถของผู้ประกอบการในหลายๆ ด้าน โดยศูนย์การอบรมนี้จะเป็สถานที่เพื่อรองรับกิจกรรมการอบรมทางด้านการผลิต การดำเนินธุรกิจ การติดต่อทางการ และการให้บริการลูกค้าให้แก่ผู้ประกอบการ

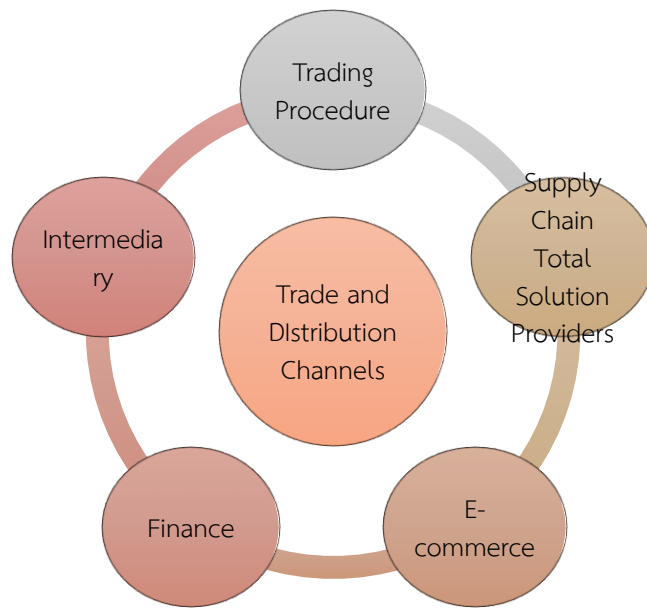
6. ศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญ (Expert Database Center)

ศูนย์ฐานข้อมูลเพื่อเก็บข้อมูลผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางพาราทั้งจากมหาวิทยาลัยและสถาบันวิจัยผลิตภัณฑ์ยางทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ยังรวมถึงข้อมูลผู้ที่มีความชำนาญในด้านต่างๆ อาทิเช่น ผู้เชี่ยวชาญในการผลิตยางพาราเพื่อการค้า ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการบริหารธุรกิจ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการทำการตลาด ผู้เชี่ยวชาญทางการเงิน ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการพัฒนาตราสินค้า ผู้เชี่ยวชาญทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นแหล่งข้อมูลองค์ความรู้เกี่ยวกับยางพารา และ ธุรกิจแบบครบวงจร

นอกจากเครือข่ายพันธมิตรแล้วยังต้องมีเครือข่ายเชิงพาณิชย์เพื่อความร่วมมือเพื่อให้การดำเนินธุรกิจมีโอกาสประสบความสำเร็จอีกด้วย

8. การทำธุรกิจและช่องทางการกระจายสินค้า (Trade and Distribution Channels)

นอกเหนือจากการสร้างเครือข่ายพันธมิตร สำหรับการสร้างมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์แล้ว ผู้ประกอบการยังต้องมีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างธุรกิจกับธุรกิจอื่นๆ หรือบุคคลภายนอก ในการดำเนินการทางการค้าของธุรกิจทั้งหมดและสร้างช่องทางการจำหน่ายสินค้า (แผนภาพที่ 6) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



แผนภาพที่ 6 เครือข่ายเชิงพาณิชย์อุตสาหกรรมยางพาราไทย

1) กระบวนการดำเนินธุรกิจ (Trading Procedure)

ควรมีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการทำธุรกรรมสำหรับสินค้าโภคภัณฑ์ (commodity) ซึ่งในที่นี้คือผลิตภัณฑ์ยางพาราซึ่งในเมืองไทยโดยมากเป็นผลิตภัณฑ์ยางพาราที่ยังคงอยู่ในระดับสินค้าโภคภัณฑ์ ได้มีแหล่งที่จะมีการดำเนินการทางด้านธุรกิจ ซึ่งครอบคลุมการให้บริการในส่วนของการการติดต่อทางธุรกิจ (Transaction) การชำระหนี้ (Settlement) การส่งมอบและโลจิสติกส์ การจัดการทางการเงิน และการจัดแสดงสินค้าเพื่อให้ผู้ประกอบการในพื้นที่และนักลงทุนนอกพื้นที่ได้มีพื้นที่ในการดำเนินการการตลาด (Marketing) เพื่อส่งเสริมการขายทั้งที่เป็นการพบปะจริงในพื้นที่จังหวัดสงขลาและบนพื้นที่การค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลและติดต่อได้เพื่อให้ดำเนินการทางธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

2) ผู้ให้บริการโซลูชันครบวงจร (Supply Chain Total Solution Providers)

ผู้ประกอบการโดยเฉพาะผู้ประกอบการต้นน้ำและกลางน้ำของโซลูชันยางพาราในพื้นที่โดยส่วนมากเป็นเกษตรกรชาวสวนที่ยังขาดองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบสินค้าที่มีคุณภาพรวมถึงการดำเนินการทางด้านโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นแหล่งให้เกษตรกรชาวสวนยางและผู้ประกอบการได้ใช้บริการการส่งมอบสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถควบคุมต้นทุนในการส่งมอบ และมีระบบที่รองรับการสื่อสารเกี่ยวกับ shipment กับลูกค้าที่ปลายทางเป็นต้น ในศูนย์การให้บริการครบวงจร (OSS) ในจังหวัดสงขลานั้นควรมีผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์และโซลูชันที่มีมาตรฐานเป็นสากลมีชื่อเสียงที่ผู้ประกอบการสามารถไว้วางใจในการใช้บริการการส่งมอบได้ (Reliability)

ในปัจจุบันการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์แต่เพียงกิจกรรมเดียว (Third Party Logistics: 3PL) ไม่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพโดยเฉพาะกับธุรกิจที่ต้องเกี่ยวข้องกับต่างประเทศมีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า ให้บริการดำเนินการพิธีกรรมทางศุลกากร โดยในศูนย์การให้บริการครบวงจรในจังหวัดสงขลานั้นควรมีผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์และโซลูชันเป็นผู้ให้บริการผู้ให้บริการบริหารจัดการและประสานงานด้านซัพพลายเชนบุคคลที่ 4 (Forth Party Logistics: 4PL)

3) คนกลาง (Intermediary)

การมีคนกลางนี้จะช่วยผู้ประกอบการที่ไม่มี ความชำนาญทางด้านการค้าการลงทุนได้ใช้ประโยชน์จากนโยบายต่างๆ (Policy) โดยเฉพาะนโยบายส่งเสริมทางการค้าการลงทุน (Investment Policy) ที่ทางรัฐบาลส่งเสริมได้อย่างเต็มที่

รวมถึงการบริการทางด้านการค้าการโฆษณา ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับภาษีไม่ว่าจะเป็นภาษีในท้องถิ่น (state taxes) ภาษีที่เกี่ยวข้องกับการค้า ภาษีที่ดิน (Land Tax) ภาษีศุลกากร (Custom) เป็นต้น รวมถึงการตรวจสอบคุณภาพ (Inspection) การกักกันสินค้า (Quarantine) นอกจากนี้ควรมีบริษัทให้บริการอื่นๆ เช่นบริษัทให้บริการทางด้านการบัญชี กฎหมาย การเงิน การให้บริการจัดหาแรงงาน ให้คำปรึกษาทางธุรกิจทั่วไป หรือ แม้กระทั่งการหาบ้านและการจัดการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย การศึกษา การให้บริการทางด้านสุขภาพรวมถึงการให้บริการให้ข้อมูลที่สำคัญต่อการดำเนินชีวิตในพื้นที่ให้กับผู้ที่มาทำงานจากต่างประเทศ (Expats)

4) การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หรือ อีคอมเมิร์ซ (Electronic commerce หรือ e-Commerce)

ในส่วนขององค์ประกอบของเครือข่ายเชิงพาณิชย์ในปัจจุบัน ถ้าหากไม่มีการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ก็จะทำให้โอกาสประสบความสำเร็จและเติบโตในการดำเนินธุรกิจได้อย่างเต็มประสิทธิภาพเป็นไปได้ยาก การทำธุรกรรมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ในทุกๆ ช่องทางที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ อินเทอร์เน็ต และระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์สามารถกระทำผ่าน โทรศัพท์เคลื่อนที่ การโอนเงินอิเล็กทรอนิกส์ การจัดการห่วงโซ่อุปทาน การโฆษณาในอินเทอร์เน็ต แม้กระทั่งซื้อขายออนไลน์ เป็นต้น ในส่วนของระบบสารสนเทศในรูปแบบธุรกิจนี้ควรมีความสามารถในการรองรับการบริหารจัดการการไหลของข้อมูล สินค้า และ ธุรกรรมทางการเงินให้กับผู้ประกอบการที่อยู่ในอุตสาหกรรมนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริมให้การบริการการค้าไม่ว่าจะเป็นระหว่างธุรกิจคู่ค้า (Business-to-Business: B2B) ธุรกิจกับผู้บริโภค (Business-to-Consumer: B2C) หรือ ส่วนผสมของ B2C และ B2B (Combining Models) ที่มีการดำเนินธุรกรรมระหว่างธุรกิจ กับ ธุรกิจ ผู้บริโภค บุคคล กลุ่มและ/หรือคณะบุคคล ในส่วนของโซ่อุปทานภายในจังหวัดสงขลานั้นระบบที่เหมาะสมควรจะเป็นระบบที่สามารถรองรับการดำเนินธุรกิจทั้งสองแบบ เนื่องจากผู้ประกอบการมีทั้งที่เป็นส่วนของผู้ประกอบการรายย่อย เกษตรกรชาวสวนยาง การรวมตัวของกลุ่มเกษตรกร และ สหกรณ์

นอกจากนี้ระบบสารสนเทศควรมีการออกแบบให้รองรับการใช้ของผู้ประกอบการและเป็นประโยชน์กับการบริหารจัดการโซ่อุปทาน อาทิเช่น

- ให้ง่ายต่อการใช้ (User Friendly) เนื่องจากผู้ที่จะเป็นผู้ใช้ระบบมีหลากหลาย บางส่วนเป็นผู้ประกอบการที่มีความคุ้นเคยกับเทคโนโลยี แต่ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่เป็นเกษตรกรชาวสวนยางที่อาจจะไม่คุ้นเคยต่อการใช้ระบบสารสนเทศที่มีความซับซ้อน
- รองรับการเก็บข้อมูลที่จำเป็นต่อการตัดสินใจทางด้านธุรกิจ รวมถึงควรมีการให้ความรู้เรื่องความสำคัญและคุณค่าของข้อมูลที่ถูกต้องและทันสมัย (Accurate and Up-to-date Information) เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการและเกษตรกรชาวสวนยางมีข้อมูลที่มีคุณภาพสามารถตัดสินใจทางด้านธุรกิจได้ดีขึ้น (Improved decision making) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน (Competitive advantage)
- ระบบรองรับการบริหารความสัมพันธ์กับซัพพลายเออร์ (Supplier Relationship Management: SRM) และลูกค้า (Customer Relationship Management: CRM) เพื่อสร้างความสนิทสนมกับคู่ค้า (Customer and supplier intimacy) ซึ่งเป็นหนทางไปสู่การเป็นพันธมิตรที่เข้มแข็งในโซ่อุปทานอีกด้วย
- ระบบสารสนเทศเพื่อการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ควรมีระบบการให้คะแนนเพื่อให้ทราบว่าการใดมีการดำเนินการที่ดี หรือ การให้คะแนนความสามารถในการใช้หนี้และบริหารจัดการทางการเงินเพื่อให้คู่ค้าที่ต้องการติดต่อธุรกิจกับผู้ประกอบการทราบความสามารถในการดำเนินงาน
- มีระบบที่ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถวิเคราะห์ความสามารถในการบริหารจัดการต้นทุนของตนเองและประสิทธิภาพในการดำเนินการรวมถึงการส่งมอบเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาความสามารถให้ทัดเทียมมาตรฐานระดับนานาชาติต่อไป

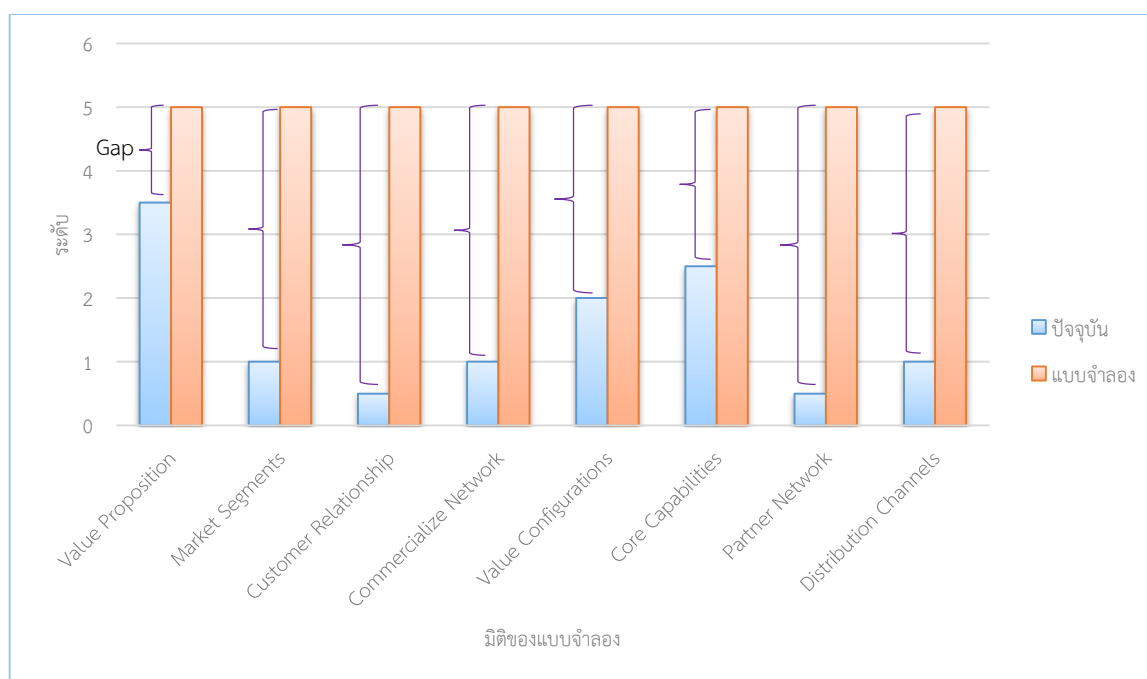
5) ศูนย์ให้บริการทางการเงินการธนาคาร (Finance)

เป็นศูนย์กลางแหล่งเงินทุนสำหรับการดำเนินการทางด้านการธุรกิจ การลงทุน โดยทั้งเป็นแหล่งให้ผู้ประกอบการเข้าถึงแหล่งเงินทุนทั้งแหล่งเงินทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมจากช่องทางการเงินต่างๆ (Direct financing of private equity investment channels and indirect financing of banking system) รวมถึงเป็นศูนย์ที่ให้บริการคำปรึกษาทางการเงินการลงทุนให้กับผู้ประกอบการ

แบบจำลองทั้ง 8 มิติที่ได้นำเสนอไปนั้นเป็นแบบจำลองการดำเนินการธุรกิจที่ทางคณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์และพบว่าเอกชนผู้ประกอบการในพื้นที่ควรมีการดำเนินการดังที่กล่าวไปแล้ว หากแต่ในส่วนที่นำเสนอไปนั้นจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้เลยถ้าหากไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องและจริงจังจากภาครัฐ ในส่วนต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์ความพร้อมและสิ่งที่ยังต้องพัฒนาในการส่งเสริมผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ยางพาราในพื้นที่จังหวัดสงขลา

การวิเคราะห์ความพร้อม โอกาส อุปสรรค จุดแข็งจุดอ่อน ของผู้ประกอบการในพื้นที่ (Gap Analysis)

จากการวิเคราะห์ศักยภาพและความเข้มแข็งของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่จังหวัดสงขลาแล้ว ถ้าหากต้องการที่จะมีความสามารถที่จะดำเนินธุรกิจในต่างประเทศได้ด้วยนั้น ยังมีช่องว่างดังแสดงในแผนภาพที่ 7 จะเห็นว่าในส่วนของ Value Proposition และ Core capabilities นั้นเป็น 2 มิติที่มีช่องว่างที่ต้องพัฒนาน้อยที่สุด ส่วนมิติที่เหลือนั้นควรต้องได้รับการพัฒนาและมีการจัดตั้งหน่วยงานพร้อมกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจนในพื้นที่จังหวัดสงขลาเพื่อให้ผู้ประกอบการในพื้นที่โดยเฉพาะเกษตรกรและผู้ประกอบการรายย่อยจะได้มีโอกาสในการพัฒนาตนเองและก้าวสู่ความเป็นสากลได้



แผนภาพที่ 7 เปรียบเทียบสภาพปัจจุบันของมิติของแบบจำลองธุรกิจและแบบจำลองทางธุรกิจที่นำเสนอ

แนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพร้อมทั้งข้อเสนอแนะเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

ในการพัฒนาและปรับปรุงเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการในพื้นที่มีศักยภาพเพิ่มขึ้นนั้นต้องดำเนินการพัฒนาในหลายมิติด้วยกัน เช่น

- พัฒนาสินค้าและกระบวนการผลิต โดยการจัดตั้งศูนย์วิจัยและนวัตกรรม และ ศูนย์การฝึกอบรม

- พัฒนาผู้ประกอบการกลางน้ำให้มีความเป็นมืออาชีพ พร้อมส่งออก โดยการจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ ศูนย์การฝึกอบรม หน่วยงานให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจ ศูนย์การประชาสัมพันธ์ และศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญ Intermediary ศูนย์ให้บริการทางด้านการเงินการธนาคาร และ ศูนย์ผู้ให้บริการโซลูชันครบวงจร
- โครงสร้างพื้นฐาน ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของการนำเข้าและส่งออกบริเวณชายแดนให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ลดการจราจรหน้าด่าน เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบสินค้า การจัดตั้งศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า ศูนย์ข้อมูลผู้เชี่ยวชาญ รวมถึง การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
- ปรับกฎระเบียบ บังคับ เรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีของผู้ที่มาลงทุนการผลิตในประเทศให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้กับผู้ประกอบการในประเทศด้วย เนื่องจากพบว่าโรงงานอุตสาหกรรมเกี่ยวกับยางพาราในพื้นที่มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีน้อยมาก
- ส่งเสริมอุตสาหกรรมปลายน้ำ ตรงส่วนนี้ต้องใช้ส่วนของแบบจำลองธุรกิจที่น่าเสนออย่างครบวงจร
- ส่งเสริมให้เกษตรกรไปปลูกอย่างอื่นเพื่อลดปัญหาสินค้ายางพาราล้นตลาด และ ขายสินค้าไม่ได้ราคา (ลดพื้นที่เพาะปลูก เช่น ยกเลิกเงินช่วยเหลือการปลูกใหม่) และ อบรมให้ความรู้เรื่องการปลูกพืชเศรษฐกิจชนิดอื่น หรือ พัฒนาเกษตรกรให้ไปทำธุรกิจบริการ ในส่วนนี้สามารถใช้บริการของศูนย์บ่มเพาะธุรกิจได้ โดยหน้าที่และลักษณะของศูนย์หรือหน่วยงานต่างๆ จะถูกกล่าวเอาไว้แล้วในเนื้อหาส่วนของแบบจำลองธุรกิจ

ตารางที่ 6 สรุปมาตรการและนโยบายในระยะสั้น กลาง และยาว สำหรับการแก้ไขปัญหาให้ผู้ประกอบการยางพาราไทย

1. นโยบาย/มาตรการระยะสั้น
■ นโยบายพยุगरาคายางพารา ■ การยืดเวลาการชำระหนี้แก่เกษตรกรชาวสวนยางที่ประสบปัญหา ■ การให้ความรู้ความเข้าใจกับเกษตรกร เกี่ยวกับความรู้ด้านกระบวนการผลิตยางที่ดี ■ การพัฒนาตลาดกลางยางพารา และตลาดประมูลยางพารา ให้เป็นสื่อกลางในการเชื่อมโยงเกษตรกร และอุตสาหกรรมที่ต้องการใช้อยางพาราเป็นวัตถุดิบ ■ การจัดตั้งกลุ่มตัวแทนของเกษตรกรในรูปของสหกรณ์ เพื่อสร้างอำนาจการต่อรองในเรื่องของราคาอย่างทั่วถึง ■ การลดขั้นตอนการส่งออก และการอำนวยความสะดวกในการส่งออกด้วยบริการแบบจุดเดียว (One Stop Service) ■ การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ เช่น หน่วยงานกงสุล ทูตพาณิชย์ ฯลฯ ในการเพิ่มปริมาณการส่งออก ■ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ของสหกรณ์ ทั้งในเรื่องของภาษา กฎหมายการค้า ช่องทางการตลาด และโอกาสทางการค้า ■ ส่งเสริมงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนานวัตกรรมใหม่ที่เกี่ยวข้องกับยางพารา ■ การสนับสนุนทางด้านการเงิน การให้สิทธิประโยชน์ และแหล่งเงินทุนสนับสนุนสำหรับนักลงทุนไทย และต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราภายในประเทศ ■ การจัดตั้งห้องปฏิบัติการทดสอบผลิตภัณฑ์ยางที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ และสอดคล้องกับการตรวจคุณภาพยางพาราของประเทศคู่ค้า ■ การจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะธุรกิจ และ ศูนย์การฝึกอบรม

▪ จัดตั้งหน่วยงานให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจ ศูนย์ให้บริการทางด้านการเงินการธนาคาร และ ศูนย์การประชาสัมพันธ์ เพื่อให้คำแนะนำกับเกษตรกร สหกรณ์ หรือ ผู้ประกอบการที่ต้องการปรับปรุงสินค้าและขยายตลาดเข้าสู่ตลาดในระดับสากล ▪ พัฒนาศูนย์ข้อมูลผู้เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแหล่งข้อมูลที่ครบวงจรตั้งแต่การพัฒนา ผลิต ขาย และ ส่งสินค้า ▪ พัฒนาการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ผู้ประกอบการได้ใช้เป็นช่องทางการค้า
2. นโยบาย/มาตรการระยะกลาง
▪ การปรับปรุงการดำเนินงานของสหกรณ์ชาวสวนสวนยางพารา ให้ทำหน้าที่เพิ่มเติมในการรวบรวมน้ำยาง และการแปรรูปน้ำยางในรูปแบบต่างๆเท่าที่งบประมาณ หรือตลาดจะเอื้ออำนวย ▪ การจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมภาพลักษณ์ของผลิตภัณฑ์ยางพาราไทย ▪ การเพิ่มประสิทธิภาพในการพยากรณ์การเคลื่อนไหวของราคารายพารา ▪ การชี้แจงระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทย และหน่วยงานที่รับผิดชอบในอุตสาหกรรมยางของประเทศคู่ค้าถึงผลกระทบของการดำเนินนโยบายที่มีต่อระดับราคารายพารา ▪ การจัดให้มีเทคโนโลยีที่เพิ่มช่องทางให้สหกรณ์สามารถติดต่อกับธุรกิจภายในประเทศ และต่างประเทศ เช่น การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ▪ การเพิ่มปริมาณความต้องการใช้ภายในประเทศ โดยการส่งเสริมให้มีการเพิ่มการลงทุนในอุตสาหกรรมแปรรูปยางขึ้นต้นให้เป็นผลิตภัณฑ์ยางที่มีมูลค่าเพิ่ม ▪ การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชนภายในประเทศทั้งหมดที่เกี่ยวข้องในการจัดทำมาตรฐานผลิตภัณฑ์ยางอย่างเป็นรูปธรรม ▪ การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มคุณภาพของผลผลิตยางพาราในอุตสาหกรรมต้นน้ำ ทั้งในส่วนของการน้ำยาง ยางแผ่นดิบ ยางแผ่นรมควัน ▪ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในพื้นที่ให้เป็น 3PL และ 4PL เพื่อให้สามารถให้บริการโซลูชันครบวงจรได้ในอนาคต ▪ การจัดตั้งศูนย์จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้าเพื่อเป็นช่องทางในการจัดการแสดงสินค้า รวมถึงการสร้างธุรกิจบริการใหม่ๆในพื้นที่อีกด้วย ▪ จัดตั้งแหล่งให้บริการเบ็ดเสร็จตามแบบจำลองธุรกิจที่น่าเสนอ
3. นโยบาย/มาตรการระยะยาว
▪ กำหนดพื้นที่เพาะปลูกยางพารา (Zoning) ▪ การลดพื้นที่ปลูกยางลงเนื่องจากในตลาดมีปริมาณผลิตภัณฑ์ยางสูงกว่าความต้องการอยู่ในปริมาณที่มากทำให้ราคารายตกต่ำ ▪ การจัดตั้งตลาดค้ายางในระดับประเทศ หรือระดับภูมิภาคในประเทศไทย ▪ การสร้างผลิตภัณฑ์ยางในระดับท้องถิ่น เพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้กับผลิตภัณฑ์ยางของประเทศไทย ▪ การพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ควบคู่ไปกับอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์แบบครบวงจร ▪ ปรับกฎระเบียบ บังคับ เรื่องการถ่ายทอดเทคโนโลยีของผู้ที่มาลงทุน

รูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่บริเวณจุดผ่านแดน ด้านชายแดนสะเดา

จากการสำรวจแนวทางปฏิบัติที่ดีของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ชายแดน สามารถสรุปในเบื้องต้นได้ว่า แนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ชายแดน ไม่ว่าจะเป็นของพรมแดน

ประเทศใด ล้วนมีวัตถุประสงค์เดียวกัน คือการลดเวลา ลดความซ้ำซ้อน และลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับทางพิธีการศุลกากรและ
กิจกรรมทางด้าน โลจิสติกส์ ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ ซึ่งสามารถสรุปถึงแนวทางปฏิบัติที่ดีได้ดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 สรุปแนวปฏิบัติที่ดีในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน

แนวปฏิบัติ	ทวีป สหรัฐอเมริกา	ทวีปยุโรป	ทวีปเอเชีย (สิงคโปร์ - มาเลเซีย)
การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ	/	/	/
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบ เทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ต่อไปนี้			
- ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ		/	/
- ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการ ข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ	/	/	/
- ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ การขนส่งสินค้า เช่น ผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า เป็นต้น	/	/	/
- ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้าน ความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน	/		
การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการ ดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซ้ำซ้อน		/	/
การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ ละประเภท	/		
การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละ ประเภทอย่างชัดเจน	/		/

อย่างไรก็ตาม แนวทางปฏิบัติที่ดีที่ได้นำเสนอในตารางที่ 7 นั้น อาจถือเป็นแนวทางปฏิบัติที่ดีใน ประเทศใดประเทศ
หนึ่ง และอาจไม่เหมาะสมกับประเทศหนึ่ง เนื่องจากมีปัจจัยอีกหลายประการที่ ต้องคำนึงถึง ได้แก่

- 1) ปัญหาด้านความมั่นคงของประเทศ
- 2) ลักษณะความสัมพันธ์ของประเทศตามแนวชายแดน
- 3) ความสามารถในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ

การเปรียบเทียบรูปแบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญต่อระบบโลจิสติกส์ชายแดนไทย – มาเลเซีย บริเวณด่านศุลกากรสะเดานั้น
สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายถนนที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดนของสินค้า
ส่งออกที่สำคัญของด่านศุลกากรสะเดา และโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรสะเดา

การบริหารจัดการโครงข่ายถนนที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดนของสินค้าส่งออกที่สำคัญของด่านศุลกากร
สะเดาขึ้นกับกระทรวงคมนาคม อำนาจสูงสุดในการตัดสินใจจะอยู่ที่นายด่านเพียงคนเดียว แต่ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์เหนือ
อำนาจการตัดสินใจของนายด่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อต้องมีการตัดสินใจลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของด่านเพิ่มเติม จะต้อง
ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินงานจากส่วนกลาง หรือจากกรมศุลกากรเสียก่อน ซึ่งเป็นอุปสรรคในการบริหารจัดการโครงสร้าง

พื้นฐานให้เพียงพอต่อความจำเป็นเป็นอย่างดี นอกจากนั้นแล้ว พบว่าภาคเอกชนไม่สามารถเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการทำงานของภาครัฐ กล่าวคือ ภาครัฐเป็นฝ่ายดำเนินงานอำนวยความสะดวกในการผ่านแดนเพียงฝ่ายเดียว ตามกฎระเบียบที่ได้กำหนดโดยภาครัฐ จึงเป็นอุปสรรคในการพัฒนาการดำเนินงานให้ทันสมัยสอดคล้องกับระบบการดำเนินงานของเอกชนที่สามารถปรับเปลี่ยนได้รวดเร็ว

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานในประเทศมาเลเซียนั้น จากการสำรวจพบว่า มีศูนย์โลจิสติกส์ขนาดใหญ่ทั้งของรัฐและเอกชนบริเวณชายแดน มีระบบศุลกากรออนไลน์ ลักษณะโครงข่ายถนนมีสภาพที่ดีและเป็นถนนไฮเวย์รถบรรทุกทุกสามารถขนส่งได้อย่างสะดวก นอกจากนั้นแล้วยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ ที่พร้อมต่อการทำธุรกิจ อาทิเช่น มีท่าเรือที่ทันสมัยและ ท่าเลที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดี

การเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากรสะเดาและ ประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดี

เมื่อเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรสะเดาและแนวปฏิบัติที่ดี สามารถสรุปได้ในตารางที่ 8

ตารางที่ 8 การเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรสะเดากับแนวทางปฏิบัติที่ดี

แนวปฏิบัติที่ดี	ด่านศุลกากรสะเดา
การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ	ไม่เพียงพอต่อการเติบโตในอนาคต
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ต่อไปนี้	ไม่มี
- ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ	มี แต่ไม่สมบูรณ์
- ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ	
- ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น ผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า เป็นต้น	
- ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน	
การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซ้ำซ้อน	ไม่ได้ดำเนินการ
การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท	ไม่ได้กำหนด
การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน	อยู่ระหว่างการดำเนินการ

Gap Analysis

ผลจากการเปรียบเทียบแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรสะเดากับแนวปฏิบัติที่ดี สามารถนำมาวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ตามแนวทางการปรับปรุงให้ด่านสะเดาสามารถมีแนวทางการบริหารจัดการที่ดีขึ้น ได้ดังต่อไปนี้

แนวปฏิบัติที่ 1 : การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ

จากเส้นทางการขนส่งหลักดังกล่าวข้างต้น ทีมผู้วิจัยได้วิเคราะห์หาข้อขาดของโครงข่ายถนนบนเส้นทางการขนส่งสินค้าไปยังผ่านด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา เน้นเฉพาะเส้นทางการขนส่งสินค้าหลัก ได้แก่ ยางพารา เริ่มจากจังหวัดชุมพร ไปสิ้นสุดที่ด่านศุลกากรสะเดา รวมเป็นเส้นทางถนนในโครงข่ายที่ต้องทำการศึกษาทั้งสิ้น 28 เส้นทาง ของถนนหมายเลข 41 และ หมายเลข 4 รวมระยะทางที่ต้องศึกษา 565.143 กิโลเมตร โดยข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้ ได้มาจากการลงสำรวจเก็บข้อมูลจริง และจากหน่วยงานกรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงชนบท และสำนักนโยบายและ

แผนการขนส่งและจราจร ซึ่งเมื่อวิเคราะห์โครงข่ายการขนส่งของปริมาณขนส่งทั้งสิ้นในปัจจุบันด้วยทฤษฎีการออกแบบการจราจร พบว่า ไม่เกิดคอขวดในการขนส่งสินค้า ระดับการให้บริการของเส้นทางในโครงข่ายของการขนส่งในปัจจุบัน มีระดับการให้บริการในระดับ A และ B ซึ่งระดับการให้บริการระดับ A คือสภาพที่จราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่นและผู้ขับขี่มีอิสระ ในการควบคุมรถสูง ในขณะที่ระดับการให้บริการระดับ B คือ สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้างและผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง

แนวปฏิบัติที่ดี :

เพิ่มระดับการให้บริการของเส้นทางในโครงข่ายของการขนส่งมีระดับการให้บริการในระดับ A และ B ทั้งหมดทั้งโครงข่าย เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งระดับการให้บริการระดับ A คือสภาพที่จราจรไหลได้แบบอิสระ (Free-Flow Conditions) โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่นและผู้ขับขี่มีอิสระ ในการควบคุมรถสูง ในขณะที่ระดับการให้บริการระดับ B คือ สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้างและผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง หรือกล่าวคือ ให้พัฒนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมไม่ให้เกิดคอขวด เพื่อการสนับสนุนกิจกรรมขนส่งของสินค้าหลักที่สำคัญผ่านด่านชายแดนสะเดา และเพื่อการเชื่อมโยงประตูการค้าหลักของประเทศที่สามารถเชื่อมโครงข่ายหลักของประเทศเข้าด้วยกันได้

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

ทำการปรับปรุงหรือขยายโครงข่ายถนนจำนวนทั้งสิ้น 9 ช่วงใน 2 ถนนที่ทำการศึกษา

แนวปฏิบัติที่ 2 : การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ได้แก่ ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ผลการสำรวจระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอื่น ๆ ที่สนับสนุนผ่านแดน อันได้แก่ การระบบผ่านแดนอัตโนมัติ ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน แสดงในตารางที่ 9

ตารางที่ 9 ผลการสำรวจระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่สนับสนุนการผ่านแดนของสินค้า

แนวปฏิบัติ	ผลการสำรวจ
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยที่ประกอบด้วยระบบต่าง ๆ ต่อไปนี้ - ระบบผ่านแดนอัตโนมัติ - ระบบแจ้งรายละเอียดของสินค้าล่วงหน้าก่อนการข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ	ไม่มี
	มี โดยผ่านระบบ e-custom ของกรมศุลกากร แต่ยังคงพึ่งพา ระบบเอกสารแบบกระดาษในการดำเนินงาน ณ บริเวณด่านพรมแดน
- ระบบการขึ้นทะเบียนของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น ผู้ผลิต ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้า เป็นต้น	มี โดยผ่านระบบ e-custom ของกรมศุลกากร ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งสินค้าผ่านแดนในแต่ละครั้งเท่านั้น ไม่ได้มีไว้เพื่อการประเมิน

แนวปฏิบัติ	ผลการสำรวจ
	หรือการอำนวยความสะดวกในการส่งสินค้าข้ามแดนอัตโนมัติ
- ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน	มีเฉพาะเครื่อง X-Ray ที่มีลักษณะเป็นห้องดังแผนภาพที่ 7.11 และจะดำเนินการในลักษณะสุ่มตรวจไม่ผ่านกระบวนการคัดกรองความปลอดภัยด้วยวิธีการอื่น ๆ

แนวปฏิบัติที่ดี :

แนวปฏิบัติที่ดีสำหรับการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรตามแนวพรมแดน คือ

- 1) ควรมีโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการที่เพียงพอ ไม่ก่อให้เกิดคอขวดในการรับบริการสำหรับผู้ที่ต้องการผ่านแดน ซึ่งในกรณีนี้คือ ช่องการตรวจสอบหนังสือเดินทาง และ Portable X-Ray ให้เพียงพอ
- 2) มีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ร่วมในการผ่านแดน และให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน เช่น การตรวจสอบสินค้าโดยเอกชน และออกหนังสือรับรองการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อติดตั้งระบบในรถที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยเมื่อถึงจุดผ่านแดนก็สามารถผ่านเครื่องอ่าน RFID และขับผ่านไปโดยสะดวก แต่ด่านศุลกากรก็จำเป็นต้องมีการสุ่มตรวจสอบ ด้วยการใช้เครื่อง X-Ray เคลื่อนที่

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

- 1) เพิ่มช่องทางการตรวจสอบหนังสือเดินทางเป็น 20 ช่องในด้านขาออก ส่วนขาเข้าเพิ่มช่องทางรถขาเข้าเป็น 20 ช่อง
- 2) จัดหาเครื่อง Portable X-Ray
- 3) ติดตั้งระบบอ่านข้อมูลเอกสารด้วย RFID สำหรับผู้ที่เดินทางออกนอกประเทศทั้งการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการทำพิธีการทางศุลกากร ณ ด่านศุลกากรสะเดา จึงควรปรับปรุงโดยให้มีการเพิ่มจุดตรวจเอกสารและออก RFID Tag pass เพื่อติดตั้งที่รถเพื่อใช้ในการขับรุดผ่านแดน ส่วนกรณีการขนส่งสินค้าจะสามารถเข้ารับบริการตามจุดที่ด่านศุลกากรกำหนดให้ตรวจสอบสินค้า และทำการปิดตู้ในการข้ามแดน และให้ RFID Tag pass เช่นเดียวกับรถนั่งส่วนบุคคล เมื่อมีการผ่านด่าน คนขับรุดเพียงแต่ชะลอความเร็วในการตรวจด้วยเครื่อง RFID Reader เมื่อระบบตรวจสอบเสร็จจะมีเสียงแจ้งเตือนให้ขับผ่านไปได้อย่างจะใช้เวลาในการตรวจสอบประมาณ 1-3 วินาทีเท่านั้น ซึ่งเมื่อกลับเข้าสู่ประเทศไทยก็เพียงคืน RFID Tag pass ให้กลับด่านศุลกากร ก็จะถือเป็นการเดินทางกลับไทยโดยสมบูรณ์ แต่กรณีมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารจะต้องทำการแจ้งในระบบ E-Custom ล่วงหน้า หรือถ้าไม่สามารถเข้าระบบออนไลน์ได้ สามารถเข้าช่อง Drive Thru ในช่องขาเข้าประเทศได้

โดยทั้งหมดนี้ควรจะต้องปรับปรุงการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินพิธีการทางศุลกากรใหม่ของด่านศุลกากรสะเดา

แนวปฏิบัติที่ 3 : การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน

สถานการณ์ปัจจุบัน :

การดำเนินพิธีการศุลกากรในปัจจุบัน ตามนโยบายนั้นจะใช้ระบบ E-Custom ที่ผู้ที่ต้องการส่งออกหรือนำเข้าสินค้าจะต้องกรอกแบบฟอร์มออนไลน์ ก่อนการนำสินค้าออก แต่อย่างไรก็ตามเมื่อสินค้าเดินทางมาถึงหน้าด่านศุลกากรยังคงต้องนำ

เอกสารมาแสดงให้แก่เจ้าหน้าที่เพื่อการตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง แสดงถึงความซับซ้อนของขั้นตอนและเอกสารที่ใช้ประกอบในพิธีการ

แนวปฏิบัติที่ดี :

ควรใช้ระบบพิธีการผ่านแดนที่มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้อย่างสมบูรณ์ รวมถึงให้เอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานในบางส่วนเพื่อลดขั้นตอนการดำเนินงานบริเวณด่านศุลกากรลงได้

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามแนวปฏิบัติที่ 2 และ 3 อย่างสมบูรณ์ จะสามารถลดเวลาและลดความซับซ้อนในการดำเนินงานลงได้ และควรเชื่อมโยงข้อมูลต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้านศุลกากรของประเทศไทยผ่านระบบออนไลน์ เชื่อมต่อกับระบบ KOTA PERDANA : Project Kota Perdana ของประเทศมาเลเซีย เพื่อลดขั้นตอนลงได้

แนวปฏิบัติที่ 4 : การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท

สถานการณ์ปัจจุบัน :

การดำเนินพิธีการศุลกากรในปัจจุบัน ไม่มีการกำหนดเวลามาตรฐานในการดำเนินงานผ่านแดนที่ชัดเจนได้

แนวปฏิบัติที่ดี :

มีการกำหนดเวลาในการดำเนินงานผ่านแดนที่ชัดเจน สอดคล้องกับจำนวนผู้ให้บริการ จำนวนช่องให้บริการ และขั้นตอนต่าง ๆ ที่ต้องดำเนินงาน

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

ทำโครงการศึกษาถึงเวลามาตรฐานสำหรับการให้บริการผ่านแดนแต่ละประเภท

แนวปฏิบัติที่ 5 : การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

สถานการณ์ปัจจุบัน :

ในปัจจุบันการผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า รถยนต์ทั่วไป และผู้โดยสาร ยังใช้ช่องทางเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตามพบว่ารัฐบาลมีโครงการสร้างด่านสะเดาแห่งใหม่ขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของการขนส่งสินค้า พื้นที่แห่งใหม่นี้ อยู่ห่างจากด่านสะเดาเดิมไปทางทิศตะวันออก 1.5 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 661 ไร่ และจะได้ดำเนินการแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากรถแต่ละประเภทและผู้โดยสารอย่างชัดเจน ตามแผนภาพที่ 7.15 และ 7.16

แนวปฏิบัติที่ดี :

มีการกำหนดช่องทางการผ่านแดนของรถแต่ละประเภท และผู้โดยสารอย่างชัดเจน

สิ่งที่ต้องดำเนินการ :

รับดำเนินการตามแผนเดิมให้เสร็จตามที่ได้กำหนดไว้

จากการวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติที่ดีเทียบกับสถานการณ์ปัจจุบันทั้ง 5 แนวทางข้างต้น เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกับนโยบายภาครัฐที่สนับสนุนการพัฒนาชายแดนในจังหวัดสงขลา สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 10

ตารางที่ 10 การวิเคราะห์แนวทางปฏิบัติที่ดีเทียบกับนโยบายการลงทุนภาครัฐ

แนวปฏิบัติที่ดี	นโยบายภาครัฐในปัจจุบัน
การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ	ถนนมอเตอร์เวย์ สายหาดใหญ่ - ชายแดน
การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย	-
การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน	-
การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท	-
การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากรoadด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน	การขยายพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดา

แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน

จากการวิเคราะห์แนวปฏิบัติที่ดี พบว่าด่านศุลกากรสะเดาควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดน ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง
2. โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
3. โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน

ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานทั้งสามด้านนั้นจะสนับสนุนแนวปฏิบัติที่ดีทั้ง 5 แนวปฏิบัติที่ได้กล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 11 สำหรับตารางที่ 12 นำเสนอโครงการดำเนินงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนแนวทางปฏิบัติที่ดีและเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย - มาเลเซีย บริเวณ ส่วนตารางที่ 13 และ 14 นั้น แสดงถึงประโยชน์ของพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีต่ออุตสาหกรรมยางพาราไทย และประโยชน์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ตามแนวทางของ World Bank

ตารางที่ 11 โครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดน

โครงสร้างพื้นฐาน	แนวปฏิบัติที่ดี
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	การมีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการคมนาคมขนส่งที่เพียงพอ
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	การมีโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านพรมแดน พร้อมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย
	การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน
	การกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน	การแยกช่องทางผ่านเข้าออกจากรoadด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

ตารางที่ 12 โครงการดำเนินงานด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนแนวทางปฏิบัติที่ดีและเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทย – มาเลเซีย บริเวณด้านสะเดา

โครงสร้างพื้นฐาน	โครงการที่ต้องดำเนินการ	แนวทางบริหารจัดการ
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	โครงการสร้างหรือขยายโครงข่ายถนนที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ชายแดน	ออกแบบจำนวนช่องทางของโครงข่ายถนนให้เหมาะสมกับระดับการให้บริการที่เหมาะสม และบำรุงรักษาให้มีสภาพที่เหมาะสมอยู่เสมอ
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการส่งออกที่ทันสมัย ซึ่งประกอบด้วยโครงการย่อยดังต่อไปนี้ - การปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการผ่านแดนทั้งระบบ - การสร้างระบบผ่านแดนอัตโนมัติ - การสร้างฐานข้อมูลเพื่อการผ่านแดน ซึ่งรวมถึงข้อมูลของผู้ส่งออกสินค้า ผู้นำเข้าสินค้า และผู้ขนส่งสินค้า - ระบบรักษาความปลอดภัยและลดความเสี่ยงด้านความมั่นคงในการขนส่งสินค้าข้ามแดน เช่น การเพิ่มเครื่อง Portable X-Ray	รวมระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการผ่านแดนให้เป็นระบบเดียวกันทั้งประเทศ และสร้างแนวทางการดำเนินงาน การจัดการรูปแบบการผ่านแดนที่เหมาะสม เอื้อต่อการผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน	โครงการขยายพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา	แยกช่องทางผ่านเข้าออกจากด่านศุลกากรของรถแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

ตารางที่ 13 ผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่ออุตสาหกรรมยางพารา

โครงสร้างพื้นฐาน	ผลที่จะเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมยางพารา
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง	ลดต้นทุนที่เกิดเนื่องจากค่าปรับที่เกิดขึ้นจากการส่งสินค้าไม่ทันเวลาไปยังลูกค้า (ไม่ทันเวลาของขบวนรถไฟ บริเวณด่านปาดังเบซาร์และท่าเรือปีนัง)
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	การยกเลิกหรือลดขั้นตอนในการบริหารจัดการและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ซับซ้อน ทำให้สามารถกำหนดเวลามาตรฐานของการผ่านแดนของพาหนะแต่ละประเภท และลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและลดเวลาในการขนส่งสินค้า
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านศุลกากรพรมแดน	ลดเวลารอคอย ส่งผลต่อการลดเวลาในการขนส่งสินค้า

ตารางที่ 14 ผลกระทบของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่ออุตสาหกรรมยางพารา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	ผลกระทบเชิงบวกที่ส่งผลต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์					
	ประสิทธิภาพของการดำเนินการทางศุลกากร (Customs)	คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure)	การจัดการขนส่งสินค้าด้วยราคาที่แข่งขันได้ (International Shipments)	ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)	การติดตามสถานะการจัดส่ง (Tracking & Tracing)	ความตรงต่อเวลาในการจัดส่ง (Timeliness)
โครงสร้างพื้นฐานทางถนน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง		/	/	/		/
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	/			/	/	/
โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านศุลกากรพรมแดน	/			/		/

นอกเหนือจากการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่ชายแดนสะเดาซึ่งได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ผลจากการระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการในพื้นที่จังหวัดสงขลา ยังเห็นควรให้เกิดสถานีขนถ่ายสินค้า บริเวณใกล้กับด่านพรมแดนไทย – มาเลเซีย เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์จากการขนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดนไทย – มาเลเซีย แต่เมื่อเปรียบเทียบกับแนวทางปฏิบัติที่ดีแล้วนั้น พบว่าหากสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้ครบถ้วนตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น สถานีขนถ่ายสินค้าอาจไม่มีความจำเป็น เนื่องจากไม่มีความจำเป็นที่ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดน ไม่เกิดการรอคอยอีกต่อไป

ส่วนการสร้างโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่ปากบารา จะส่งผลต่อการไหลเวียนของผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ จากประเทศไทย เพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยพัฒนาเส้นทางการค้าใหม่สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นศูนย์กลางของเส้นทางการค้าทั่วโลกเส้นใหม่ ที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและภูมิภาคผ่านเส้นทางนี้ ซึ่งการเกิดขึ้นของท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลา 2 นั้น จะสามารถลดระยะเวลาในการส่งสินค้าเป้าหมายลงได้มากถึง 26% หรือลดต้นทุนลงได้มากถึง 75%

โดยแผนภาพที่ 8 แสดงถึงภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องต่อความต้องการของท้องถิ่น อุตสาหกรรม และแนวทางปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าผ่านแดนทั่วไป



แผนภาพที่ 8 ภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานที่สอดคล้องต่อความต้องการและแนวทางปฏิบัติที่ดีในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

ภาคผนวก ข

ตารางเปรียบเทียบกิจกรรม

ภาคผนวก ข
ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ และกิจกรรมที่ดำเนินการมา
และผลที่ได้รับตลอดโครงการ

คณะผู้วิจัยได้ทำการดำเนินการวิจัยและลงเก็บข้อมูลจริงตามสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในแต่ละขั้นตอนของวิธีการดำเนินงานซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลทั้งในประเทศและต่างประเทศ และจะใช้สถาบันวิจัยและพัฒนาโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย เป็นสถานที่ดำเนินการสรุป รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลตลอดจนทำการประชุมการดำเนินงานตลอดโครงการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาทำการวิจัย 12 เดือน แสดงดังตารางที่ ข1

ตารางที่ ข1 กิจกรรมต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาทำการวิจัย 12 เดือน

กิจกรรม	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.เก็บข้อมูลทุติยภูมิ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง วางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนาม												
2.เก็บข้อมูลภาคสนามที่ ด้านชายแดนสะเดา และ ประเทศมาเลเซีย												
3.ประมวลผลข้อมูลจากภาคสนาม และเตรียมการจัดประชุมกลุ่มย่อย												
4.เตรียมการและจัดการประชุมกลุ่มย่อยที่ด้านชายแดนสะเดาจังหวัดสงขลา												
5.จัดทำข้อเสนอแนะแบบจำลองทางธุรกิจ เขียนรายงานฉบับสมบูรณ์และบทความวิชาการ												

ความก้าวหน้าของการวิจัยเปรียบเทียบกิจกรรมที่เสนอในข้อเสนอโครงการ และกิจกรรมที่ดำเนินการจริง

สำหรับการดำเนินงานวิจัยตลอดระยะเวลาของโครงการสามารถแสดงได้ดังตารางที่ ข2

ตารางที่ ข2 ความก้าวหน้าของการวิจัยเปรียบเทียบกิจกรรมที่เสนอในโครงการ

กิจกรรม	(ผลสำเร็จ%)	ผลที่ได้
1.เก็บข้อมูลทุติยภูมิ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง วางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนาม	100%	ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ข้อมูลสถิติการค้า และเนื้อหางานวิจัยจากแหล่งต่างๆ
2.เก็บข้อมูลภาคสนามที่ ด่านชายแดนสะเดา และประเทศมาเลเซีย	100%	บทวิเคราะห์ศักยภาพ สถิติการค้า แผนพัฒนาจังหวัด ระบบโลจิสติกส์ ของจังหวัดสงขลา
3.ประมวลผลข้อมูลจากภาคสนามและเตรียมการจัดประชุมกลุ่มย่อย	100%	รายงานสรุปการประมวลผลข้อมูลจากภาคสนาม และประเด็นการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย
4.เตรียมการและจัดการประชุมกลุ่มย่อยที่ด่านชายแดนสะเดาจังหวัดสงขลา	100%	ข้อมูลและประเด็นการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย และสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย
5.จัดทำข้อเสนอแนะแบบจำลองทางธุรกิจ เขียนรายงานฉบับสมบูรณ์และบทความวิชาการ	100%	จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

จากการศึกษาครั้งนี้จะส่งผลให้เกิดแนวทางการแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินการของเอกชนโดยผลของงานวิจัยนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระยะได้ดังแสดงในตารางที่ ข3

ตารางที่ ข3 กิจกรรมและผลที่คาดว่าจะได้รับ

ระยะเวลา	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
เดือนที่ 1 - 6	1. เก็บข้อมูลทุติยภูมิและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 2. เก็บข้อมูลภาคสนามที่ด่านชายแดนสะเดาและประเทศมาเลเซีย 3. จัดทำรายงานความก้าวหน้ารอบ 6 เดือน	1. ได้บทวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง 2. สรุปผลข้อมูลพื้นที่ชายแดนด้านสะเดาและมาเลเซีย 3. รายงานความก้าวหน้ารอบ 6 เดือน
เดือนที่ 7 - 12	1.ประมวลผลข้อมูลจากภาคสนามและเตรียมการจัดประชุมกลุ่มย่อย 2. เตรียมการและจัดการประชุมกลุ่มย่อยที่ด่านชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลา 3. จัดทำข้อเสนอแนะแบบจำลองทางธุรกิจเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินทางธุรกิจของการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน	1. สรุปประมวลผลข้อมูลภาคสนาม 2. ได้รายงานสรุปประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และผลการประมวลผลการศึกษาเบื้องต้น 3. ได้บทวิเคราะห์การจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจและแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน 4. แนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลอง

ระยะเวลา	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
	4. จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์	ทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชน บริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา
		5. รายงานฉบับสมบูรณ์

ภาคผนวก ค

หน่วยงานที่เข้าสัมภาษณ์

ภาคผนวก ค

การศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

การสัมภาษณ์บุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมีส่วนได้ส่วนเสียในต่างประเทศ

จากการดำเนินงานใน 12 เดือน ทีมวิจัยได้มีการลงสำรวจพื้นที่ในต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และ จีน รวมถึงพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานวิจัยในครั้งนี้ เพื่อรวบรวมข้อคิดเห็น ศึกษาถึงสภาพปัจจุบันและโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อหาแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การเดินทางประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์

ในเดือนพฤษภาคม 2558 ทางทีมผู้วิจัยได้เดินทางไปยังประเทศมาเลเซีย ณ เมืองกัวลาลัมเปอร์ รัฐยะโฮร์ และ ประเทศสิงคโปร์เพื่อทำการลงสำรวจพื้นที่ เก็บข้อมูลและสัมภาษณ์ในเรื่องเกี่ยวกับแนวโน้มการค้า อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง กฎระเบียบท้องถิ่น ปัญหาและอุปสรรค รวมถึงแนวทางการพัฒนาในอนาคต โดยได้เข้าสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1.1 สรุปการสัมภาษณ์ท่าเรือ Port Klang

Mr. Vijaya Kumar Munisamy บริษัท Seagull Logistics SDN BHD

Mr. Austyn Lee Huat Ten บริษัท KWE (Malaysia)

วันที่ 19 พฤษภาคม 2558

ท่าเรือ Port Klang เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของประเทศมาเลเซียและอยู่ใกล้กับช่องแคบมะละกา ในรัฐเซอลังงอร์ ซึ่งถือเป็นท่าเรือสำคัญท่าหนึ่งของประเทศ (ดังแสดงในแผนภาพที่ 1) แต่ทั้งนี้ayangพาราโดยส่วนใหญ่จะไม่ได้ผ่านมาที่ท่าเรือนี้แต่จะไปผ่านที่ป็นังโดยรถบรรทุก เพราะท่าเรือป็นังอยู่ใกล้กับจังหวัดสงขลาที่เป็นแหล่งปลูกยางพาราและที่รวบรวมยางพาราของภาคใต้



แผนภาพที่ 1 แสดงที่ตั้งท่าเรือ Port Klang

เมื่อ 20 ปีก่อนมาเลเซียปลูกยางพารามากที่สุดโดยปลูกทั้งประเทศ แต่ทั้งนี้ในปัจจุบันมาเลเซียได้ลดการปลูกยางพาราและหันไปปลูกต้นปาล์มมากขึ้นโดยยางพาราจะเน้นไปที่การผลิตแทนซึ่งเป็นนโยบายของรัฐบาล ต้นปาล์มเหล่านี้จะถูกนำไปผลิตเป็นน้ำมัน ส่วนประกอบของอาหาร สบู่ แชมพู และอื่น ๆ ทั้งนี้ในเรื่องของการส่งสินค้าข้ามแดนก็มักจะมีปัญหา เช่น การขนส่งเครื่องจักร ถ้าเป็นเครื่องจักรที่ใช้แล้วผ่านด่านสะเดาไม่มีปัญหา แต่พอข้ามมาทางด่านมาเลเซียไม่สามารถผ่านได้ ดังนั้นควรจะต้องทำการศึกษาเรื่องของการระเบียบให้เสียก่อน รวมถึงการกีดกันทางด้านภาษี

สำหรับบริษัท Seagull Logistics นั้น มีการให้บริการระหว่างชายแดน ไทย-มาเลเซีย มาเลเซีย-สิงคโปร์ ทำการขนส่งทางรถและทางเรือ ทั้งนี้จะดำเนินการด้าน Customs Clearance ณ บริเวณด่านและท่าเรือ ดำเนินการขนส่งและทำ Packing เครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม รวมถึงการขนส่งในลักษณะ Haulage และ Bonded Truck ให้บริการเช่าคลังสินค้า ทั้งนี้สำหรับบริษัทที่ให้บริการขนส่ง เช่น NYK ก็จะมีพื้นที่สำหรับวางตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อเป็นพื้นที่วางและจัดเก็บสินค้าเพื่อทำการส่งต่อ

สำหรับ Port Klang จะแบ่งออกเป็น North Port West Port และ South Port (แสดงผังแผนภาพที่ 2) โดยที่ North Port นั้น จะมีความลึกหน้าท่าประมาณ 10 – 15 เมตร West Port มีความลึกหน้าท่าประมาณ 10 – 16 เมตร และ South Port มีความลึกหน้าท่าประมาณ 5 – 10.5 เมตร ใน Port Klang จะมี Container Yard เป็นพื้นที่จำนวนมาก เพื่อการเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่าและตู้ที่มีสินค้า ซึ่งพื้นที่เหล่านี้เกือบทั้งหมดจะเป็นการขนส่งทางเรือ สำหรับบริษัท KWE นั้น ก็เป็นบริษัทที่ให้บริการด้านการขนส่ง ซึ่งการทำงานแล้วก็จะมีความร่วมมือกับบริษัท Seagull เช่นกัน เพราะหากจะต้องการลงทุนซื้อทรัพยากรของบริษัทใหม่ก็จะไม่คุ้มค่าจึงอาศัยความร่วมมือกันแทน



แผนภาพที่ 2 แผนผัง Port Klang

ที่มา: www.pka.gov.my

บริษัท Seagull Logistics เป็นบริการที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์มีประสบการณ์มากกว่า 30 ปี ที่ให้บริการในประเทศไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ในการขนส่งสินค้าของบริษัท โดยปกติสินค้าที่ส่งมาจากกรุงเทพไปถึงสะเตาะใช้เวลา 18 – 20 ชั่วโมง โดยคิดเป็นระยะทาง 1,100 กิโลเมตร โดยใช้เส้นทาง กรุงเทพ (ยานนาวา) – สะอ่า – สุราษฎร์ธานี – ด่านสะเตาะ จากนั้น เมื่อสินค้าถูกส่งมายังด่านชายแดนสะเตาะก็จะทำพิธีการทางศุลกากรแล้วส่งเข้ามายังด่าน Bukit Kayu Hitam จากนั้น จะต้องทำการเปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นรถของ Seagull หรือทำการ Cross Dock ที่คลังเปลี่ยนถ่ายสินค้า (หากมีความต้องการ) ณ ลานขนถ่ายที่บริเวณ Bukit Kayu Hitam และส่งต่อไปยัง Klang Valley (Malaysia Consignee Warehouse) คิดเป็นระยะทาง 487 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 8 – 10 ชั่วโมง (ซึ่งจะใช้เวลา 2-3 วัน) สำหรับการจัดการบริเวณด่านชายแดนนั้นเจ้าของจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมิตู้คอนเทนเนอร์เป็นของตัวเอง และจำเป็นอย่างยิ่งจะต้องดูแลรักษา และจำเป็นอย่างยิ่งต้องมีตู้หลายขนาด เช่น ตู้ 20 ฟุต 40 ฟุต เป็นต้น รถของบริษัททั้งหมดบริษัทจะติดตั้ง GPS เพื่อติดตามและจะมีเจ้าหน้าที่ประจำคอยดูแลและเช็ค GPS ของรถแต่ละคัน ทั้งนี้สามารถสรุปการขนส่ง (แบบเร่งด่วน) ตั้งแต่ Klang Valley ไปถึงกรุงเทพ ได้ตั้งรายละเอียดต่อไปนี้ วันที่ 1 รถจะออกจากที่ Klang Valley ไม่เกินเวลา 8.00 น. และไปถึงที่ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ ด่าน Bukit Kayu Hitam ไม่เกิน 18.00 น. จากนั้นทำพิธีการทางศุลกากรเสร็จไม่เกิน 19.00 น. และเข้ามาฝั่งชายแดนสะเตาะ ประเทศไทย ทำพิธีการศุลกากรเสร็จไม่เกินเวลา 21.00 น. และทำการเปลี่ยนรถใช้เวลาไม่เกิน 22.00 น. จากนั้นนำส่งถึงลูกค้าในวันที่ 2 ที่กรุงเทพ ไม่เกินเวลา 19.00 น. รวมเป็นระยะทาง 1,587 กิโลเมตร

สำหรับลูกค้าที่ใช้บริการของ Seagull ได้แก่ Epson Kao Sony Panasonic Volvo Toshiba Mitsubishi เป็นต้น สินค้าที่ส่งมาจากประเทศมาเลเซียจะต้องผ่านมายังด่านสะเดา และเข้ามารวบรวมไว้ที่ Consolidation Center ที่พระราม 2 และส่งต่อไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่ ระยอง ปราจีนบุรี สระบุรี ชลบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา และโคราช ซึ่งอาจใช้เวลาประมาณ 3-4 วันในการขนส่งไปยังจังหวัดต่าง ๆ เหล่านี้โดยรถบรรทุกขนาดต่าง ๆ ทั้งนี้ ณ ด่านสะเดาอาจจะต้องใช้เวลาถึง 3 ชั่วโมงเนื่องจากการจราจรที่หนาแน่น การจัดการทางพิธีการศุลกากรที่ล่าช้า การเปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น

สินค้าที่นำเข้าจากมาเลเซียมาไทยโดยส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะมีการส่งสินค้าให้แก่ Toshiba จะส่งไปที่บางกระดี Sony จะส่งไปที่อยุธยา Mitsubishi จะส่งไปที่ชลบุรี เป็นต้น สำหรับสินค้าที่ส่งจากไทยไปมาเลเซียก็จะเป็นพวกอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นชิ้นส่วนและที่ประกอบเสร็จแล้ว เช่น เครื่องปรับอากาศ และตู้เย็น ชิ้นส่วนและรถยนต์ ฮอนด้า ของใช้จาก P&G นอกจากนี้สินค้าที่นำเข้าจากไทยมายัง Port Klang ได้แก่ ท่อเหล็กสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมผลิต เครื่องปรับอากาศ สิ่งทอ เสื้อผ้า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ไม้อัด ซึ่งสินค้าต่างๆ เหล่านี้ที่ส่งมายัง Port Klang จะถูกส่งต่อไปยังลูกค้าที่อยู่ในประเทศมาเลเซีย แต่สำหรับสินค้าที่จะถูกส่งต่อไปยังประเทศอื่น ๆ นั้น โดยส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังท่าเรือปีนัง ท่าเรือสงขลา หรือ ท่าเรือแหลมฉบัง และส่งต่อไปยังประเทศปลายทาง เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ท่าเรือหลักของมาเลเซียมี 3 ท่าด้วยกันคือ ท่าเรือปีนัง ท่าเรือกัวลาลัมเปอร์ และท่าเรือที่ยะโฮร์บาห์รู สำหรับท่าเรือที่ยะโฮร์นั้นจะสะดวกต่อการขนส่งไปยังสิงคโปร์เนื่องจากอยู่ทางใต้และติดกับประเทศสิงคโปร์

การขนส่งสินค้าทางรถไฟจะมีที่ด่านปาดังเบซาร์ โดยสินค้าที่ส่งมาจากสิงคโปร์หรือมาเลเซียจะต้องมาเปลี่ยนถ่ายที่ด่านนี้โดยการใช้วิธีแบบ RORO Shipping แต่วิธีนี้ไม่เป็นที่นิยมเนื่องจากอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าได้ มีบริษัทที่ใช้บริการขนส่งทางรถไฟ (Rail freight) คือบริษัท TS Logistics แต่วิธีการ Rail freight นี้ไม่เป็นที่นิยมของมาเลเซียเพราะต้องมีการเปลี่ยนรถ มีการยกตู้สินค้าหลายครั้ง ยกตัวอย่างเช่น สินค้าจาก Port Klang ไปลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าก็จะต้องทำการยกตู้ครั้งที่ 2 จากนั้นจะต้องทำการยกขึ้นรถไฟก็จะต้องทำการยกตู้ขึ้นรถไฟเป็นครั้งที่ 2 หลังจากนั้นมาถึงปาดังเบซาร์ก็อาจจะต้องทำการยกตู้เป็นครั้งที่ 3 และส่งต่อไปยังลาดกระบัง หลังจากนั้นเมื่อถึงลาดกระบังจะต้องทำการเปลี่ยนรถที่ใช้ขนส่งสินค้าก็จะต้องทำการยกตู้เป็นครั้งที่ 4 เหตุนี้จึงไม่เป็นที่นิยมถึงแม้จะมีราคาค่าขนส่งที่ถูกกว่า และการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์นั้นทำได้ยาก

สิ่งที่ทาง Mr.Kumar คิดว่าควรจะต้องรับดำเนินการในเรื่องการค้าขายแดนก็คือเรื่องของการบริหารจัดการ เช่น การขนส่งทางเรือ ซึ่งมีลูกค้าเป็นจำนวนมากใช้การขนส่งทางเรือ (Vessel) จากนั้นสินค้าจะถูกส่งมายังศูนย์กลางที่ Port Klang และส่งต่อไปยังสิงคโปร์ จากสิงคโปร์ก็จะถูกส่งต่อมายังท่าเรือแหลมฉบัง และไปยังท่าเรือของเวียดนาม ซึ่งเป็นการใช้เวลามาก บางบริษัทเช่น Panasonic จึงได้ดำเนินการบริหารจัดการตรงจุดนี้เพื่อเป็นการลดเวลา ลดการจัดเก็บวัตถุดิบ และลดต้นทุนการขนส่ง โดยเฉพาะเช่นทีวี ที่มีการส่งในปริมาณ 100 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อเดือน แต่ในปัจจุบันทีวีได้ถูกพัฒนาเป็นแบบจอแบน การขนส่งก็จะทำได้มากขึ้นซึ่งทาง Panasonic ได้ทำการศึกษามาก่อน

ทั้งนี้ทางคณะผู้วิจัยสอบถามเพิ่มเติมว่า ทำไมบริษัทไม่เลือกที่จะขยายการขนส่งไปยังประเทศจีน ลาว เวียดนาม โดยทางบริษัทให้คำตอบว่า เราเชี่ยวชาญการขนส่งทางไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์มากกว่า หากจะต้องขนส่งนอกเหนือจากนี้จะต้องอาศัยเงิน ความรู้ที่มาก ที่สำคัญคือพันธมิตร ในปัจจุบันเรื่องการผลิตประเทศเวียดนามเป็นที่ต้องการในการลงทุนมากเนื่องจากมีค่าแรงที่ถูก สิงคโปร์ ก็เข้าไปลงทุนในเวียดนามเป็นจำนวนมาก สิงคโปร์มีเงินแต่ไม่มีทรัพยากร ในอินโดนีเซียก็เช่นกันบริษัทมากมายไปตั้งฐานการผลิตไม่ว่าจะเป็นบริษัทญี่ปุ่น หรือชาติอื่น ๆ แต่ผู้ลงทุนคือสิงคโปร์ เนื่องจากค่าเงินของสิงคโปร์ที่แข็งขึ้น

ในปี 2016 ที่จะเปิด AEC เราจำเป็นต้องรู้ว่าอะไรเป็นปัจจัยหลักสำคัญในการดำเนินธุรกิจ เราควรจะต้องรู้ถึงกระบวนการที่ครอบคลุมทั้งหมดทั้งทางฝั่งไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ควรรู้หลังจากเปิดเสรีทางการค้าอะไรจะเกิดขึ้นบ้างต้องเตรียมตัวเป็นอย่างดีเพื่อการสร้างโอกาสในการดำเนินธุรกิจ และเรื่องความแตกต่างของกฎหมายและวัฒนธรรม ประเทศ

มาเลเซียเป็นประเทศมุสลิม ซึ่งการเปิดร้านผับ บาร์ ไม่สามารถทำได้ แต่ทางฝั่งไทยสามารถเปิดได้ ซึ่งสะดวกในปัจจุบัน แตกต่างจากเมื่อ 10 ปีก่อนที่เป็นเมืองด่านและมีระบบโลจิสติกส์ที่ดีขึ้น การข้ามแดน การเดินทางทำได้ง่ายขึ้น

สำหรับยางพาราจะถูกส่งไปยังประเทศจีนเป็นหลัก และมีส่งไปยุโรปบ้างและสำหรับทำเรือที่เป็นท่าเรือหลักในการส่งยางพาราคือท่าเรือปีนัง ทั้งนี้ในเรื่องของ Rubber City ในฝั่งประเทศมาเลเซีย นั้น ก็ยังไม่แน่ชัดว่าจะถูกจัดตั้งอยู่ที่ใด แต่ในปัจจุบันในรัฐยะโฮร์บาห์รู เมืองมัว (Muar) เป็นแหล่งผลิตไม้จากยางพาราเพื่อนำไปทำเป็นเฟอร์นิเจอร์ และอื่น ๆ แต่ในปัจจุบันนโยบายของมาเลเซียเปลี่ยนไปจากการปลูกยางพารามาเป็นปลูกปาล์ม ทางสะดวก สงขลา จะมีการปลูกยางพารามากกว่า แต่ในฝั่งไทยก็มีแผนที่จะให้ด่านบ้านประกอบเป็น Rubber City แต่ทั้งนี้ก็ยังไม่มีแผนที่ชัดเจน ซึ่งฝั่งตรงข้ามกับด่านบ้านประกอบคือประเทศมาเลเซียเป็นด่านบูเรียนบุหลง ซึ่งด่านบ้านประกอบนี้มีการสร้างด่านไวท์ใหญ่โตเพื่อรองรับสินค้า แต่เส้นทางการเดินทางและขนส่งยังไม่เอื้ออำนวยในการขนส่งสินค้า ไม่เหมาะที่จะให้รถบรรทุกวิ่ง เพราะเส้นทางแคบ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ยังไม่พร้อม



แผนภาพที่ 3 การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์

1.2 สรุปการสัมภาษณ์สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำประเทศมาเลเซีย

คุณวิชาดา ภาบรรเจิด ผู้อำนวยการ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

วันที่ 20 พฤษภาคม 2558

บริษัท Top Glove เป็นบริษัทใหญ่ในการผลิตถุงมือยางของมาเลเซียและนำเข้ายางมาจากประเทศไทย ทั้งนี้ในปัจจุบันพื้นที่การปลูกยางของมาเลเซียน้อยลงเนื่องจากทางรัฐบาลมีการส่งเสริมให้ปลูกปาล์มแทนยางพาราเพราะราคายางตกต่ำ และเนื่องจากปาล์มสามารถนำไปผลิตสินค้าอื่น ๆ ได้หลากหลาย เช่น อาหาร อุตสาหกรรมเครื่องสำอาง สบู่ ยาสระผม เป็นต้น ซึ่งข้อมูลด้านยางพาราของมาเลเซียจะสามารถเข้าไปได้ที่ <http://www.lgm.gov.my> ซึ่งจะมีข้อมูลสถิติ การ

วิเคราะห์สถานการณ์ยางพารานำเสนอไว้ รวมถึงเรื่องราคา แรงงาน การนำเข้า – ส่งออก Top Glove เข้ามาตั้งโรงงานในประเทศไทยเพื่อที่จะนำเข้าวัตถุดิบเข้ามา

สำหรับยางมีการส่งออกไปยังจีน ยุโรป สหรัฐอเมริกา อีรัก อิหร่าน แต่โดยส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังประเทศจีน แต่ในกรณีที่มาเลเซียส่งออกจากเป็นน้ำยางและถุงมือยาง ณ ปัจจุบันเรื่องผลกระทบจะมีผลกระทบเป็นลูกโซ่เนื่องจากประเทศจีนที่เป็นผู้นำเข้ายางพารารายใหญ่ของโลกสามารถผลิตยางสังเคราะห์ได้มากขึ้น เมื่อมีการใช้ยางสังเคราะห์มาก ยางธรรมชาติจึงใช้ในสัดส่วนที่น้อยลงเป็นผลให้การนำเข้าน้อยลงไปด้วยและเป็นกระทบมาถึงประเทศไทย ทางสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศมีหน้าที่ในการส่งเสริมการค้า หากเป็นเรื่องของพัฒนาควรจะต้องเป็นกระทรวงเกษตร สำหรับสินค้าสำเร็จที่ผลิตจากยางและนำเข้ามาที่มาเลเซียจะเป็นยางรถยนต์ นอกจากนี้สินค้าอุปโภคบริโภคของไทยก็นำเข้ามาที่มาเลเซียเป็นจำนวนมาก

เรื่องการทำธุรกิจคนไทยเองเคยมีการหลอกลวงลูกค้าทางมาเลเซียโดยการแฉ่เลขที่บัญชี ตรงนี้จึงเป็นผลเสียต่อประเทศโดยเฉพาะกระดาษ A4 เพราะกระดาษ A4 จะถูกส่งไปยังตะวันออกกลาง และมาเลเซียนำเข้าเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ทางผู้ประกอบการควรจะต้องให้ความรู้และระมัดระวังเรื่องดังกล่าวมากขึ้น และศึกษาถึงบริษัทที่มาให้มากขึ้น เรื่องการส่งออกควรจะต้องดูตลาดเป็นหลัก นอกจากนี้ผู้ประกอบการไทยก็มีความต้องการจะส่งออกมายังมาเลเซียมากขึ้นทุกวันแต่สินค้ายังไม่ตรงตามความต้องการของลูกค้า เช่น ต้องการจะส่งแมลงทอดมาจากมาเลเซีย แต่มาเลเซียเป็นประเทศมุสลิมซึ่งไม่เหมาะกับสินค้าที่ทางผู้ประกอบการไทยจะส่งออก

เมื่อ AEC เปิดผู้ประกอบการหลายคนก็มีความต้องการส่งออก แต่ตัวผู้ประกอบการเองก็ยังไม่รู้จักตัวเองดีว่ามีศักยภาพมากน้อยเพียงใด ตรงนี้จึงเป็นข้อเสียอีกประการหนึ่ง ทั้งนี้ประเทศมาเลเซียจะมีความยากในเรื่องของข้อมูลที่ไม่ค่อยยอมเปิดเผยข้อมูล หากต้องการข้อมูลเชิงลึกจะต้องเสียค่าใช้จ่าย หรือมีการทำข้อมูลเป็นภาษามุสลิม ในเรื่อง Rubber City ทางรัฐบาลจัดให้อยู่ในรัฐเคดาห์ แต่ยังไม่แน่ชัดว่าจะจัดตั้งที่เมืองไหน และทางมาเลเซียพยายามผลักดันให้เกิด Rubber City เพื่อจะใช้ประโยชน์จากตรงนี้ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา

ตอนนี้ Supply มีมากกว่า Demand จึงทำให้เกิดการล้นตลาดและต้องพยายามเร่งขายในรูปแบบน้ำยางดิบ หรือไม่เช่นนั้นก็จะต้องนำไปแปรรูปเป็นแผ่นยางรมควันทั้งหมด แต่ส่วนใหญ่การขายของไทยก็จะยังขายแบบเดิม ๆ ไม่มีการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาจึงทำให้ราคายางถูก ดังนั้นประเทศไทยจึงควรจะต้องทำการพัฒนาในเรื่องของยางรถยนต์ และยางเครื่องบิน ซึ่งยางเครื่องบินจะใช้ยางธรรมชาติในการผลิต 100% และมีมูลค่าสูงและมีความต้องการสูงมาก สำหรับ Bridgestone เข้าไปตั้งที่นิคมอุตสาหกรรมฉลุง แต่ไม่ได้มีการผลิตยางจะทำเพียงการนำวัตถุดิบมาทำความสะอาดและส่งไปผลิตที่ระยอง ปัจจุบันการซื้อขายยางพาราจะใช้ระบบการประมูลทางออนไลน์ ซึ่งสินค้ายังไม่ได้ไปถึงปลายทาง อาจจะถูกยักยอกตามแหล่งประเทศที่มา เป็นการซื้อขายล่วงหน้าผ่านกระดาษ



แผนภาพที่ 4 ภาพการเข้าสัมภาษณ์สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำกรุงกัวลาลัมเปอร์

1.3 สรุปการสัมภาษณ์ Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) ประเทศมาเลเซีย

Ms. Lam Soon Jin, Economist

วันที่ 20 พฤษภาคม 2558

Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) เป็นองค์กรของรัฐบาลที่ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 1970 ซึ่งมีสมาชิกที่เป็นประเทศที่ผลิตยางพารา เมื่อปี 2014 ANRPC มีสมาชิกทั้งหมด 11 ราย ได้แก่ กัมพูชา จีน อินเดีย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ปาปัวนิวกินี ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ศรีลังกา ไทย และ เวียดนาม โดยทาง ANRPC ได้มีการพัฒนาในเรื่องความสามารถในการผลิตให้กับสมาชิกและผู้ผลิตยางพาราอย่างต่อเนื่องด้วยการ ลดต้นทุน เพิ่มกำลังการผลิต รวมถึงการพัฒนาเกษตรกรผู้ปลูกยาง นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งรวบรวมข้อมูล สถิติ และข้อมูลอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมยางพารา รวมถึงการทำหน้าที่ในการวิเคราะห์และกำหนดนโยบายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราให้กับประเทศที่เป็นสมาชิกโดยมีหน้าที่ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- เป็นศูนย์ข้อมูลของอุตสาหกรรมยางพารา (ยางธรรมชาติ)
- ส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม เช่น การแปรรูป การตลาด
- ส่งเสริมการใช้ยางพาราในรูปแบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- วิเคราะห์สถานการณ์ โอกาส และอุปสรรคของอุตสาหกรรมยางพารา
- ดำเนินการเชื่อมโยงกับหน่วยงานและสถาบันอื่น ๆ ในเรื่องของข้อมูลและความร่วมมือด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ
- จัดทำนโยบายและข้อเสนอแนะให้กับสมาชิกตามความเหมาะสม

ปัจจุบันมาเลเซียอยู่ในลำดับที่ 6 ของประเทศผู้ผลิตยางพารา ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่ผลิตยางพาราได้มากที่สุดคิดเป็น 4.3 ล้านตัน ทั้งนี้การผลิตยางพาราของประเทศมาเลเซียเริ่มลดน้อยลงเนื่องจาก ทางรัฐบาลของมาเลเซียได้มีนโยบายให้ปลูกปาล์มมากขึ้น และอีกปัจจัยหนึ่งคือการย้ายถิ่นฐานเพื่อการประกอบอาชีพของคนมาเลเซีย ยางที่มาเลเซียปลูกได้โดยเกษตรกรจะถูกขายให้กับรัฐบาล

ในอนาคตข้างหน้าทางมาเลเซียจะลดพื้นที่การเพาะปลูกและจะเน้นในรูปแบบการผลิตมากยิ่งขึ้น สำหรับการเก็บวัตถุดิบของยางนั้นประเทศไทยนิยมเก็บในรูปแบบของน้ำยางซึ่งต้องใช้แรงงานมากกว่า แต่ทางมาเลเซียจะเก็บในรูปแบบถ้วยเนื่องจากจะได้ราคาดีกว่า ยางที่นำเข้าจากประเทศไทยจะนำมาผลิตเป็นถุงมือยาง และถุงยางอนามัย จากนั้นทำการส่งออกทั้งนี้อินเดียยังเป็นตลาดยางพาราที่สำคัญอีกตลาดหนึ่งเพราะนอกจากจะปลูกได้ในปริมาณมากแล้วยังมีความต้องการใช้ในประเทศสูงอีกด้วย แต่ก็ไม่ได้มีการนำเข้ายางพาราจากประเทศไทยแต่นำเข้าจากประเทศอินโดนีเซียแทน

ปัจจุบันพื้นที่ปลูกยางของมาเลเซียทางรัฐบาลได้จัดพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการปลูกยางคือรัฐซาบะห์และซาราวัก ในพื้นที่ 500,000 เฮกตาร์ในรัฐซาราวัก และ 300,000 ในรัฐซาบะห์ในปี 2563 ทั้งนี้ทางมาเลเซียก็ได้มีการคิดค้นและพัฒนาเรื่องคุณภาพของยางพาราทุกก้อนให้มีคุณภาพคงที่แต่ก็มีต้นทุนที่สูง รวมถึงการส่งเสริมให้ใช้ยางธรรมชาติมากขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันมีการใช้ยางสังเคราะห์มากขึ้น อุตสาหกรรมยางพารายังมีความสำคัญกับประเทศมาเลเซีย ในปัจจุบันมาเลเซียเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกและจากการลดพื้นที่เพาะปลูกเนื่องมาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเช่น สภาพอากาศ ขาดแคลนแรงงาน และรัฐบาลออก นโยบายในการส่งเสริมให้ปลูกชนิดอื่นแทน และมีการนำเข้าจากประเทศไทยประมาณ 500,000 ตัน รองลงมาเป็นเวียดนาม ทั้งนี้ประเทศมาเลเซียมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เป็น High-Tech High-Value สำหรับตลาดตลาดประมุลยางพาราได้แก่ โตเกียว ฮองกง เซี่ยงไฮ้ สิงคโปร์

ตารางที่ 1 แสดงปริมาณการผลิตยางพาราของประเทศต่าง ๆ

(,000 Tonnes)		
Country	2010	2014
Thailand (E)	3,352	4,323.0
Indonesia (E)	2,735	3,153.2
Vietnam (E)	751.7	953.7
China	687.0	857.0
India	850.9	704.5
Malaysia (E)	939.2	668.6
Sri Lanka	153.0	99.3
Philippines	98.8	113.3
Cambodia (E)	42.2	97.1
Total	9,509.8	10,969.70

ประเทศมาเลเซียให้ความสำคัญต่อผลิตภัณฑ์ยางเป็นอย่างมาก และมาเลเซียก็สามารถผลิตและส่งออกถุงมือยางเป็นอันดับ 1 ของโลก หรือคิดเป็นมูลค่า 4.25 พันล้านเหรียญสหรัฐ และมี Top Glove เป็นบริษัทรายใหญ่ในการผลิตถุงมือยาง สำหรับราคายางดิบนั้นมียกตัวอย่างธรรมชาติโดยตรง เนื่องจากการใช้ยางสังเคราะห์ ดังนั้นทางมาเลเซียก็มีการส่งเสริมการใช้ยางธรรมชาติมากขึ้น ขณะนี้มาเลเซียกำลังขาดแคลนพันธุ์ยางที่ให้ผลผลิตสูง ทาง Malaysian Rubber Board (MRB) จึงเร่งผลิตพันธุ์ยางที่ให้ผลผลิตสูง โดยจัดตั้งสถานีวิจัยยาง Similaju และศูนย์เพาะพันธุ์ยางของมาเลเซีย (Malaysia Rubber Budwood Center หรือ MRBC) ซึ่งเป็นแห่งแรกที่เมือง Bintulu ที่รัฐซาราวัก



แผนภาพที่ 5 การสัมภาษณ์ Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) ประเทศมาเลเซีย

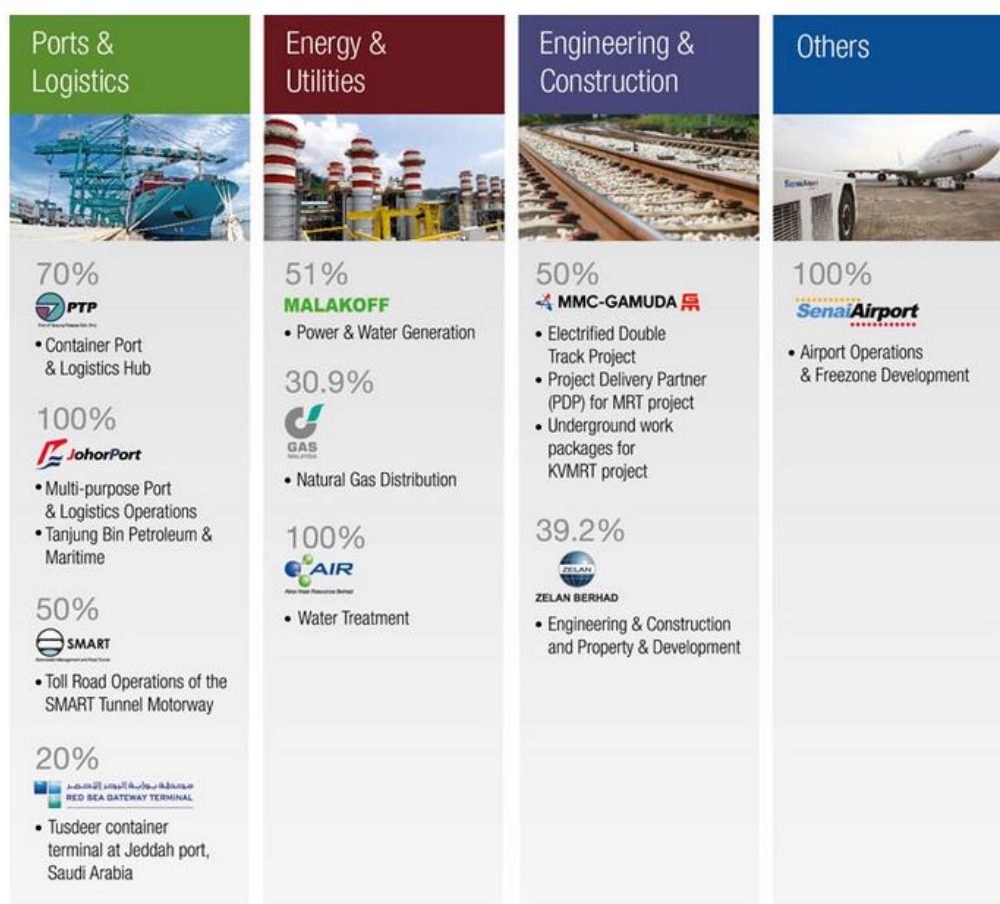
1.4 สรุปการสัมภาษณ์ Pelabuhan Tanjung Pelepas Sdn Bhd. (PTP Port)

Ms. Siti Nuraziah Syed Saruat Nasim, Senior Manager

วันที่ 21 พฤษภาคม 2558

ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ The Port of Tanjung Pelepas (PTP) เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ทาง East-west ของสายการเดินเรือ เพื่อรองรับการเดินเรือจากแหล่งต่าง ๆ และมีจุดแข็งคือไม่ประสบปัญหาเรื่องน้ำขึ้นหรือน้ำลง ซึ่งจะมีการเดินเรือเข้ามาที่ท่าเป็นประจำทุก ๆ วัน โดยที่ทาง PTP จะเป็นผู้บริหารจัดการดูแล

เรื่องต่างๆ ของสายการบินเรือ ทั้งนี้ทาง PTP ยังมีบริษัทที่ทำงานร่วมกันอีก 3 บริษัทได้แก่ MMC Corporation Berhad (MMC) ซึ่งเป็นบริษัทของกมาเลเซียเอง ก่อตั้งเมื่อปี 1981 ซึ่งดำเนินการครอบคลุมในเรื่องของ Port & Logistics Energy & Utility Engineering & Construction และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ดังแสดงรายละเอียดในแผนภาพที่ 1 การดำเนินงานยังรวมถึงการลงทุนในต่างประเทศอีกด้วย MMC มีผลประกอบการเมื่อปี 2014 เป็นเงินจำนวน 2.43 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนและมีท่าเรือของตัวเองที่ปีนังและพอร์ทกลัง



แผนภาพที่ 6 แผนผังการทำงานของ PTP และ MMC

PTP มีศักยภาพในเรื่องของสถานที่ตั้งและการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายที่สามารถติดต่อกับทุกโหมดการขนส่งได้อย่างรวดเร็ว และอยู่ใกล้กับสิงคโปร์ และประเทศข้างเคียง และอยู่ห่างจากกรุงกัวลาลัมเปอร์เพียง 3 ชั่วโมงครึ่ง และห่างจากด่านปาดังเบซาร์ประมาณ 800 กิโลเมตร พื้นที่ของ PTP มีทั้งหมด 3,500 เอเคอร์ 2,000 เอเคอร์เป็นพื้นที่สำหรับท่าเรือ และ 1,500 เป็นพื้นที่สำหรับเขตพื้นที่ฟรีโซน มีแผนที่ท่าเรือดังแผนภาพที่ 7



แผนภาพที่ 7 แสดงที่ตั้งท่าเรือ PTP

ท่าเรือ PTP มีแผนที่จะพัฒนาและขยายท่าเรือเทียบท่าเป็น 95 ท่าและมี Capacity มากถึง 150 ล้าน TEU ทั้งนี้ PTP ติดอันดับ Top 20 ของท่าเรือโดยอยู่ที่อันดับที่ 18 ซึ่งอันดับ 1 คือเซี่ยงไฮ้ อันดับ 2 คือสิงคโปร์ ซึ่งแหลมฉบังจะอยู่อันดับที่ 21 ในอนาคต PTP มีการขยายพื้นที่เขตฟรีโซน เนื่องจากจะมีการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า และทาง PTP มีความชำนาญทางเส้นทางเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ปัจจุบันในเขตฟรีโซนมีบริษัทตั้งอยู่ประมาณ 40 บริษัท และมีบริษัท BMW มาตั้งเพื่อดำเนินการเป็นศูนย์กระจายสินค้าและเป็นแหล่งรวบรวมอะไหล่รถยนต์ รวมถึงบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มีชื่อเสียงมาตั้งอยู่และอื่น ๆ ที่เป็นบริษัทของมาเลเซีย และเน้นการเป็น Green Industry ทาง PTP จะพยายามบริหารเวลาของเรือที่จะเข้ามาเทียบท่าโดยจะใช้เวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง สำหรับการขนส่งจาก 100% จะแบ่งเป็น Transshipment 94% นำเข้า 4% และ ส่งออก 2% และสินค้าจะเป็นพวกสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่าง ๆ

ด้วยความที่ท่าเรือ PTP มีความได้เปรียบเรื่องสถานที่ตั้งทั้งที่อยู่ติดทะเลและอยู่ใกล้กับสิงคโปร์ จึงทำให้นักลงทุนมีความต้องการมาลงทุนใน PTP เป็นจำนวนมากรวมถึงเรื่องของการเงินที่ค่อนข้างมั่นคง มีทั้งคลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า การขนส่งที่เชื่อมต่อกับทุกโหมดทั้งทางน้ำ ถนน ราง และอากาศ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวก แต่ถึงอย่างไรก็ยังมีคู่แข่งทางด้านท่าเรือเช่นกัน ทาง PTP จึงต้องพยายามหาสิ่งอำนวยความสะดวกมารองรับ

สำหรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ (Iskandar) ตั้งอยู่ในรัฐยะโฮร์ นั้นมีพื้นที่ 2,217 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็น 5 โซน และ PTP ตั้งอยู่ในโซน C (ดูแผนภาพที่ 3 และตารางที่ 1 ประกอบ) เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองท่าพาณิชย์ที่สำคัญเทียบเท่ากับเขตบริหารพิเศษฮ่องกง และเป็นการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ อิสกันดาร์ มีเครือข่ายการคมนาคมครบครันและทันสมัย ทั้งระบบคมนาคมภายในพื้นที่อิสกันดาร์เองและเครือข่ายที่สามารถเชื่อมกับส่วนอื่น ๆ ของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งของสิงคโปร์ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของอิสกันดาร์ ด้วยแผนภาพที่ 8



แผนภาพที่ 8 แสดงพื้นที่ของเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์

ตารางที่ 2 การแบ่งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์

Zone	Key Factors/Activities
A - Johor Bahru City Centre	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าและธุรกิจบริการ รวมทั้งจะอนุญาตให้สถานประกอบการกิจกรรมสันทนาการและสถานบันเทิงสามารถเปิดให้บริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวสิงคโปร์
B - Nusajaya	พัฒนาเป็นศูนย์กลางทางการเงิน บริการทางการศึกษา รวมทั้งสวนอุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์
C - Western Gate Development	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือ Tanjung Pelepas ซึ่งจะเชื่อมโยงกับสิงคโปร์โดยผ่านทางด่วน The Singapore Second Crossing
D - Eastern Gate Development	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือ Pasir Gudang ซึ่งจะเชื่อมโยงกับสิงคโปร์โดยผ่าน The Johor Bahru-Singapore Causeway และจัดตั้งเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมบริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจร อาทิ บริการด้านคลังสินค้า บริการรับบรรจุสินค้า บริการขนส่งภายในประเทศ ฯลฯ
E - Senai-Skudai	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน <i>Senai International Airport</i> เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทางบกและทางเรือภายใน IDR ซึ่งจะเกื้อหนุนให้ระบบโลจิสติกส์ใน IDR ครบวงจรและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น



แผนภาพที่ 9 การเชื่อมโยงเครือข่ายและระบบโลจิสติกส์ของอิสกันดาร์

อิสกันดาร์เป็นที่ตั้งของท่าเรือพาณิชย์สำคัญ 2 ท่า ได้แก่ ท่าเรือ Tanjung Pelepas (PTP) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตะวันตกเฉียงใต้ของอิสกันดาร์ โดยเป็นท่าเรือที่รัฐบาลตั้งเป้าจะผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล ส่วนท่าเรืออีกแห่งที่มีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน คือ ท่าเรือ Pasir Gudang (หรือท่าเรือ Johor ซึ่งเรียกตามหน่วยงานที่บริหารจัดการท่าเรือดังกล่าว คือ Johor Port Authority) ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตะวันออกเฉียงใต้ของ อิสกันดาร์

ทางอากาศ ภายในอิสกันดาร์มีท่าอากาศยานนานาชาติ Senai International Airport ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ข้างต้นได้ อีกทั้งรัฐบาลยังมีแผนที่จะขยายท่าอากาศยานให้สามารถรองรับสินค้าและผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น

ทางบก รัฐบาลมาเลเซียมีแผนจะก่อสร้างทางหลวงและทางรถไฟเชื่อมโยงระบบการขนส่งทั้งหมดเข้าด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้า รวมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางดังกล่าวเข้ากับ The North-South Expressway ซึ่งเป็นทางด่วนที่มีความยาวราว 772 กิโลเมตร ซึ่งยาวที่สุดในมาเลเซีย และเชื่อมโยงกับท่าเรือและท่าอากาศยานสำคัญหลายแห่งในเมืองอื่น ๆ ของมาเลเซียด้วย

การเชื่อมต่อระบบขนส่งกับสิงคโปร์ มาเลเซียมีเส้นทางเชื่อมต่อไปยังสิงคโปร์โดยผ่านรัฐยะโฮร์ 2 เส้นทางหลัก คือ

- เส้นทางที่ 1 The Johor Bahru-Singapore Causeway เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกที่เก่าแก่ระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งเปิดใช้มาตั้งแต่ปี 2467 มีทั้งทางรถไฟและรถยนต์ โดยรัฐบาลมาเลเซียมีแผนจะปรับปรุงและขยายเส้นทางดังกล่าวเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งและกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างทั้ง 2 ประเทศที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น
- เส้นทางที่ 2 The Singapore Second Crossing เป็นทางด่วนที่เปิดใช้ตั้งแต่ปี 2541 โดยมีจุดขึ้น-ลงใกล้กับ Senai International Airport และยังมีเส้นทางเชื่อมกับท่าเรือ Tanjung Pelepas (PTP) ได้อีกด้วย

ทั้งนี้ สิงคโปร์และมาเลเซียมีแผนจะลดขั้นตอนในการผ่านด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองที่จุดเข้า-ออกประเทศของทั้ง 2 เส้นทางดังกล่าวข้างต้น เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้านี้ระหว่างกันให้เกิดความรวดเร็วยิ่งขึ้น



แผนภาพที่ 10 การเข้าสัมภาษณ์ท่าเรือ PTP

1.5 สรุปการสัมภาษณ์สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำประเทศสิงคโปร์

คุณฐิตินันทนา ตันศรีสกุล ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

วันที่ 22 พฤษภาคม 2558

ที่สิงคโปร์มีบริษัทที่สร้างซึ่งเป็นบริษัทของคนไทยเข้ามาตั้ง แต่ดำเนินการทำเพียงแต่เรื่องเอกสารสัญญาเท่านั้น เนื่องจากต้นทุนการผลิตที่สิงคโปร์สูง ค่าแรงงานและค่าเช่าที่มีราคาแพง ซึ่งค่าเช่าที่คิดเป็นต่อหน่วยตารางฟุต สำหรับค่าแรงขั้นต่ำนั้นจะอยู่ที่ประมาณ 10-12 ดอลลาร์สิงคโปร์ การที่จะเข้ามาทำงานในประเทศมีข้อกำหนดเรื่องรายได้ที่จะสามารถจ้างงานได้ สิงคโปร์มีความชำนาญด้านโลจิสติกส์อยู่แล้วแต่ทางสิงคโปร์เองก็พยายามผลักดันให้เรื่องโลจิสติกส์พัฒนาให้ดียิ่งขึ้น รวมถึงการใช้เทคโนโลยีเข้ามาทำงาน เพราะการทำงานของสิงคโปร์จะใช้ระบบออนไลน์ทั้งหมด และใช้เทคโนโลยีมาเป็นแนวทางการดำเนินงานทั้งหมด

สินค้าหลักจะเป็นสินค้าอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่ เช่น น้ำมัน แต่ทาง สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเคยมีการพูดคุยกับทาง ปตท. ที่ส่งน้ำมันมาสิงคโปร์นั้นจะเป็นในลักษณะที่ทางไทยเหลือใช้ในประเทศแล้วจึงส่งออก สำหรับที่สิงคโปร์ภาษีสรรพสามิตจะมีเก็บอยู่ 4 กลุ่ม ได้แก่ น้ำมัน รถยนต์ แอลกอฮอล์ และบุหรี่ ในเรื่องของข้าวก็ยังเป็นสินค้าหลักที่สำคัญของสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีกฎเรื่องการห้ามตัดต้นไม้หากต้องการตัดต้องทำเรื่องขออนุญาตจากทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับเรื่องการเข้ามาลงทุนที่สิงคโปร์มีข้อกำหนดว่าจะต้องมีเงินลงทุนอย่างน้อย 1 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ทั้งนี้ทางรัฐบาลจะพิจารณาถึงความเสี่ยงเป็นกรณีไปตามแต่ละบริษัทที่เข้ามาขอจดทะเบียน ส่วนผู้ประกอบการไทยเข้ามาน้อย เนื่องจากต้องใช้เงินทุนสูงจะมี SCG มีบริษัทเคมีภัณฑ์ และกลุ่มของเบียร์ช้าง ก่อนหน้านี้เคยมีร้านอาหาร Coffee Bean by Dao เข้ามาเปิดแต่เมื่อหมดสัญญาาก็ปิดไป

สำหรับการเข้ามาประกอบอาชีพของคนต่างชาตินั้นทางสิงคโปร์จะพิจารณาโดยมีเงื่อนไขตามที่กำหนดเพราะทางสิงคโปร์ค่อนข้างจะสงวนอาชีพไว้ให้คนของสิงคโปร์เอง ทางสิงคโปร์ใช้ 4 ภาษาที่เป็นภาษาราชการ สิงคโปร์ห้ามนำเข้าเนื้อหมูจากประเทศไทยเนื่องจากเป็นห่วงเรื่องปากเท้าเปื่อยที่จะมาระบาดในสิงคโปร์ สำหรับเนื้อไก่ทางสิงคโปร์จะนำเข้าเนื้อไก่จากบราซิล เนื่องจากมีราคาถูกเพราะบราซิลมีแหล่งอาหารสัตว์จำนวนมาก เรื่องของการส่งออกทางสิงคโปร์จะแบ่งการส่งออกเป็น 2 ประเภทได้แก่ 1. Domestic Export คือการแปรรูปหรือมีการผลิตและส่งออก ส่วน 2. Re-Export จะเป็นการที่สินค้าเข้ามาและเก็บไว้ในคลังสินค้าโดยมียังไม่มีการแปรรูปหรือการผลิตใด ๆ และส่งออกไปอีกที่ เช่นบริษัทเกี่ยวกับชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องนำเข้าชิ้นส่วนมาจากไทย รวมถึงบริษัทผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน เนื่องจากค่าเช่าที่และค่าแรงค่อนข้างสูง ซึ่งทางสิงคโปร์จะยึดตาม World Trade Atlas ในการแยกประเภทการส่งออก

สิงคโปร์มองว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการลงทุนเนื่องจากสถานที่ตั้ง แรงงาน มีการส่งเสริมเรื่อง BOI และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จึงเลือกที่จะใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิต แต่ปัจจุบันเริ่มเปลี่ยนไปเนื่องจากมี

มาเลเซียเป็นคู่แข่งเพราะทางมาเลเซียก็เร่งการส่งเสริมการลงทุนเช่นเดียวกัน ทางสิงคโปร์เองก็มีการส่งเสริมในเรื่องการเรียนทางด้านวิชาชีพ เพื่อมาส่งเสริมตลาดแรงงานในส่วนนี้ นอกจากนี้เรื่องน้ำที่ใช้ในประเทศสิงคโปร์เริ่มที่จะใช้เทคโนโลยีที่จะทำน้ำเค็มมาเป็นน้ำจืดเพื่อใช้ในประเทศ และเน้นการผลิตอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีการตั้งเป้าที่จะเพิ่มประชากรภายในประเทศเพื่อที่จะรองรับการเติบโตของประเทศที่จะพัฒนาต่อไป นอกจากนี้ในเรื่องสวัสดิการทางรัฐบาลจะเป็นผู้กำหนดว่าใครจะได้รับเงินในสัดส่วนเท่าไร รวมถึงการมีนโยบาย Home Office แรงงานไทยที่เข้ามาทำงานในสิงคโปร์ส่วนใหญ่จะเป็นการก่อสร้าง รวมถึง อินเดีย บังคลาเทศ และเมียนมา



แผนภาพที่ 11 ภาพการเข้าสัมภาษณ์สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

2. การเดินทางสาธารณรัฐประชาชนจีน

ในเดือนมิถุนายน 2558 ทางทีมผู้วิจัยได้เดินทางไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เมืองชิงต่าว มณฑลซานตง ซึ่งเป็นเมืองพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเล และเป็นที่ตั้งท่าเรือที่สำคัญอันดับ 3 ของจีน เพื่อทำการสำรวจและเก็บข้อมูลในเรื่องของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานที่เป็น Best Practice โดยได้เข้าสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

2.1 สรุปการสัมภาษณ์ Rubber Valley Group, Qingdao China

วันที่ 2 มิถุนายน 2558

รายชื่อผู้ให้การสัมภาษณ์

1. Mr. Mingqi Jiao
2. Mr. Tony Chen
3. Mr. Yang Hongyi
4. Mr. Lu Jianping
5. Ms. Sherry Li
6. Ms. Fang Liu
7. Ms. Linda Shi

จัดตั้งในปี 2553 ภายใต้ความร่วมมือระหว่างสมาพันธ์อุตสาหกรรมยางพาราจีน รัฐบาลท้องถิ่นเขตซีเป่ย์ มหาวิทยาลัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งเมืองชิงเต่า และบริษัท MESNAC จำกัด เป็นแพลตฟอร์มบริการด้านอุตสาหกรรมเคมียางพารา มีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างการบูรณาการขั้นสูงด้านเคมีและอุตสาหกรรมยางพาราระหว่างรัฐบาล

ภาคการผลิต มหาวิทยาลัย การวิจัยและทุนด้วยระบบแพลตฟอร์ม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราที่ยั่งยืน ผู้ประกอบการใน Rubber Valley ประกอบด้วยผู้ผลิตต้นน้ำถึงปลายน้ำ มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนระหว่างกัน ระบบแพลตฟอร์มของ Rubber Valley ประกอบด้วย 12 สาขา ได้แก่ นวัตกรรมเทคโนโลยี บ่มเพาะธุรกิจ ทรัพยากรทางปัญญา การศึกษาและทรัพยากรมนุษย์ การซื้อขายสินค้า การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) คลังสินค้าและโลจิสติกส์ จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า เครือข่ายข้อมูล สื่อกกลางการบริการ การเงินและเงินทุน และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดย Rubber Valley ประสงค์จะเป็น Silicon Valley ของโลกอุตสาหกรรมเคมียางพารา ดังแสดงความสัมพันธ์ในการทำงานของ Rubber Valley ได้ดังแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 12 Rubber Valley, the Industry Service Platform with the Third-party Credibility

นอกจากการให้บริการดังกล่าวข้างต้นแล้วทาง Rubber Valley ยังมีความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ รวมถึงประเทศไทยในการร่วมมือกันพัฒนาและทำข้อตกลงร่วมกัน ประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม และฟิลิปปินส์ เป็นประเทศหลักในการปลูกยางพารา ส่วนจีน ยุโรป และอเมริกา เป็นประเทศที่ใช้อย่างพารา ผลผลิตของยางพาราจากทั่วโลกในปี 2013 มีปริมาณ 11.67 ล้านตัน มาจากประเทศไทยจำนวน 4.14 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก สำหรับประเทศจีนเป็นประเทศที่ใช้อย่างพารามากถึง 4.2 ล้านตัน หรือคิดเป็น 37% ของปริมาณการใช้จากทั่วโลก และมีแนวโน้มว่าจะมีการใช้ปริมาณที่มากขึ้นเรื่อย ๆ เมืองชิงต่าวมีความได้เปรียบในหลาย ๆ อย่างเช่น เรื่องของพื้นที่ที่ตั้งตั้งอยู่ใกล้กับทะเลมีท่าเรือง่ายต่อการขนส่ง ซึ่งท่าเรือชิงต่าวเป็นท่าเรือที่มีปริมาณการค้าของยางพารามากที่สุด คลังสินค้าทันสมัยของเมืองชิงต่าวได้ถูกใช้ในงานของ Rubber Valley Supply Chain Co., Ltd โดยความร่วมมือของสมาคมยางพาราไทยและ COSCO ซึ่ง Rubber Valley ได้สร้างและออกแบบการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องยางพาราไว้อย่างครบวงจรไม่ว่าจะเป็นเรื่องการผลิตและการจัดการโลจิสติกส์รวมถึงลูกค้า

Rubber Valley ก็ยังมีการพัฒนาในการให้บริการต่อไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ในปี 2016 มีแผนที่จะจัดทำระบบการเงินให้เป็นระบบ E-Commerce ทั้งหมด และจะมียอดมูลค่าการค้าสูงถึง 1 ล้านล้านหยวน ในปี 2021 จะสร้างศูนย์การให้บริการดังนี้ Global Rubber Products Trading Center, Global Scientific Research & Technology Center, Global talent Exchange & Training Center, Global Exhibition & Culture Exposition Center รวมถึง Global Information Center ซึ่งหากในปี 2016 ศูนย์การให้บริการต่าง ๆ แล้วเสร็จก็จะสามารถสร้างชื่อเสียงให้กับ Rubber Valley ให้เป็นที่รู้จักของทั่วโลกในเรื่องของเคมีและอุตสาหกรรมยางพารา

ใน Rubber Valley มีบริษัทที่ตั้งอยู่ 216 บริษัท ซึ่งเป็นบริษัทของจีนเองและเป็นบริษัทที่มาจากต่างประเทศ รวมถึง 3 บริษัทชั้นนำในเรื่องของ R&D และ 6 ศูนย์ทดสอบและวิศวกรรมศาสตร์ และ 62 สถาบันการวิจัย Rubber Valley นอกจากนี้ยังมีความสัมพันธ์อันดีกับอเมริกา ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย รัสเซีย แอฟริกา และอื่น ๆ อีกหลายประเทศ

นอกจากนี้ทาง Rubber Valley ยังมีตลาดแลกเปลี่ยนที่มีชื่อว่า Rubber Valley Natural Rubber Exchange (BOCE) เป็นตลาดซื้อขายแลกเปลี่ยนยางธรรมชาติ ใช้การกำหนดราคาแบบ spot price ตามอุปสงค์และอุปทานของอุตสาหกรรม ให้บริการครอบคลุมทั้งวงจร โดยให้บริการเปิดบัญชีให้แก่ลูกค้า การซื้อขายแลกเปลี่ยน การตกลงราคา การตรวจสอบสินค้า การจัดหาล้างสินค้า ขนส่ง บัญชีการชำระเงินและ One-stop service ที่ให้บริการข้อมูลและคำปรึกษา

การสั่งซื้อ ใช้การซื้อขายผ่านแพลตฟอร์มการซื้อขายแลกเปลี่ยน โดยผู้ซื้อและผู้ขายติดต่อธุรกิจและสั่งซื้อผ่านระบบการแลกเปลี่ยนอิเล็กทรอนิกส์

ระบบการขนส่ง Rubber Valley มีหุ้นส่วนด้านโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการการขนส่ง และคลังสินค้า

คลังสินค้า บริการคลังสินค้าของรีบเบอร์วัลเลย์ ประกอบด้วย

1. เฟส 1 มีพื้นที่ 27,000 ตารางเมตร และเฟส 2 และ 3 มีพื้นที่รวมกัน 100,000 ตารางเมตร
2. ร่วมกับศุลกากรเมืองชิงต่าวสร้าง International Rubber Bonded Delivery Center
3. คลังสินค้านอกพื้นที่คลังสินค้าทัณฑ์บน กำกับดูแลโดยศุลกากร ได้รับสิทธิในการขนส่ง และการขนถ่ายสินค้า
4. การให้สินเชื่อธุรกิจ
5. ระบบคลังสินค้าที่ทันสมัยที่มีระบบเตือนภัยและอุปกรณ์ดับเพลิงอัตโนมัติ
6. คลังสินค้าที่ได้รับการรับรองโดยตลาดแลกเปลี่ยนยางธรรมชาติ BOCE - Rubber Valley

ระบบการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพาราในชิงต่าวมีดำเนินการผ่านตลาดกลางแลกเปลี่ยนหลักประกอบด้วย

1. Qingdao International Board of Trade (QDBOT) จัดตั้งขึ้นในปี 2552 โดยคณะกรรมการบริหารเขตการค้าเสรีชิงต่าว โดยให้บริการการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพาราชนิด TSR 20 และยางแผ่นรมควัน RSS3 และปุ๋ยยูเรียและกำมะถัน QDBOT เป็นหน่วยงานของรัฐ และผู้ซื้อของ QDBOT เป็นวิสาหกิจของรัฐ
2. Qingdao International Rubber Trading Market Company (QINREX) ตั้งอยู่ในเขตท่าเรือชิงต่าว จัดตั้งขึ้นในปี 2548 โดยความร่วมมือระหว่างคณะกรรมการบริหารเขตการค้าเสรีชิงต่าวและสมาคมอุตสาหกรรมยางพาราแห่งประเทศไทย โดยได้รับการรับรองจากรัฐบาลท้องถิ่นของชิงต่าว ทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพาราโดยใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำการค้าขายทั้งโดยระบบ E-Commerce / spot trading และการประมูล

การซื้อขายของ QINREX แบ่งเป็นการซื้อขายระยะสั้น (ภายใน 10 วัน) ได้แก่ ยางธรรมชาติ ยางสารประกอบ และยางสังเคราะห์ การซื้อขายระยะยาว (ระยะเวลา 6 เดือน) เป็นการนำเข้ายางแท่ง #20 TSR และ #3 RSS (ยางแผ่นดิบรมควัน) จากประเทศไทย QINREX มีคลังเก็บยางพาราขนาดใหญ่ในคลังสินค้าทัณฑ์บนของท่าเรือชิงต่าว และจะมีแผนจะจัดตั้งคลังสินค้าในเซี่ยงไฮ้และกวางโจวต่อไป QINREX มีเครือข่ายข้อมูลการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพาราที่ให้ข้อมูลสถานะของตลาด ประเภทของสินค้า และราคา มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลราคายางพารากับแหล่งนำเข้าที่สำคัญ ประกอบด้วย ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม และยูนิอันของจีน รวมทั้งเชื่อมโยงกับตลาด SiCom และ ToCom เพื่อแสดงราคาเปรียบเทียบ นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงข้อมูลกับคลังสินค้าทัณฑ์บน โดยสามารถแสดงปริมาณยางพาราทั้งหมดที่เก็บอยู่ในคลังสินค้า ณ ปัจจุบันได้ตลอดเวลา

ความร่วมมือด้านการซื้อขายยางพาราระหว่าง Rubber Valley กับประเทศไทยมีหลายด้าน รวมถึงความร่วมมือการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางธรรมชาติผ่าน BOCE - Rubber Valley กับสหกรณ์ เช่น สหกรณ์กองทุนสวนยางอำเภอบ่อทอง จำกัด โดยมีปริมาณการซื้อขายยางพาราดังต่อไปนี้

- ยางพาราประเภท TSR20 (BRURV) มีมูลค่าการซื้อขายรวม 2.911 พันล้านบาท จำนวนส่งมอบรวม 62,000 ตัน (ณ วันที่ 8 กรกฎาคม 2556)
- ยางพาราประเภท RSS3 (BRSSRV) มีมูลค่าการซื้อขายรวม 34.5 พันล้านบาท จำนวนส่งมอบรวม 18,250 ตัน (ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน 2556)

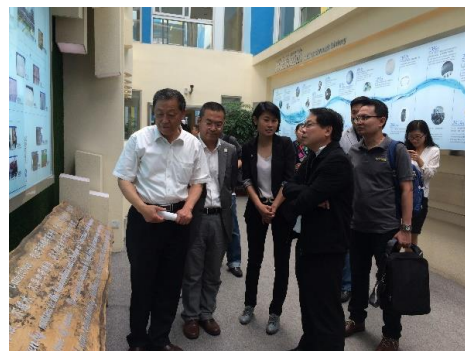
ทั้งนี้ นอกจากความร่วมมือด้านการซื้อขายยางพาราแล้วยังมีความร่วมมือกับหน่วยงานในประเทศไทย ได้แก่

- ภาครัฐ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เมืองพัทยา สภาเกษตรกรแห่งประเทศไทย เป็นต้น
- ผู้ประกอบการ: บริษัท เซาท์แลนด์รีบเบอร์ จำกัด บริษัท วงศ์บัณฑิต จำกัด บริษัท ไทยอ้อยยางพารา จำกัด (มหาชน) บริษัท ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) หรือ STA
- องค์กร: สภาวัฒนธรรมไทย-จีนและส่งเสริมความสัมพันธ์
- มหาวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี เป็นต้น
- สื่อมวลชน: บริษัท มติชน จำกัด (มหาชน) เป็นต้น

Rubber Valley มีแผนจะจัดตั้งสาขาในประเทศไทยเพื่อนำรูปแบบการดำเนินการทั้ง 12 แพลตฟอร์มไปดำเนินการทั้งการซื้อขายวัตถุดิบยางพารา พัฒนาทรัพยากรบุคคล ให้บริการโลจิสติกส์และ การจัดแสดงนิทรรศการ เป็นต้น บริษัท Rubber Valley มีบทบาทในการเป็นผู้ชักจูงบริษัทจีนในมณฑลซานตงให้ไปสำรวจสู่ทางการลงทุนและตั้งโรงงานในประเทศไทย โดยจัดคณะนักลงทุนจากมณฑลซานตงนำโดยผู้บริหารสำนักงานการลงทุนของมณฑลนำผู้แทนบริษัทผลิตรายรถยนต์จำนวนประมาณ 20 บริษัท ไปสำรวจสู่ทางการลงทุนในประเทศไทย โดยจัดการสัมมนาและจับคู่ธุรกิจ พบหารือกับหน่วยงานของไทยด้านการเกษตรและการลงทุนในเดือนพฤศจิกายน 2557

ปัจจุบันจีนเป็นประเทศที่มีการใช้ยางพารามากเป็นอันดับ 1 ของโลก ปริมาณการนำเข้ายางพาราของประเทศจีนคิดเป็น 40 เปอร์เซ็นต์ของการใช้ยางพาราทั่วโลก มณฑลซานตงเป็นแหล่งผลิตรายรถยนต์ขนาดใหญ่ของประเทศจีน และเป็นมณฑลที่มีการนำเข้ายางธรรมชาติที่มากที่สุดของประเทศจีน โดยเมืองชิงเต่า มณฑลซานตง มีปริมาณการนำเข้ายางธรรมชาติมากกว่า 1.7 ล้านตันต่อปี คิดเป็น 60 เปอร์เซ็นต์ของการนำเข้ายางพาราธรรมชาติของทั้งประเทศจีน เมืองชิงเต่าเป็นเมืองที่มีความสำคัญด้านอุตสาหกรรมยางพารา โดยเป็นที่ตั้งของศูนย์วิจัยด้านอุตสาหกรรมยางพารา ทำเรือที่มีการนำเข้ายางธรรมชาติที่ใหญ่ที่สุดของประเทศจีน และเป็นศูนย์กระจายยางธรรมชาติ สัดส่วนการใช้ยางพาราของประเทศจีนในตลาดโลกมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและในปี 2557 มีปริมาณการใช้ยางพารามากถึง 4.36 ล้านตัน และมีอัตราการนำเข้า 14.3% หรือเป็นปริมาณมากกว่า 4 ล้านตัน

ในฐานะที่เป็นมณฑลแห่งยางรถยนต์ มณฑลซานตงมีจำนวนโรงงานยางรถยนต์คิดเป็น 50% ของจำนวนโรงงานยางรถยนต์ในประเทศจีน ซึ่งยางรถยนต์นี้เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญด้วย ผู้ผลิตปลายน้ำรายใหญ่ที่ตั้งอยู่ในมณฑลซานตง อาทิ บริษัท Double Coin Holding Ltd. บริษัท Triangle บริษัท Double Star บริษัท Ling Long Tire เป็นต้น นอกจากนี้เมืองชิงเต่าไม่ได้เป็นเพียงศูนย์จำหน่ายยางนำเข้าสู่จีนตอนเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันออกของจีนเท่านั้น ยังเป็นพอร์ทัลที่สำคัญของการส่งออกยางรถยนต์ที่ผลิตในประเทศอีกด้วย ปัจจุบันมีปริมาณยางพาราในสต็อกในเมืองชิงเต่ากว่า 350,000 ตัน มีบริษัทซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพารากว่า 1,000 บริษัท โดยเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองชิงเต่าเป็นศูนย์กลางตลาดซื้อขายยางพาราโดยใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐที่ใหญ่ที่สุดในโลก



แผนภาพที่ 13 เข้าเยี่ยมชมและรับฟังการบรรยายจาก Rubber Valley

จากนั้นในช่วงบ่ายทางมหาวิทยาลัยหอการค้าไทยได้เข้าเยี่ยมชม Qingdao University of Science and Technology, Key Laboratory of Rubber-Plastics และ LANXESS Rubber Research Center ซึ่งทั้ง 3 สถาบันทำงานร่วมกันในเรื่องของงานวิจัยยางพารา ในส่วนของ Key Laboratory of Rubber-Plastics มีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 128 คน และนักศึกษาจำนวน 3,000 คน และมีเครื่องจักรที่ใช้ในการทดลองที่ได้มาตรฐานรวมถึงมีความร่วมมือกับทางมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ซึ่งจะทำให้การทดสอบในเรื่องของคุณภาพยางและพัฒนายางให้มีคุณภาพที่ได้มาตรฐานเพื่อจะนำไปผลิตเป็นสินค้าได้ดียิ่งขึ้น



แผนภาพที่ 14 เข้าเยี่ยมชม Key Laboratory of Rubber-Plastics และ LANXESS Rubber Research Center

2.2 สรุปการสัมมนาณสถานกงสุลใหญ่ ประจำเมืองชิงต่าว

คุณทรงวิทย์ นิภาสุวรรณ กงสุลใหญ่

คุณหทัยา คุสกูล รองกงสุลใหญ่

วันที่ 3 มิถุนายน 2558

เมืองชิงต่าว ตั้งอยู่ในมณฑลซานตง ทางตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือที่สำคัญอันดับ 3 ของจีน มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าสูงเป็นอันดับ 7 ของโลกในปี 2557 มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือชิงต่าว 480 ล้านตัน ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ 16.58 ล้านตู้ การค้าของไทยกับชิงตาวนั้น ไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้าในปี 2557 การค้าของทั้ง 2 ประเทศมีมูลค่ารวม 25,048 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สินค้าหลักที่ชิงตาวนำเข้าจากไทยได้แก่ ยางพารา มันสำปะหลัง เม็ดพลาสติก คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วน เคมีภัณฑ์ และผลิตภัณฑ์ไม้ ในขณะที่ชิงต่าวส่งออกสินค้าประเภทผ้าฝ้าย อาหาร และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ไปยังประเทศไทย

ข้อมูลในปี 2556 มณฑลซานตงนำเข้ายางพาราจากประเทศไทย 1.347 ล้านตัน มูลค่า 3,768.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตามในปี 2557 ปริมาณการนำเข้าลดลงโดยมีมูลค่านำเข้า 2,752.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในส่วนของด้านการลงทุน ไทย

เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยางสังเคราะห์ในเมืองชิงต่าว ในขณะที่ชิงต่าวไปลงทุนในประเทศไทยหลายสาขา เช่น ผลิตยางรถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า โดยมีโครงการร่วมทุนตั้งโรงงานเปียร์ชิงต่าวในประเทศไทย ซึ่งไทยมีนโยบายส่งเสริมให้นักลงทุนชิงต่าวไปลงทุนในสาขาการแปรรูปยางพาราในไทย นอกจากนี้มีผลผลิตยางยังเป็นฐานอุตสาหกรรมที่สำคัญในสาขาพลังงาน เคมีภัณฑ์ เครื่องจักร วัสดุก่อสร้าง เช่น เหล็กกล้า โลหะ ซีเมนต์ ยางรถยนต์ อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องจักรกล สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อาหารแปรรูป และมีแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคตโดยให้ความสำคัญกับเรื่องของพลังงานทดแทน วัสดุใหม่ การผลิตยาจากผลิตภัณฑ์ชีวภาพ เทคโนโลยีสารสนเทศแห่งอนาคต การผลิตอุปกรณ์โดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

มูลค่าวัตถุดิบของยางพาราที่ไทยเราส่งออก หากเราสามารถแปรรูปจากมูลค่าวัตถุดิบได้ 30 % ก็จะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศไทยได้เป็นอย่างมาก ส่วนหนึ่งของการเปิดสถานกงสุล ณ เมืองชิงต่าวก็เป็นเรื่องของการผลักดันยางพาราของไทยด้วยเช่นกัน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการยางพารารวมถึงเกษตรกรที่ต้องการหาตลาดใหม่ และอย่างที่ทราบกันดีว่าผลผลิตยางพาราเป็นแหล่งผลิตยางรถยนต์ขนาดใหญ่ รวมถึงผลิตรองเท้า และอื่น ๆ ที่ต้องใช้ยางพาราในการผลิต ดังนั้น Rubber Valley จึงถูกตั้งขึ้นมาเพื่อเป็นศูนย์วิจัยและสร้างนวัตกรรมในการผลิตสินค้า ซึ่งทางประเทศไทยโดยผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จึงได้สร้างความสัมพันธ์กับทาง Rubber Valley และชักชวนนักลงทุนของจีนเข้าไปลงทุนในไทย ประกอบกับทางจีนมีนโยบายที่จะให้นักลงทุนของจีนออกไปลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งได้มีนักลงทุนจีนเข้าไปดูพื้นที่ในประเทศไทยบ้างแล้ว เช่น อมตะนคร และที่ระยอง แต่จีนจะไม่เน้นลงทุนในเวียดนาม เนื่องจากประเทศเวียดนามมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อจีน

ในส่วนของการมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมหากจีนเข้าไปลงทุนทำโรงงานอุตสาหกรรมในไทย ไทยเราจะต้องเข้มงวดในเรื่องดังกล่าวเพื่อป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม โดย BOI หรือ กระทรวงอุตสาหกรรมที่ควรจะต้องกำหนด อีกปัจจัยหนึ่งที่จีนมุ่งเน้นการลงทุนมาที่ไทยคือเรื่องของการทุ่มตลาดกับสหรัฐ ปัจจุบันจีนส่งยางรถยนต์ให้กับสหรัฐได้น้อยลง และในปัจจุบันอุตสาหกรรมยางพาราของจีนอยู่ในขาหล่ง ดังนั้นจีนจึงเร่งสร้างความร่วมมือกับไทย ไทยเราก็ควรจะต้องเข้ามาร่วมตรงนี้โดยเฉพาะภาคเอกชน ประกอบการตลาดค้ายางพาราในไทยก็เกิดปัญหาเช่นกัน สินค้าจำพวกผลไม้ของไทยก็เป็นที่ยอมรับของชาวจีน ซึ่งการขนส่งสินค้าผลไม้ไทยนั้นจะถูกส่งมาที่กวางโจว แล้วจะมีรถบรรทุกมารับแล้วกระจายตามพื้นที่ต่าง ๆ สำหรับท่าเรือที่ชิงต่าวก็มีเจ้าหน้าที่ CIQ ทำการตรวจสินค้า ดังนั้นถ้าสินค้าเข้ามาก็สามารถตรวจรับและกระจายต่อไปได้ แต่ปัญหาที่พบอีกอย่างหนึ่งก็คือ การที่จีนเข้าไปซื้อเหมาสวนผลไม้ที่ประเทศไทยจึงทำให้ผลไม้ไม่พอบริโภคในประเทศ ทางกระทรวงเกษตรของไทยจึงมีความกังวลเรื่องนี้เป็นอย่างมาก

ลำไยของไทยที่ไม่สามารถเข้ามาที่เซี่ยงไฮ้ได้เพราะลำไยจะมีสารซิลเฟอร์ไดออกไซด์ที่มีปริมาณมากเกินไปที่กำหนด จึงเป็นข้อเสียของไทย ซึ่งทางเซี่ยงไฮ้มีความต้องการจะให้ผลไม้ไทยเข้ามาขายแต่ว่าในเมื่อมีสารต้องห้ามเกินกำหนดจึงไม่อนุญาตให้นำเข้ามาได้ ทั้งนี้ผลไม้ที่นำเข้ามาทางกวางโจวนั้นจะมีราคาแพงเนื่องจากต้องกระจายการขนส่งจากทางตอนล่างของจีนไปยังที่ต่างๆ และกวางโจวไม่เข้มงวดในเรื่องการตรวจสอบสินค้า ในเรื่องของ Rubber City ของไทยนั้น อยากให้ไทยเราชัดเจนว่าแนวทางการดำเนินงานจะเป็นอย่างไร จัดตั้งที่ไหน เพราะจีนมีความสนใจในเรื่องของวัตถุดิบที่ไทยอยู่แล้ว และทางการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยก็พยายามผลักดันทางจีนให้เข้าไปลงทุน จุดบอดของไทยเราคืองานวิจัยกับอุตสาหกรรมนั้นไม่มีการเชื่อมโยงกันจึงไม่เกิดประโยชน์ แต่ที่จีนทางรัฐบาลจีนมีแนวความคิดว่าทุกงานวิจัยต้องเชื่อมโยงถึงกัน โดยที่จะมีหน่วยงานบริษัทเข้ามาตั้งในมหาวิทยาลัยเพื่อทำการทดสอบ วิจัยร่วมกัน โดยที่จีนเน้นในเรื่องของการเอื้อประโยชน์ทางธุรกิจและวิชาการให้ไปด้วยกัน

หลังจากนั้นในช่วงบ่ายทางสถานกงสุลใหญ่ ประจำเมืองชิงต่าวได้นำคณะเข้าดูงานที่โรงงานผลิตยางรถยนต์ คลังเก็บยางรถยนต์และท่าเรือชิงต่าว ซึ่งทางโรงงานผลิตยางรถยนต์นั้นมีชื่อว่า Sailun เป็นทั้งศูนย์วิจัยและเป็นโรงงานผลิตยางรถยนต์ โดยมีทั้งหมด 4 โรงงานในพื้นที่ รวมถึงคลังจัดเก็บสินค้า โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการผลิต ยางที่ผลิตมีทั้งยางรถยนต์และยางล้อเครื่องบิน ในส่วนของท่าเรือชิงต่าวสร้างขึ้นในปี 2009 โดยมีตู้สินค้า 1 ล้านตู้ทั้งนำเข้าและส่งออกต่อวัน เมื่อปี 2557 ท่าเรือมีกำไร 200 ล้านบาท และมียางพาราของไทยมาขึ้นที่ท่าเรือชิงต่าว



แผนภาพที่ 15 การเข้าพบและสัมภาษณ์สถานกงสุลใหญ่ เมืองชิงต่าวและการเข้าดูงานโรงงานผลิตยางรถยนต์และท่าเรือ

ภาคผนวก ง

แบบสอบถาม / สัมภาษณ์



เครือข่ายองค์กรบริหารงานวิจัยแห่งชาติ
Thailand Research Organizations Network (TRON)



ภาคผนวก ง

แบบสัมภาษณ์

โครงการการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

คำถามสัมภาษณ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเพื่อรวบรวมความคิดเห็นสภาพปัญหาและความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย “โครงการการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา” ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเก็บข้อมูล และสำรวจ สินค้าผ่านแดนที่สำคัญ โซ่อุปทานการค้าชายแดน รูปแบบและสถานการณ์ แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเภทอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน ตลอดจนกฎระเบียบท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่บริเวณชายแดน สำรวจความพร้อม และความคิดเห็นของภาคเอกชน ผู้ประกอบการ ผู้ผลิตประชาชนในพื้นที่ต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน และนำเสนอแนวทางในการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องโดยแบบสอบถามชุดนี้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน

- ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถาม
- ส่วนที่ 2: คำถามแบบสอบถาม / แบบสัมภาษณ์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ให้ตรงตามความคิดเห็นของท่าน หรือเติมข้อมูลลงในช่องว่าง

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 องค์กร ที่อยู่.....

1.2 ตำแหน่งของท่านเป็น ☐ ผู้บริหาร ☐ พนักงาน ☐ อื่นๆ ระบุ.....

1.3 หน่วยงานของท่านเป็น

- ☐ หน่วยงานภาครัฐในประเทศ ☐ หน่วยงานภาครัฐต่างประเทศ
- ☐ หน่วยงานภาคเอกชนในประเทศ ☐ หน่วยงานภาคเอกชนต่างประเทศ
- ☐ สถานประกอบการในประเทศ ☐ สถานประกอบการต่างประเทศ

ส่วนที่ 2: คำถามแบบสอบถาม / แบบสัมภาษณ์

ส่วนที่ 2.1 เป็นคำถามเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน

1. ความได้เปรียบของพื้นที่จังหวัดสงขลา / สะเดา ที่มีต่อการค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย

2. โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด้านสะเดาที่ใช้บริการอยู่ ได้รับความสะดวกสบายมากน้อยเพียงใด มีอุปสรรคอะไรบ้าง
3. ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกฎระเบียบและพิธีการศุลกากร สำหรับการส่งออกและนำเข้าสินค้าระหว่างไทย – มาเลเซีย (อธิบายทั้งทางฝั่งไทยและมาเลเซีย)
4. สิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านใดบ้างจากภาครัฐ ที่จะเป็นโยบายต่อการดำเนินงาน / ธุรกิจของภาคเอกชน

ส่วนที่ 2.2 เป็นคำถามเกี่ยวกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจ จุดแข็ง จุดอ่อน ปัญหาและอุปสรรค

1. ลักษณะการซื้อขาย และการชำระเงินค่าสินค้า / กระบวนการทางด้านธุรกิจมีการดำเนินงานอย่างไร
2. ช่องทางการจำหน่ายสินค้าในกิจการของท่านประกอบด้วยช่องทางใดบ้าง (อธิบายตั้งแต่ต้นทาง จนถึงปลายทางที่ลูกค้า)
3. จำนวนแรงงานในพื้นที่มีเพียงพอหรือไม่ และมาจากที่ใด
4. ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การส่งออกสินค้า (อย่างพาราและสินค้าส่งออกที่สำคัญ)
5. อุปสรรคในการทำการค้าชายแดน (บริเวณด่านสะเดา)

6. ข้อได้เปรียบ / เสียเปรียบ ของทางฝั่งไทย และมาเลเซีย (อธิบายทั้ง 2 ฝั่ง)

.....

.....

.....

.....

ส่วนที่ 2.3 เป็นคำถามเกี่ยวกับภาพรวมการลงทุนในปัจจุบันและอนาคตบริเวณจังหวัดสงขลา (สะเดา)

1. ท่านคิดว่าอุตสาหกรรมใดเหมาะสมที่จะลงทุน / ดำเนินธุรกิจที่บริเวณจังหวัดสงขลา (สะเดา)

.....

.....

.....

2. สินค้าที่เป็นสินค้าคู่แข่งของประเทศไทยคือสินค้าอะไร

.....

.....

.....

3. เมื่อเข้าสู่ AEC ในปี 58 ท่านคิดว่าอุตสาหกรรมใดน่าลงทุนมากที่สุด

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่าธุรกิจในปัจจุบันธุรกิจใดที่ยังสามารถดำเนินอยู่ได้ดีเมื่อเปิด AEC และ ธุรกิจใดจะประสบปัญหาอย่างมาก

.....

.....

.....

5. หากมีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก / โครงสร้างพื้นฐาน ณ บริเวณด่านสะเดา ท่านจะมาลงทุนธุรกิจหรือไม่ (โปรดระบุปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ)

.....

.....

.....

ภาคผนวก จ

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำ
ผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำผลจากโครงการไปใช้ประโยชน์

จากผลการวิจัยของโครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออกนั้น ได้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานและจัดทำแผนการดำเนินงาน ซึ่งข้อมูลดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานและภาพรวมของประเทศ โดยมีหน่วยงานที่นำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ได้แก่

- หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย นำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ในด้านสาธารณะ โดยนำข้อมูลจากการวิจัยไปเผยแพร่ในหน่วยงาน และการใช้ประโยชน์ด้านวิชาการเพื่อใช้อ้างอิงการผลักดันและต่อยอดงานวิจัยในการดำเนินงานขององค์กร
- หอการค้าจังหวัดสงขลำนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ในด้านสาธารณะ โดยนำข้อมูลจากการวิจัยไปเผยแพร่ในหน่วยงาน นอกจากนี้ยังนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ด้านชุมชนและพื้นที่ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารถูกผลักดันให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจึงนำผลงานวิจัยไปศึกษาถึงศักยภาพของพื้นที่