



(ร่าง) รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงานวิจัย “การบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการ
ขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจ
อาเซียน”

โดย รศ. ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ

31 ตุลาคม 2559
(งานวิจัยยังไม่เสร็จสมบูรณ์ โปรดอย่านำไปใช้อ้างอิง)

สัญญาเลขที่ RDG5850116

แผนงานวิจัย

โครงการ “การบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่ง สินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน”

คณะผู้วิจัย

สังกัด

1. รศ. ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์

สถาบันการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. รศ. ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

สถาบันการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช.-สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทคัดย่อ

แผนงานเรื่องการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเป้าหมายสำคัญเพื่อสร้างองค์ความรู้และข้อเสนอแนะทางนโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมการปรับเปลี่ยนด้านองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยแบ่งเป็นการวิเคราะห์รูปแบบองค์กรและการจัดการองค์กรของหน่วยงานภาครัฐที่เหมาะสมเพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นการศึกษาแนวทางการยกระดับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนซึ่งเน้นไปที่พรมแดนแม่สอดและประเทศเมียนมา คณะผู้วิจัยได้วิเคราะห์ภาพรวมทั่วไปของปัญหาการขนส่งข้ามแดน ทั้งในด้านองค์กร ผู้ประกอบการในภาคเอกชน ผ่านการเก็บข้อมูล สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง ลงพื้นที่สำรวจปัญหา ตลอดจนศึกษาแนวทางปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการบริหารจัดการของไทยได้ ผลการศึกษานำมาซึ่งข้อเสนอแนะและแผนแม่บทในปรับปรุงระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงานภาครัฐในการอำนวยความสะดวกให้กับการค้าและการขนส่งผ่านชายแดนทางบกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงช่วยยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

คำสำคัญ: การขนส่งข้ามแดน, การค้าระหว่างประเทศ, การอำนวยความสะดวกทางการค้า

ABSTRACT

The objectives of this study in the management of trade and transport facilitation of inter-state transport and goods in transit in preparation for the ASEAN Economic Community are to develop knowledge base and to propose policy recommendations in the development of inter-state transport management system. The scope of this study includes the reorganizations of government bodies and upgrading the capabilities of Thai related private sectors. This study was separated into two sub-projects. The first one relates to analysis of organization format and management and the latter one focuses on investigating private trade and transport sectors to take opportunities from inter-state trade and transport facilitation especially on Mae Sot border and Myanmar. The study was done through data collection, interviews of stakeholders, field investigation, and finding good practices from foreign countries to adapt for Thailand. The main findings are recommendations and master plans for improving trade and transport facilitation system to increase government efficiency and enhance more capabilities for Thai related businesses.

Key Words: Cross-border Transportation, International Trade, Trade Facilitation

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

1. บทนำ

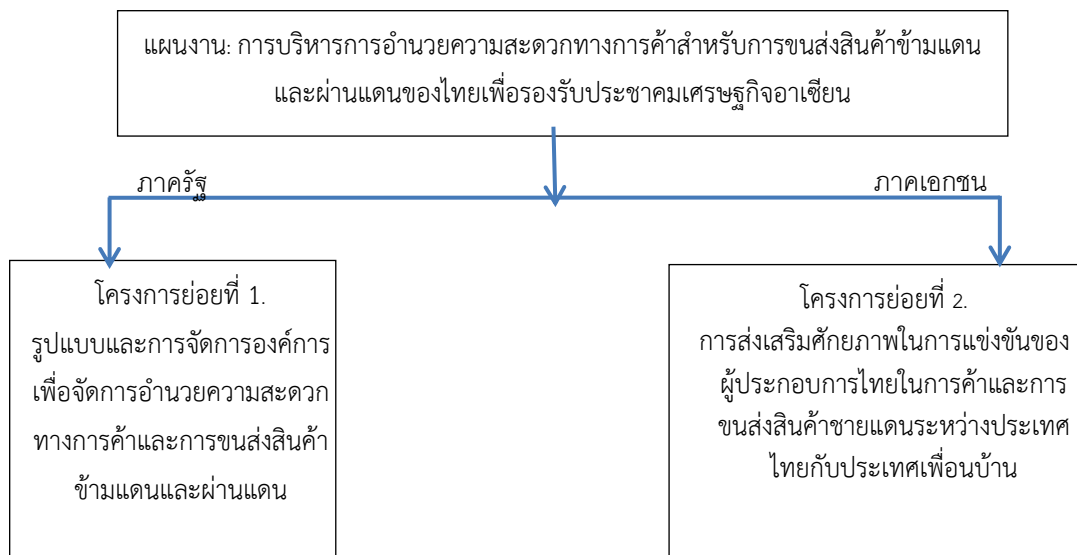
เป้าหมายสำคัญของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community, AEC) คือ การสนับสนุนการค้าเสรีและการเป็นฐานการผลิตร่วมกันภายในภูมิภาค โดยที่ประชาคมอาเซียนได้มีการตกลงจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่ม ซึ่งผลจากการดำเนินการตามข้อตกลงเหล่านั้นคือการขยายตัวของการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบ และนโยบายของรัฐบาลก็มุ่งเน้นไปที่การพัฒนา ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการ เพื่อวางแผนและพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพซึ่งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานนั้น รัฐบาลได้มีงบประมาณและแผนงานในระดับโครงการที่ชัดเจน แต่ด้านระบบบริหารจัดการยังมีการศึกษาไม่มากนักและยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจน

ระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางบกนั้นมีความซับซ้อนกว่าทางเรือหรือทางอากาศ เนื่องจากมีความจำเป็นที่ยานพาหนะและผู้ประจํารถบรรทุกสินค้าต้องเข้ามาในประเทศด้วย ปัจจุบัน หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนนั้นมีด้วยกันหลายหน่วยงานตามภารกิจที่แตกต่างกันไป อาทิ กรมศุลกากรรับผิดชอบตรวจตราสินค้านำเข้าและส่งออก กรมการขนส่งทางบกกำกับดูแลรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศและพนักงานขับรถ กองตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดูแลการข้ามแดนของพนักงานขับรถ รวมไปถึงหน่วยงานที่กำกับดูแลสินค้าแต่ละประเภทได้แก่ กรมธุรกิจพลังงาน กรมป่าไม้ กรมวิชาการเกษตร กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ เป็นต้น การบริหารจัดการโดยองค์กรที่เกี่ยวข้องจำนวนมากนั้นทำได้โดยลำบาก ยากต่อการตรวจสอบและดำเนินการอย่างทันกาล เนื่องจากไม่มีหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบโดยตรง ไม่มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศข้อมูลที่รวมศูนย์ อีกทั้งยังมีความจำเป็นต้องทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าข้ามแดน(ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง) ทำให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากกรอบความตกลงอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนงานเรื่องการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเป้าหมายสำคัญเพื่อสร้างองค์ความรู้และข้อเสนอแนะทางนโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมการปรับเปลี่ยนด้านองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยโครงการย่อยแรกจะมุ่งเน้นการวิเคราะห์รูปแบบองค์กรและการจัดการองค์กรของหน่วยงานภาครัฐที่เหมาะสมเพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในขณะที่โครงการย่อยที่สองเป็นการศึกษาแนวทางยกระดับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน

2. แนวทางการวิจัย

แผนงานนี้จึงมุ่งเน้นการประเมินความพร้อมและการยกระดับความพร้อมของหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และแบ่งการบริหารจัดการแผนงาน ออกเป็น 2 โครงการย่อยดังภาพด้านล่างนี้



ภาพที่ 1 การบริหารแผนงาน

แต่ละโครงการวิจัยย่อยจะมีขั้นตอนการดำเนินงานโดยสรุป คือ การวิเคราะห์ภาพรวมทั่วไปของปัญหาการขนส่งข้ามแดน ทั้งในด้านองค์กร บุคลากรในภาคเอกชน เก็บข้อมูล สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง (หรือจัดทำแบบสอบถาม) รวมถึงลงพื้นที่สำรวจปัญหาที่เกิดขึ้น ศึกษาแนวทางปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการบริหารจัดการของไทยได้ และร่วมประชุมนักวิจัยและผู้มีส่วนร่วมเพื่อชี้แจงผลการศึกษา พร้อมทั้งร่วมประชุมเพื่อเผยแพร่ รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ในขณะที่ คณะผู้วิจัยที่บริหารแผนงานวิจัยหลัก จะให้คำแนะนำในการกำหนดกรอบการศึกษา จัดประชุมนักวิจัย บูรณาการผลการวิจัยที่ได้รับจากแต่ละโครงการย่อย จัดการศึกษาดูงาน เพื่อให้คณะผู้วิจัยได้เห็นตัวอย่างที่ดีในต่างประเทศที่สามารถประยุกต์ใช้กับไทย เป็นพี่เลี้ยงทางวิชาการแก่คณะผู้วิจัยประสานงานให้การดำเนินโครงการย่อย เป็นไปอย่างมีเอกภาพและอยู่ในทิศทางเดียวกัน จัดการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บริหารจัดการและกำกับดูแลให้การดำเนินโครงการทั้งหมดเป็นไปตามแผนที่กำหนด ตลอดจนประชาสัมพันธ์โครงการ

3. ผลการศึกษาข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบันของปัญหาการขนส่งสินค้าข้ามแดนของไทย

จากการรูปแบบองค์กรของไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทย พบว่า การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบกระจายอยู่ในหลายหน่วยงาน สร้างความสับสนต่อทั้งภาคเอกชนผู้ประกอบการ ตลอดจนภาครัฐเอง ทำให้ไม่มีความเป็นเอกภาพในการดำเนินงาน และไม่สามารถขับเคลื่อนนโยบายได้ทันทั่วถึงและเป็นรูปธรรม

ในส่วนของการศึกษาภาพผู้ประกอบการไทยนั้น พบว่า แม้ว่าผู้ประกอบการไทยจะมีความคิดเห็นที่ค่อนข้างก้าวหน้าเกี่ยวกับประโยชน์ทางธุรกิจที่ได้รับจากการขยายการค้าและธุรกิจเข้าไปในเมียนมา เช่น

ต้องการโอกาสในการขยายตัวทางธุรกิจอันเป็นผลจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของตลาดเมียนมา การกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจ และการเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการในธุรกิจระหว่างประเทศ ระยะยาว มากกว่าการลดต้นทุนแรงงาน หรือต้นทุนวัตถุดิบ แต่ผู้ประกอบการไทยก็ยังไม่อยากเสี่ยงที่จะเข้าไปลงทุนเป็นจำนวนมากในเมียนมา ทั้งในการลงทุนตั้งสาขา หรือการลงทุนด้านการผลิต และมองว่า ปัญหาที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขยายธุรกิจเข้าไปในเมียนมา คือปัญหาเชิงสถาบันและโครงสร้างพื้นฐาน แต่ไม่ได้มองที่จะใช้ประโยชน์จากความคุ้นเคยและประสบการณ์ของผู้ประกอบการไทย มาสร้างเป็นโอกาส และความได้เปรียบของผู้ประกอบการไทยที่เหนือกว่าผู้ประกอบการที่เป็นคู่แข่งจากต่างชาติ

4. การวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน และเทียบกับประเทศต้นแบบที่มีการพัฒนาแล้ว

ในด้านรูปแบบองค์กรนั้น พบว่ารูปแบบองค์กรด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยสามารถจำแนกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ องค์กรที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (Policy Body) และองค์กรที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (Service Body) ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศต้นแบบที่มีการพัฒนาแล้ว พบว่า ความท้าทายที่สำคัญมากที่สุดในการพัฒนา “รูปแบบและการจัดการองค์กรเพื่อจัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน” ได้แก่การหาหน่วยงานเจ้าภาพ (Lead Organization) ที่มีความเหมาะสมและได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่จะเข้ามาทำงานร่วมกันและผู้ใช้บริการ โดยหน่วยงานเจ้าภาพจะต้องมีความรู้เรื่องการค้าและการขนส่งข้ามแดน และความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในประเทศ และหน่วยงานต่างประเทศ มีงบประมาณและกำลังคนพอเพียงในการทำงาน ทั้งนี้ จากการศึกษานานาชาติ พบว่า หน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนมักมาจาก กรมศุลกากร หรือ กระทรวงพาณิชย์ หรือ กระทรวงคมนาคม หรือสำนักงานรัฐมนตรี ขณะเดียวกันในการจัดองค์กรนั้น สามารถจะพิจารณาจัดตั้งได้ทั้ง (1) จัดตั้งขึ้นเป็นสำนักงานถาวร หรือ (2) จัดตั้งขึ้นในลักษณะเป็นคณะกรรมการฯ ที่มาทำงานร่วมกันและมีการประชุมร่วมกันเป็นครั้งคราว นอกจากนี้ การจัดองค์กรที่เหมาะสมจะต้องพิจารณาความสมดุลระหว่างผู้แทนที่เป็นตัวแทนของภาครัฐ และภาคเอกชน ในการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนพิจารณาวิธีปฏิบัติ กฎระเบียบ และการยอมรับของท้องถิ่นและประเทศเพื่อนบ้านที่ประเทศไทยต้องมีการค้า และการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนระหว่างกัน

ในด้านการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศและเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการนั้น โครงการย่อย 2 ได้ทำการศึกษาเทียบเคียงกรณีของไทย กับกรณีของประเทศจีน และเกาหลีใต้ โดยพบว่า จีนบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ โดยประสานนโยบายการขยายอำนาจรัฐเหนือพื้นที่และนโยบายการออกไปลงทุนต่างประเทศ ให้สอดคล้องกัน ทำให้บริษัทเอกชน และรัฐวิสาหกิจจีนบรรลุเป้าหมายในข้อตกลงในสัมปทานที่ดินหลายโครงการในเมียนมา การขยายอำนาจรัฐเหนือพื้นที่ของจีนในเมียนมาถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ ขนาดเล็กผ่านการให้สัมปทานที่ดินแบบไม่เป็นทางการ และขนาดใหญ่ผ่านการให้สัมปทานที่ดินแบบเป็นทางการ ส่วนเกาหลีนั้น ก็ตั้งหน่วยงานหลักที่มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการลงทุนทางตรงในต่างประเทศคือ ธนาคารเพื่อการนำเข้า-ส่งออกประเทศเกาหลี (Korean Eximbank) และสำนักงานส่งเสริมการค้าและการลงทุนแห่งประเทศไทยเกาหลี (Korea Trade-Investment Agency, KOTRA) ขณะที่ของไทยนั้น ยังไม่ชัดเจนในนโยบายการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศ หรือสนับสนุนผู้ประกอบการเท่าที่ควร ซึ่งจะเห็นได้จากความพึงพอใจของผู้ประกอบการไทยที่มีต่อการสนับสนุนจากภาครัฐในทุกมิติอยู่ในระดับที่

ค่อนข้างต่ำ และสิ่งที่ต้องการหลักคือ การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านการบริหารธุรกิจและห่วงโซ่การค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาความสามารถในการบริหารความเสี่ยงจากการขยายธุรกิจเข้าไปในเมียนมา ความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ในเมียนมา และการพัฒนาเครือข่ายผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการเมียนมา

5. แผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดน

ในด้านองค์การเพื่อบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น คณะผู้วิจัยได้นำเสนอแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อเป็นหน่วยงานบูรณาการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ โดยพบว่า มีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อการบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้การทำงานที่เป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนไทย มีการกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่ชัดเจน รวมถึงเป็นองค์การนำเจ้าภาพที่มีภาวะผู้นำ มีความรู้ความเข้าใจด้านกฎระเบียบการค้าและการขนส่งและสามารถขึ้นนำการเปลี่ยนแปลง การกำหนดนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนรับผิดชอบประสานงาน สนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ต้องมีการปรับกฎระเบียบและบูรณาการการทำงานระหว่างกันข้ามกระทรวงต่างๆ ซึ่งเรียกว่า องค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน หรือ “คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ” (National Trade and Transport Facilitation Committee) เป็นองค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนอย่างมีเอกภาพและมีประสิทธิภาพภายใต้การทำงานที่เป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนไทย โดยเสนอให้หน่วยงานนี้อยู่ภายใต้หน่วยงานเจ้าภาพหลักที่เกี่ยวข้องทั้งการค้าและการขนส่ง โดยมีนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน เป็นประธานคณะกรรมการฯ พร้อมด้วยกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการขับเคลื่อนเมื่อมีการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ ได้แก่ การจัดทำแผนแม่บทการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน การจัดตั้งคณะอนุกรรมการ / คณะทำงานที่เกี่ยวข้อง ที่ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แท้จริง มีการประชุมและทบทวนผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง การทำแผนปฏิบัติงานระยะสั้นและระยะยาวที่เป็นรูปธรรม การสร้างระบบฐานข้อมูลที่มีการปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัย และมีระบบติดตามประเมินผล มีการประชุมรายงานผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงวิธีปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ ให้ทุกฝ่ายรับทราบร่วมกันเพื่อปรับปรุงและขับเคลื่อนระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทย

สำหรับกลยุทธ์เพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการไทย ได้ออกเป็น 2 กลุ่มตามรูปแบบและขอบเขตของการขยายธุรกิจ โดยกลยุทธ์กลุ่มแรกคือการยกระดับโอกาสและขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในการทำการขนส่งและโลจิสติกส์ข้ามแดนระหว่างไทยกับเมียนมา ส่วนกลยุทธ์กลุ่มที่สองคือการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยที่เป็นทั้งผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการ ในการเข้าไปลงทุนขยายธุรกิจของตนในประเทศเมียนมา กล่าวคือ

1. กลยุทธ์ในการส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการไทยในการค้าและขนส่งสินค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา ทำได้ใน 3 แนวทาง คือ การปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนา ความสามารถในการขายสินค้าของไทยข้ามชายแดนเข้าไปในเมียนมา และการพัฒนาความสามารถในการขยายขอบเขตของการให้บริการ

2. กลยุทธ์ในการส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการไทยในการขยายการค้าและลงทุนในเมียนมาเป็นมาตรการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยมีโอกาสและความสามารถในการเข้าไปประกอบธุรกิจและลงทุนในเมียนมา อาจแบ่งแยกตามรูปแบบของการสนับสนุนได้เป็น 6 ด้าน คือ ด้านข้อมูล ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ประกอบการไทย ด้านการสร้างเครือข่ายกับผู้ประกอบการท้องถิ่นด้านการเงิน และด้านอื่นๆ ทั้งนี้ กลยุทธ์ที่นำเสนอไม่ได้มีเป้าหมายมุ่งเน้นการให้การสนับสนุนทางการเงินโดยตรงแก่ผู้ประกอบการ แต่เป็นแนวทางการสนับสนุนที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถจัดการความเสี่ยงและลดความเสี่ยงในด้านต่างๆที่อาจจะเกิดขึ้นจากการประกอบธุรกิจในเมียนมา ซึ่งเป็นตลาดเกิดใหม่

6. การเผยแพร่ผลการศึกษาและประชาสัมพันธ์

แผนงานนี้ได้ร่วมกับโครงการย่อย 1 และ 2 จัดเวทีประชุมสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้ที่สามารถใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติจากโครงการศึกษา 3 ครั้ง กล่าวคือ ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ที่อำเภออุ้มผาง จังหวัดตาก และที่กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาแต่ละครั้งรวมมากกว่า 100 ท่าน

ทั้งนี้ เมื่อรายงานฉบับสมบูรณ์ได้รับการอนุมัติจากสกว.แล้ว คณะผู้วิจัยจะสรุปเนื้อหาลงในวารสารการขนส่งและโลจิสติกส์ ของสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีพ.ศ. 2560 เพื่อเผยแพร่ไปสู่ภาครัฐและเอกชน ในวงกว้างต่อไป

แผนงานนี้จะมีส่วนสำคัญในการสร้างข้อเสนอแนะปรับปรุงระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงานภาครัฐในการอำนวยความสะดวกให้กับการค้าและการขนส่งผ่านชายแดนทางบกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงช่วยยกระดับขีดความสามารถของผู้ผลิต ผู้ค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในการค้าและการขนส่งผ่านด่านแม่สอด จังหวัดตาก

ตัวอย่างหน่วยงานหลักที่ได้รับประโยชน์จากแผนงานวิจัยนี้ ประกอบด้วย

หน่วยงานภาครัฐ

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม
- กรมศุลกากร
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

หน่วยงานภาคเอกชน

- สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- สมาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
- สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

7. แนวทางการวิจัยขั้นต่อไป

แผนงานเรื่องการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น เป็นการศึกษาเพื่อสร้างองค์ความรู้และข้อเสนอแนะทางนโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมการปรับเปลี่ยนด้านองค์กทั้งภาครัฐและภาคเอกชน อย่างไรก็ตาม การศึกษาในแผนงานนี้เป็นการศึกษาในภาพรวม และยังสามารถพัฒนาเจาะลึกได้มากยิ่งขึ้น ตัวอย่างของการวิจัยขั้นต่อไป มีดังนี้

- การเก็บรวบรวมข้อมูลปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนไทยตามกรอบ AFAFGIT เพื่อจัดกลุ่มและระบุปัญหาและอุปสรรคด้านกฎหมายที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างเป็นระบบตามสาระของประเด็นการกำกับดูแลเป็นสำคัญ โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบแนวทางปฏิบัติตามมาตรฐานสากลและทำข้อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการบูรณาการการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนไทย
- การศึกษาในเชิงเศรษฐศาสตร์ ถึงผลประโยชน์ที่กลุ่มผู้ประกอบการไทย ภาครัฐไทย จะได้รับหากมีการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดนในลักษณะต่างๆ
- การศึกษาแนวทางการยกระดับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยอาจจะเน้นไปที่พรมแดนอื่น หรือระเบียงเศรษฐกิจเส้นอื่น เช่น ระเบียงเศรษฐกิจ R12 (ไทย-นครพนม-ฮานอย) ระเบียงเศรษฐกิจ R1 (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้) ระเบียงเศรษฐกิจ R10 (กรุงเทพฯ-ตราด-สีหนุวิลล์-คาเมา) เป็นต้น เนื่องจากรูปแบบการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ มีความแตกต่างกัน โครงการนี้มุ่งเน้นเฉพาะเมียนมา และที่พรมแดนแม่สอด-เมียววดี เป็นหลักเท่านั้น

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ		
Abstract		
บทสรุปผู้บริหาร		
บทที่ 1	บทนำ	1
	1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
	1.2 วัตถุประสงค์หลักของแผนงานวิจัย	2
	1.3 ทฤษฎี สมมติฐานและ/หรือ กรอบแนวความคิดของแผนงานวิจัย	2
	1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากแผนงาน	3
	1.5 แผนการบริหารแผนงานวิจัยและแผนการดำเนินงาน	3
	1.6 กลยุทธ์ของแผนงานวิจัย	4
บทที่ 2	สรุปผลการศึกษาจากโครงการย่อย	5
	2.1 ส่วนของโครงการย่อย 1	5
	2.2 ส่วนของโครงการย่อย 2	9
บทที่ 3	การเดินทางสำรวจข้อมูล ณ สหพันธ์รัฐมาเลเซียและสิงคโปร์ ระหว่างวันที่ 18-21 มกราคม พ.ศ. 2559	19
	3.1 บทนำ	19
	3.2 คณะผู้เดินทางและกำหนดการเดินทาง	20
	3.3 สรุปข้อมูลจากการดูงาน	22
บทที่ 4	การเผยแพร่ผลงาน	35
	4.1 บทนำ	35
	4.2 การจัดสัมมนา	35
บทที่ 5	สรุปผลการศึกษาแผนงาน	57
	5.1 การสรุปและบูรณาการผลการศึกษา	57
	5.2 การนำเสนอและประชาสัมพันธ์	60
	5.3 แนวทางการวิจัยขั้นต่อไป	61

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 2-1	ตัวแบบการเชื่อมโยงการค้าชายแดน-การขนส่งชายแดน-การลงทุนใน เมียนมาแยกตามอุตสาหกรรมเป้าหมาย	15
ตารางที่ 3-1	กำหนดการเดินทาง	21
ตารางที่ 4-1	สินค้าและการรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป	44

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 1-1	ขอบเขตการดำเนินงาน	2
รูปที่ 2-1	ตัวแบบการเชื่อมโยงระหว่างการค้าชายแดน-การขนส่งชายแดน-การลงทุน ประกอบกิจการในเมียนมา	13
รูปที่ 3-1	คณะผู้เดินทาง (แผนงาน+โครงการสังเคราะห์+ผู้ประสานงานสกว.)	20
รูปที่ 3-2	สถานที่ Malaysian Institute Of Transport (MITRANS)	23
รูปที่ 3-3	สถานที่ Seagull Logistics SDN BHD, Malaysia	25
รูปที่ 3-4	สถานที่ LIMA BINTANG LOGISTICS SDN BHD, Malaysia	27
รูปที่ 3-5	บริเวณ ด้านสุลต่าน อิสคานดาร์ (Bangunan Sultan Iskandar)	28
รูปที่ 3-6	จุดตรวจสอบรถบรรทุกสินค้าที่ด่านสุลต่านอิสคานดาร์	29
รูปที่ 3-7	สภาพถนนที่เชื่อมต่อระหว่างด่านสุลต่าน อิสคานดาร์-ด่านวุตแลนด์ส์	30
รูปที่ 3-8	สถานที่ Universiti Teknologi Malaysia	32
รูปที่ 3-9	สถานที่ Agility Global Integrated Logistics	33
รูปที่ 3-10	สถานที่ The Logistics Institute – Asia Pacific (LIAP-NUS)	34
รูปที่ 4-1	บรรยากาศงานสัมมนา (กรุงเทพมหานคร)	38
รูปที่ 4-2	บรรยากาศงานสัมมนา (อ.แม่สอด จ.ตาก)	41
รูปที่ 4-3	ผู้เข้าร่วมงานสัมมนา (อ.แม่สอด จ.ตาก)	43
รูปที่ 4-4	แสดงความคิดเห็น (กรุงเทพมหานคร)	51
รูปที่ 4-5	แสดงความคิดเห็น (กรุงเทพมหานคร)	54
รูปที่ 4-6	ประธานหอการค้าจังหวัดตากแสดงความคิดเห็น (อ.แม่สอด จ.ตาก)	55
รูปที่ 4-7	ผู้เข้าร่วมสัมมนาแสดงความคิดเห็น (อ.แม่สอด จ.ตาก)	56

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เป้าหมายสำคัญของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community, AEC) คือ การสนับสนุนการค้าเสรีและการเป็นฐานการผลิตร่วมกันภายในภูมิภาค โดยที่ประชาคมอาเซียนได้มีการตกลงจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่ม ซึ่งผลจากการดำเนินการตามข้อตกลงเหล่านี้คือการขยายตัวของการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบ และนโยบายของรัฐบาลก็มุ่งเน้นไปที่การพัฒนา ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการ เพื่อวางแผนและพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพซึ่งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานนั้น รัฐบาลได้มีงบประมาณและแผนงานในระดับโครงการที่ชัดเจน แต่ด้านระบบบริหารจัดการยังมีการศึกษาไม่มากนักและยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจน

ระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางบกนั้นมีความซับซ้อนกว่าทางเรือหรือทางอากาศ เนื่องจากมีความจำเป็นที่ยานพาหนะและผู้ประกอบการบรรทุกสินค้าต้องเข้ามาในประเทศด้วย ปัจจุบัน หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนนั้นมีด้วยกันหลายหน่วยงานตามภารกิจที่แตกต่างกันไป อาทิ กรมศุลกากรรับผิดชอบตรวจตราสินค้านำเข้าและส่งออก กรมการขนส่งทางบกกำกับดูแลรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศและพนักงานขับรถ กองตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดูแลการข้ามแดนของพนักงานขับรถ รวมไปถึงหน่วยงานที่กำกับดูแลสินค้าแต่ละประเภทได้แก่ กรมธุรกิจพลังงาน กรมป่าไม้ กรมวิชาการเกษตร กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ เป็นต้น การบริหารจัดการโดยมีองค์กรที่เกี่ยวข้องจำนวนมากนั้นทำได้โดยลำบาก ยากต่อการตรวจสอบและดำเนินการอย่างทันกาล เนื่องจากไม่มีหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบโดยตรง ไม่มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศข้อมูลที่รวมศูนย์ อีกทั้งยังมีความจำเป็นต้องทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง) ทำให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากกรอบความตกลงอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนงานเรื่องการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเป้าหมายสำคัญเพื่อสร้างองค์ความรู้และข้อเสนอแนะทางนโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมการปรับเปลี่ยนด้านองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยโครงการย่อยแรกจะมุ่งเน้นการวิเคราะห์รูปแบบองค์กรและการจัดการองค์กรของหน่วยงานภาครัฐที่เหมาะสมเพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในขณะที่

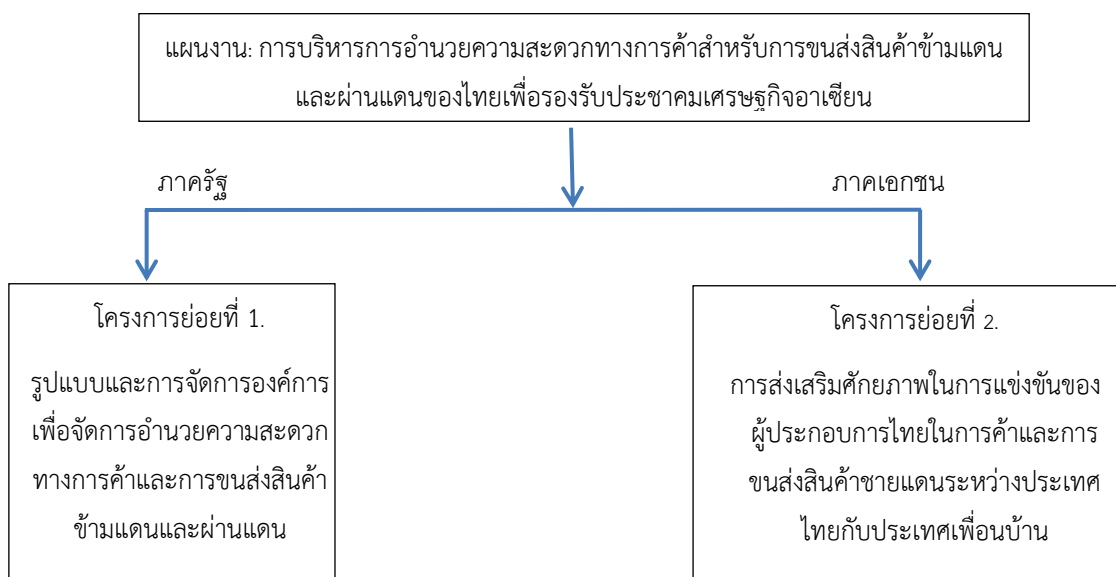
โครงการย่อยที่สองเป็นการศึกษาแนวทางยกระดับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน

1.2 วัตถุประสงค์หลักของแผนงานวิจัย

- 1) รวบรวมข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบัน ของปัญหาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย ทั้งในด้านองค์กร และศักยภาพผู้ประกอบการ
- 2) ศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน และเทียบกับประเทศต้นแบบที่มีการพัฒนาแล้ว
- 3) จัดทำแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดน ทั้งในด้านรูปแบบองค์กร และการเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการ
- 4) บูรณาการผลการศึกษา และนำเสนอหรือประชาสัมพันธ์ไปยังผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

1.3 ทฤษฎี สมมติฐานและ/หรือ กรอบแนวความคิดของแผนงานวิจัย

เนื่องจากการใช้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย จะต้องอาศัยประสิทธิภาพในการดำเนินงานขององค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งหลาย การศึกษาในแผนงานนี้จึงมุ่งเน้นการประเมินความพร้อมและการยกระดับความพร้อมของหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ดังรูปด้านล่างนี้



รูปที่ 1-1 ขอบเขตการดำเนินงาน

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากแผนงาน

- 1) ได้ข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบัน ของปัญหาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย ทั้งในด้านองค์กร และศักยภาพผู้ประกอบการ
- 2) ได้ตัวอย่างการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่ดีที่สามารถประยุกต์ใช้กับไทยได้
- 3) ได้แผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดน ในด้านการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน
- 4) ได้ผลการศึกษาที่บูรณาการซึ่งผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชนยอมรับและสามารถนำไปใช้ได้

1.5 แผนการบริหารแผนงานวิจัยและแผนการดำเนินงาน

แต่ละโครงการวิจัยย่อยจะมีขั้นตอนการดำเนินงานโดยสรุป ดังนี้

- 1) ศึกษาวิเคราะห์ภาพรวมทั่วไปของปัญหาการขนส่งข้ามแดน ทั้งในด้านองค์กร กฎหมายที่เกี่ยวข้อง บุคลากรในภาคเอกชน ระบบเทคโนโลยีข้อมูลในปัจจุบัน
- 2) เก็บข้อมูล สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง (หรือจัดทำแบบสอบถาม) รวมถึงลงพื้นที่สำรวจปัญหาที่เกิดขึ้น
- 3) ศึกษาแนวทางปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการบริหารจัดการของไทยได้
- 4) ร่วมประมนักวิจัยและผู้มีส่วนร่วมเพื่อชี้แจงผลการศึกษา พร้อมทั้งร่วมประชุมเพื่อเผยแพร่ รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ในขณะที่ คณะผู้วิจัยที่บริหารแผนงานวิจัยหลัก มีขอบเขตของการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) ให้คำแนะนำในการกำหนดกรอบการศึกษา จัดประมนักวิจัย
- 2) บูรณาการผลการวิจัยที่ได้รับจากแต่ละโครงการย่อย
- 3) จัดการศึกษาดูงาน เพื่อให้คณะผู้วิจัยได้เห็นตัวอย่างที่ดีในต่างประเทศที่สามารถประยุกต์ใช้กับไทย
- 4) เป็นพี่เลี้ยงทางวิชาการแก่คณะผู้วิจัย ประสานงานให้การดำเนินโครงการย่อย เป็นไปอย่างมีเอกภาพและอยู่ในทิศทางเดียวกัน
- 5) จัดการประชุมกลุ่มย่อยรวมในช่วงเดือนที่ 10 เพื่อระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 6) บริหารจัดการและกำกับดูแลให้การดำเนินโครงการทั้งหมดเป็นไปตามแผนที่กำหนด
- 7) ประชาสัมพันธ์โครงการ ผ่านสื่อต่าง ๆ ทำจดหมายข่าว วารสาร เว็บไซต์

ด้านการประชาสัมพันธ์แผนงานนั้น ทางแผนงานวางแผนจะดำเนินการ ดังนี้

- 1) จัดเวทีประชุมสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้ที่สามารถใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติจากโครงการศึกษา 2 ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาแต่ละครั้งไม่ต่ำกว่า 30 คน
- 2) เขียนบทความลงในจดหมายข่าวสกว. หรือสื่อประชาสัมพันธ์อื่น ๆ
3. ตีพิมพ์ผลงานการศึกษา
4. เผยแพร่ในเว็บไซต์ของสถาบันการขนส่ง และสถานีวิทยุแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

1.6 กลยุทธ์ของแผนงานวิจัย

แผนงานวิจัยนี้มีแนวทางการวิจัยเดียวกันคือการบูรณาการองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทยในด้านความพร้อมขององค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งจะพิจารณาปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน แสวงหาแนวทางแก้ไข โดยพิจารณาเทียบเคียงกับตัวอย่างที่ดีในประเทศต่างๆ และสรุปเป็นแผนแม่บทที่บูรณาการซึ่งผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและเอกชนยอมรับและสามารถนำไปใช้ได้

บทที่ 2

สรุปผลการศึกษาจากโครงการย่อย

2.1 ส่วนของโครงการย่อย 1

โครงการย่อยที่ 1 มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการคือ 1) การศึกษารูปแบบต่างๆ ของการจัดตั้งองค์การเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของนานาประเทศ และโอกาสและอุปสรรคของไทยในการจัดตั้งองค์การและรูปแบบองค์การที่เหมาะสมที่ได้รับการยอมรับของภาคส่วนในไทยและต่างประเทศ และ 2) การจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การที่เหมาะสมเพื่อเป็นหน่วยงานบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

การศึกษารูปแบบองค์การ

ในส่วนของการศึกษารูปแบบองค์การของไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทย พบว่า การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบบริหารจัดการอยู่ในหลายหน่วยงาน โดยพบว่า หน่วยงานของไทยและนานาประเทศที่มีบทบาทหลักในการเป็นเจ้าภาพขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งมักเป็นกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ ได้แก่ กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ (บางประเภทใช้กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม) กระทรวงการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยในบางประเทศที่ไม่สามารถหาเจ้าภาพที่เหมาะสมได้ก็จะมอบให้สำนักนายกรัฐมนตรีเป็นหน่วยงานขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากมีลักษณะภาระงานที่ครอบคลุมประเด็นต่างๆ ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การดำเนินงานของกระทรวงใดกระทรวงหนึ่ง

ทั้งนี้ จะพบว่ารูปแบบองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยสามารถจำแนกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่

1. องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (Policy Body) ซึ่งแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่

1) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของหน่วยงานภายในประเทศเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการจัดตั้งคณะกรรมการ / คณะอนุกรรมการ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนภาครัฐและเอกชน ซึ่งอาจจัดตั้งขึ้นเป็นคณะกรรมการ / คณะอนุกรมชั่วคราว หรือจัดตั้งเป็นคณะกรรมการ / คณะอนุกรรมการถาวร ได้แก่ คณะกรรมการการค้าต่างประเทศ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ คณะกรรมการส่งเสริมการค้าชายแดนและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

2) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของผู้แทนหน่วยงานของแต่ละประเทศเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น การจัดตั้งคณะกรรมการร่วมด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อบ้านที่มีพรมแดนติดกัน และการแต่งตั้งผู้แทนเพื่อเป็นตัวแทนเข้าร่วมประชุมในคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการขององค์การระหว่างประเทศ เช่น องค์การการค้าโลก (WTO) องค์การศุลกากรโลก (WTO) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกลุ่มความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) เพื่อกำหนดนโยบายและทำทีในการเข้าเป็นภาคีในความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

2. องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (Service Body) ซึ่งเป็นแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่

1) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของหน่วยงานภายในประเทศเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เช่น การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้บริการตรวจสอบสินค้าและใบอนุญาต ณ ด่านพรมแดน (รวมถึงท่าเรือและท่าอากาศยานระหว่างประเทศ) การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการออกใบอนุญาตด้านการค้า การขนส่ง การลงทุนที่อยู่ภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน และการจัดตั้งศูนย์บริการร่วมภายในของแต่ละกระทรวง เป็นต้น ได้แก่ ศูนย์บริการส่งออกเบ็ดเสร็จ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว กรมศุลกากร ศูนย์บริการส่งออกสินค้าเกษตรแบบเบ็ดเสร็จ

2) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของผู้แทนหน่วยงานของแต่ละประเทศเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เช่น การจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมระหว่างประเทศ (Common Control Area - CCA) ที่มีการนำเจ้าหน้าที่ของประเทศผู้รับสินค้าและประเทศผู้ส่งสินค้าเข้ามาทำหน้าที่ให้บริการตรวจสอบและออกใบอนุญาตพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน (Single Stop Inspection) เช่น กรณีเจ้าหน้าที่ศุลกากรของ สปป.ลาว และเวียดนาม มาทำงานตรวจสอบสินค้านำเข้าร่วมกัน ณ จุดๆ เดียวที่พรมแดนลาว (เมืองแดนสะหวิน) กับพรมแดนเวียดนาม (เมืองลาวบาว) และกรณีเจ้าหน้าที่ของประเทศสหรัฐอเมริกา กับประเทศแคนาดา ทำการตรวจสอบการข้ามแดนของยานพาหนะ สินค้า และคนพร้อมกัน (Joint Border Inspection) ณ จุดพรมแดน เพื่ออำนวยความสะดวก ลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านแดนของยานพาหนะ สินค้า และคน เป็นต้น

โดยสรุปแล้ว ความท้าทายที่สำคัญมากที่สุดในการพัฒนา “รูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน” ได้แก่การหาหน่วยงานเจ้าภาพ (Lead Organization) ที่มีความเหมาะสมและได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่จะเข้ามาทำงานร่วมกันและผู้ให้บริการ โดยหน่วยงานเจ้าภาพจะต้องมีความรู้เรื่องการค้าและการขนส่งข้ามแดน และความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในประเทศ และหน่วยงานต่างประเทศ มี

งบประมาณและกำลังคนพอเพียงในการทำงาน ทั้งนี้ จากการศึกษาของนานาชาติ พบว่า หน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนมักมาจาก กรมศุลกากร หรือ กระทรวงพาณิชย์ หรือ กระทรวงคมนาคม หรือสำนักงานนายกรัฐมนตรี ขณะเดียวกันในการจัดองค์การนั้น สามารถจะพิจารณาจัดตั้งได้ทั้ง (1) จัดตั้งขึ้นเป็นสำนักงานถาวร หรือ (2) จัดตั้งขึ้นในลักษณะเป็นคณะกรรมการฯ ที่มาทำงานร่วมกันและมีการประชุมร่วมกันเป็นครั้งคราว นอกจากนี้ การจัดองค์การที่เหมาะสมจะต้องพิจารณาความสมดุลระหว่างผู้แทนที่เป็นตัวแทนของภาครัฐ และภาคเอกชน ในการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนพิจารณาวิธีปฏิบัติ กฎระเบียบ และการยอมรับของท้องถิ่นและประเทศเพื่อนบ้านที่ประเทศไทยต้องมีการค้า และการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนระหว่างกัน

การจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

แผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การที่เหมาะสมนั้น จะต้องสร้างองค์การให้เป็นหน่วยงานบูรณาการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ เพื่อตอบสนองนโยบายของภาครัฐ ความต้องการของภาคเอกชนไทย ขณะเดียวกันจะต้องสอดคล้องกับพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศที่ไทยเป็นภาคี รวมทั้งสามารถปรับการทำงานให้สอดคล้องกับกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติของประเทศเพื่อนบ้าน

ทางคณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) ในการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อการจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย และพบว่า มีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้การทำงานที่เป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนไทย มีการกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่ชัดเจน รวมถึงเป็นองค์การนำเจ้าภาพที่มีภาวะผู้นำ มีความรู้ความเข้าใจด้านกฎระเบียบการค้าและการขนส่งและสามารถขึ้นนำการเปลี่ยนแปลง การกำหนดนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนรับผิดชอบประสานงาน สนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ต้องมีการปรับกฎระเบียบและบูรณาการการทำงานระหว่างกันข้ามกระทรวงต่างๆ เป็นจำนวนมาก ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงแรงงาน กระทรวงกลาโหม สภาความมั่นคงแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา นอกจากนี้ การทำงานที่มีความสอดคล้องกับความพร้อมด้านองค์การ โครงสร้างพื้นฐาน และกฎระเบียบการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้านแต่ละประเทศของไทย ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย เมียนมา

วัตถุประสงค์ขององค์การนั้น มี 2 ข้อหลักคือ

1. เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนของไทยมีทิศทางการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ การค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

2. เพื่อให้มีองค์การที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการและถาวรในการบูรณาการการกำหนดทิศทางการครบวงจรและมีเอกภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และสามารถประสานงานและสนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ การค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ ตลอดจนรับผิดชอบในการกำหนดท่าทีการจัดทำความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งกับต่างประเทศ และจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติงานให้บริการที่ไทยทำความร่วมมือกับต่างประเทศ

ทั้งนี้จะเรียกว่า องค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน หรือ “คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ” (National Trade and Transport Facilitation Committee) เป็นองค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนอย่างมีเอกภาพและมีประสิทธิภาพภายใต้การทำงานที่เป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนไทย

องค์การนี้จะต้องมีความเข้าใจด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ การค้าและการขนส่งข้ามแดน การค้าและการขนส่งผ่านแดน และความตกลงการค้าและการขนส่งของไทยที่ทำกับต่างประเทศ โดยเฉพาะการปรับกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติในการอำนวยความสะดวกของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนไทยให้พร้อมต่อการค้าและการขนส่ง และสามารถประมวลปัจจัยแวดล้อมต่างๆ เพื่อให้สามารถบูรณาการงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค สามารถชี้แนะและสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน รวมถึงการกำหนดท่าทีการจัดทำความร่วมมือกับต่างประเทศด้านการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง มีความต่อเนื่องในการทำงาน และสามารถสร้างความตระหนักและให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

คณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ (National Trade and Transport Facilitation Committee) ต้องอยู่ภายใต้หน่วยงานเจ้าภาพหลักที่เกี่ยวข้องทั้งการค้าและการขนส่ง โดยมีนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน เป็นประธานคณะกรรมการฯ พร้อมด้วยกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเด็นต่างๆ ได้แก่

- กระทรวงพาณิชย์
- กระทรวงคมนาคม
- กระทรวงการคลัง
- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

- กระทรวงสาธารณสุข
- กระทรวงอุตสาหกรรม
- กระทรวงมหาดไทย
- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- กระทรวงแรงงาน
- สำนักนายกรัฐมนตรีและส่วนราชการอิสระ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง)

นอกจากนี้ ควรมีผู้แทนของภาคเอกชน ซึ่งควรมีความหลากหลายทั้งภาคเอกชนที่เป็นผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ประกอบการขนส่งโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อม ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการของ “คณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ” จะต้องประกอบด้วยผู้แทนจากกระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคม ซึ่งอาจพิจารณาให้ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์เป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ)

แนวทางการขับเคลื่อนเมื่อมีการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ ได้แก่ การจัดทำแผนแม่บทการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน การจัดตั้งคณะอนุกรรมการ / คณะทำงานที่เกี่ยวข้อง ที่ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แท้จริง มีการประชุมและทบทวนผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง การทำแผนปฏิบัติงานระยะสั้นและระยะยาวที่เป็นรูปธรรม การสร้างระบบฐานข้อมูลที่มีการปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัย และมีระบบติดตามประเมินผล มีการประชุมรายงานผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงวิธีปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ ให้ทุกฝ่ายรับทราบร่วมกันเพื่อปรับปรุงและขับเคลื่อนระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทย

2.2 ส่วนของโครงการย่อย 2

โครงการย่อยที่ 2 นั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) การวิเคราะห์ โอกาสและช่องทางทางธุรกิจของการค้าและการขนส่งข้ามแดนที่จะเกิดขึ้นภายหลังประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2) วิเคราะห์โอกาสและช่องทางในการขยายผลจากการค้าและการขนส่งข้ามแดน ไปสู่การลงทุนของผู้ประกอบการไทยเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้าน 3) ประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Competitiveness) ของผู้ประกอบการไทยในสถานการณ์การแข่งขันที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับการค้าและการขนส่งข้ามแดน และในการเข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน และ 4) นำเสนอแผนงานในการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยทั้งภาคการค้า และภาคการให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทย ในการแข่งขันในธุรกิจการค้าและการขนส่งทางบกผ่านชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และในการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องงบประมาณและระยะเวลา โครงการย่อย 2 จึงได้เน้นไปที่การค้าและการขนส่งข้ามแดนไปที่ประเทศเมียนมาเป็นหลัก

การวิเคราะห์ โอกาสและช่องทางทางธุรกิจของการค้าและการขนส่งข้ามแดนที่จะเกิดขึ้นภายหลัง
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ปัจจัยสำคัญที่ถูกละเลยว่าเป็นโอกาสของนักธุรกิจไทยที่จะเข้าไปลงทุนในเมียนมา มีดังนี้

- ฐานประชากร ถึงแม้เมียนมาจะเป็นตลาดที่มีขนาดปานกลางด้วยประชากรประมาณ 60 ล้านคน แต่จากการที่เมียนมามีอาณาเขตติดต่อกับจีน อินเดีย บังคลาเทศ และไทย นักธุรกิจสามารถใช้เมียนมาเป็นฐานในการส่งออกและนำเข้าสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศต่างๆ เหล่านี้ซึ่งมีจำนวนประชากรรวมกันกว่า 2 พันล้านคน
- การเปิดประเทศให้กับการลงทุนจากต่างประเทศ ระบบกฎหมายในเมียนมากำลังได้รับการปรับปรุงอย่างรวดเร็ว รัฐบาลของเมียนมาได้เร่งดำเนินการผ่อนคลายกฎระเบียบต่างๆ และปรับปรุงกฎหมายให้ได้มาตรฐานสากล เพื่อส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ อันจะช่วยเร่งการพัฒนาและยกระดับความเป็นอยู่ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประชาชน
- อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูง เศรษฐกิจของเมียนมามีอัตราการเติบโตในระดับสูง มาเป็นเวลาดิถีต่อกัน
- ทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ทั้งทรัพยากรที่อยู่บนบก เช่น เหมืองแร่ และป่าไม้ และทรัพยากรทางทะเล เนื่องจากมีพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่ค่อนข้างยาว อีกทั้งยังมีพื้นที่ขนาดใหญ่และสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมแก่การเกษตรเป็นอย่างมาก
- การยอมรับคนไทยและสินค้าไทย ประชาชนเมียนมามีความนิยมในสินค้าไทย เพราะเห็นว่าเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ และในขณะเดียวกัน ประชาชนบางส่วนก็ยังคงมีความผูกพันกับประเทศไทยผ่านประสบการณ์ที่เคยเข้ามาทำงานในประเทศไทย หากบริษัทไทยหรือสินค้าไทยเข้าไปสร้างความรับรู้ถึงแบรนด์ (Brand awareness) ในตลาดเมียนมาแล้ว การขยายธุรกิจเข้าไปลงทุนในประเทศเมียนมาจะเป็นเรื่องไม่ยาก

อย่างไรก็ดี การเข้าไปทำธุรกิจในเมียนมาในปัจจุบันยังไม่ได้ราบรื่นเสียทีเดียวนัก เนื่องจากมีอุปสรรคที่เกิดจากความท้าทายในหลายรูปแบบ ดังพอสรุปได้ ดังนี้

- โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่ได้มาตรฐานในด้านต่างๆ ทั้งในเรื่องโครงสร้างการคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภคพื้นฐาน และโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยเฉพาะปัญหาที่สำคัญคือ ความไม่เพียงพอของบริการกระแสไฟฟ้า จนต้องมีการงดจ่ายกระแสไฟฟ้าอยู่เนืองๆ
- ที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ราคาสูงหรือมีค่าเช่าแพง โดยเฉพาะที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ธุรกิจสำคัญของประเทศ อีกทั้งราคาและค่าเช่าก็มีการปรับตัวสูงขึ้นบ่อยมาก
- ขาดแคลนข้อมูลในทุกมิติและในทุกระดับ อันเป็นผลจากการปิดประเทศมาเป็นเวลานาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขาดแคลนข้อมูลที่ผู้ประกอบการไทยจะใช้ในการตัดสินใจลงทุน ส่งผลให้การลงทุนในเมียนมามีความเสี่ยงค่อนข้างสูงในเกือบทุกด้าน
- ขาดแคลนแรงงานมีฝีมือ ถึงแม้เมียนมามีประชากรในวัยทำงานเป็นจำนวนมาก แต่ก็ยังประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงานมีฝีมือในทุกด้าน เช่น ช่างเชื่อม ช่างก่อสร้าง เป็นต้น

- ความไม่แน่นอนทางการเมือง โดยเฉพาะปัญหาความขัดแย้งกับชนกลุ่มน้อย อย่างไรก็ตามการเลือกตั้งล่าสุดที่ผ่านไปด้วยดีเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2558 และการจัดตั้งรัฐบาลใหม่เมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2559 น่าจะทำให้สถานการณ์ทางการเมืองมีเสถียรภาพมากขึ้น
- เมียนมากำลังอยู่ในช่วงเปลี่ยนถ่ายไปสู่การเปิดประเทศเพื่อเข้าร่วมกับการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น กฎหมายและกฎระเบียบกำลังได้รับการปรับเปลี่ยนเพื่อให้เกิดบรรยากาศที่เป็นมิตรกับการลงทุน กฎหมายของเมียนมาจึงอยู่ในช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา บางครั้งกฎหมายที่เพิ่งปรับใหม่เพียง 6 เดือนก็มีการเปลี่ยนแปลงแล้ว อีกทั้งยังไม่มีระบบเครดิตที่ได้มาตรฐานสากล เพราะยังขาดกฎหมายรองรับ
- ความแตกต่างทางวัฒนธรรมระหว่างพื้นที่ เมียนมาประกอบด้วยชนกลุ่มน้อยหลายกลุ่ม และแต่ละกลุ่มก็จะมีวัฒนธรรม วิถีชีวิต และวิถีการค้าที่แตกต่างกันออกไป ตลาดเมียนมาจึงไม่ใช่ตลาดที่เป็นหนึ่งเดียว (Homogeneous) แต่เป็นตลาดที่แตกแยกย่อยออกเป็นหลายตลาดย่อยที่มีวิถีการค้า รูปแบบการค้า ช่องทางการค้า และความต้องการสินค้าที่แตกต่างกัน อันจะสร้างความยุ่งยากให้กับผู้ประกอบการที่ขาดประสบการณ์ในตลาดที่มีลักษณะแตกย่อยแบบนี้ เพราะไม่สามารถใช้นโยบายเดียวหรือกลยุทธ์เดียวในการทำตลาดและกระจายสินค้าไปทั่วประเทศเมียนมาได้

เป็นที่น่าสังเกตว่า สถานการณ์ทางธุรกิจทั้งที่เป็นโอกาสและความท้าทายในการเข้าไปลงทุนในเมียนมา ตามที่ได้นำเสนอข้างต้นนั้น มีรูปแบบและลักษณะที่คล้ายกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับประเทศที่จัดว่าเป็น ตลาดเกิดใหม่ (Emerging Markets) ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีอัตราการเติบโตเศรษฐกิจที่สูงกว่าประเทศอื่นๆ และกำลังได้รับความสนใจจากนักธุรกิจและนักลงทุนทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ตลาดเกิดใหม่นี้มีลักษณะพิเศษที่ทำให้การประเมิน สภาพแวดล้อม สถานการณ์การแข่งขัน และโอกาสในการประกอบธุรกิจจำเป็นต้องอาศัยฐานความคิดที่ค่อนข้างแตกต่างจากวิธีการประเมินสถานการณ์การลงทุนที่เกิดขึ้นในประเทศที่เป็นตลาดที่มีการพัฒนามาในระดับหนึ่งแล้ว (Mature Markets) เช่น ตลาดในสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา เป็นต้น

การวิเคราะห์โอกาสและช่องทางในการขยายผลจากการค้าและการขนส่งข้ามแดน ไปสู่การลงทุนของผู้ประกอบการไทยเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้าน

ในการเลือกวิธีการเข้าสู่ตลาดเมียนมานั้น การศึกษาเห็นว่า ผู้ประกอบการไทยควรให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์จากการค้าการขนส่งชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา เป็นสะพานที่จะนำผู้ประกอบการไทยเข้าไปลงทุนในเมียนมาได้โดยสะดวกขึ้น ทั้งนี้ การประเมินโอกาสการลงทุนในเมียนมาในการศึกษาอื่นๆที่ผ่านมา ไม่ได้วิเคราะห์ถึงรูปแบบของธุรกิจในเมียนมาที่มีโอกาสที่จะเชื่อมโยงกับการผลิตและการดำเนินงานในประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นการพิจารณาถึง การลงทุนในเมียนมาที่แยกเป็นเอกเทศกับการประกอบธุรกิจที่มีอยู่ในประเทศไทย เช่น การลงทุนในการผลิตและบริการในเมียนมา ที่พึ่งวัตถุดิบในเมียนมา แล้วจำหน่ายในตลาดเมียนมา เป็นต้น

แนวความคิดที่ใช้เป็นกรอบในการดำเนินการพิจารณาแนวทางในการเข้าสู่ตลาดเมียนมาใน รายงานย่อยฉบับที่ 2 มีอยู่ 3 กรอบแนวความคิดหลักด้วยกัน ประกอบด้วย

1) การเชื่อมโยงระหว่างการค้าชายแดน การขนส่งข้ามแดน และการลงทุนในเมียนมา

ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงระหว่างการค้าชายแดน การขนส่งชายแดน และการลงทุนในเมียนมา ซึ่งมีความสัมพันธ์ใน 2 ระดับ ความสัมพันธ์ระดับแรกเป็นความสัมพันธ์ระหว่างการค้าข้ามแดนกับการขนส่งข้ามแดน ส่วนความสัมพันธ์ระดับที่สองเป็นความสัมพันธ์ระหว่างการค้าและการขนส่งข้ามแดนผ่านด่านแม่สอดกับการขยายการลงทุนเข้าไปในเมียนมา ในระดับแรก การค้าข้ามแดนเป็นกิจกรรมทางธุรกิจที่เป็นต้นกำเนิดของการขนส่งข้ามแดน ซึ่งเป็นไปตามหลักทฤษฎีที่ว่า ความต้องการบริการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นความต้องการตาม (Derived Demand) โดยบริการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นกิจกรรมที่ดำเนินการเพื่อสนับสนุนให้การค้าและการผลิตสามารถส่งมอบสินค้าและบริการสมตามเป้าหมายของธุรกิจ กล่าวคือ ควรดำเนินการสัมพันธ์ไปกับการส่งเสริมการค้าชายแดน การขยายตัวของการค้าชายแดนของสินค้าไทยย่อมเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้การขนส่งข้ามแดนโดยผู้ประกอบการไทย สำหรับความสัมพันธ์ระดับที่สอง คือความสัมพันธ์ทางธุรกิจและเครือข่ายทางการค้าระหว่างผู้ประกอบการไทยและผู้ประกอบการเมียนมาที่มีอยู่แล้ว ภายใต้การค้าและการขนส่งข้ามแดน ช่วยเปิดโอกาสและช่วยลดความเสี่ยงในการที่ผู้ประกอบการไทยจะเข้าไปลงทุนผลิตหรือค้าขายในเมียนมา เพราะช่วยให้ต้นทุนไทยไม่จำเป็นต้องเริ่มสร้างทุกอย่างจากศูนย์ แต่สามารถอาศัยช่องทางทางธุรกิจที่มีอยู่แล้วกับธุรกิจท้องถิ่น ไปขยายการลงทุนทั้งการผลิตและการค้าเข้าไปในประเทศเมียนมา และใช้เป็นบันไดเพื่อสร้างอำนาจต่อรองให้กับธุรกิจไทยในตลาดเมียนมา อันจะกลายเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนหรือสนับสนุนให้การค้าชายแดนเกิดการขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

2) การเชื่อมโยงของเครือข่ายการผลิตภายใต้การดำเนินงานในรูปแบบ Global Value Chain (GVC)

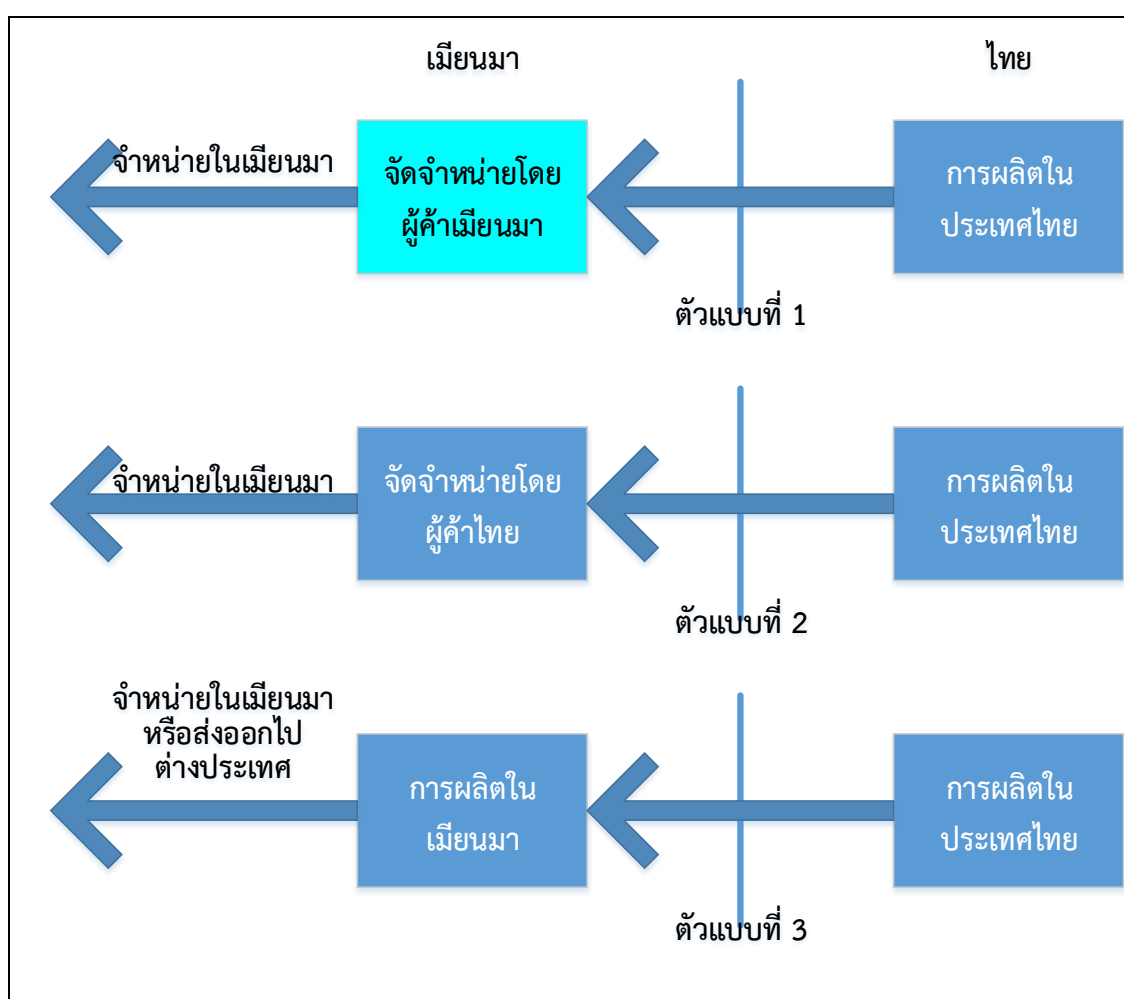
ภายใต้กรอบการดำเนินงานในรูปแบบ Global Value Chain กระบวนการผลิตสินค้าและกระบวนการทางธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทานไปจนถึงมือผู้บริโภค จะถูกขอย่อยเป็นหลายส่วนหรือหลายขั้นตอน และฐานการผลิตและฐานปฏิบัติการในแต่ละส่วนของการผลิตและการดำเนินงาน จะกระจายไปอยู่ในทำเลในประเทศต่างๆที่มีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในการผลิตและการดำเนินงาน โดยพิจารณาจากปัจจัยสถานะแวดล้อมทางธุรกิจของแต่ละทำเลที่ตั้ง ในหลายมิติ ทั้งนี้ ในการดำเนินงานภายใต้ Global Value Chain ฐานการผลิตไม่จำเป็นต้องตั้งอยู่ใกล้ลูกค้าเสมอไป ทั้งนี้ การดำเนินการธุรกิจในรูปแบบ GVC เป็นรูปแบบทางธุรกิจสมัยใหม่ซึ่งมีความแตกต่างจากรูปแบบการผลิตแบบดั้งเดิม ที่มักนำการผลิตและการปฏิบัติการทุกขั้นตอนมาดำเนินการรวมกันอยู่ ณ ที่เดียวกันทั้งหมด รูปแบบการผลิตแบบ GVC มีส่วนสำคัญอย่างมากต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของโลกแล้ว

3) การสร้างมูลค่าของกิจกรรมใน Value Chain

พบว่า กิจกรรมแต่ละส่วนจะให้ผลตอบแทนแก่ผู้ประกอบการไม่เท่ากัน โดย Global Value Chain (GVC) ส่วนใหญ่เป็นเครือข่ายการผลิตและธุรกิจระหว่างประเทศ โดยมีธุรกิจหรือ

ผู้ประกอบการที่เข้าร่วม GVC รับบทบาทและหน้าที่แตกต่างกันออกไป ตามขีดความสามารถของแต่ละราย ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่ถึงแม้ร่วมประกอบการอยู่ใน GVC เดียวกัน จะได้รับผลประโยชน์ไม่เท่ากัน โดยความสามารถในการสร้างประโยชน์จากการเข้าร่วมใน GVC จะขึ้นอย่างมากกับขีดความสามารถ บทบาท ตำแหน่ง (Positioning) และ อำนาจต่อรองที่ผู้ประกอบการแต่ละรายมีอยู่ เมื่อเทียบกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ ที่ร่วมใน GVC

เมื่อนำกรอบความคิดทั้ง 3 กรอบข้างต้นมาพิจารณาร่วมกัน เราสามารถพอสรุปรูปแบบการเชื่อมโยงการผลิต/การดำเนินงานในประเทศไทย การค้าและการขนส่งข้ามแดน และการผลิต/การดำเนินงานในประเทศเมียนมา ได้เป็น 3 ตัวแบบ (Models) ดังนี้ (ภาพที่ 2-1)



รูปที่ 2-1 ตัวแบบการเชื่อมโยงระหว่างการค้าชายแดน-การขนส่งชายแดน-การลงทุนประกอบกิจการในเมียนมา

ตัวแบบที่ 1 เป็นรูปแบบของการส่งออกสินค้าแบบปกติ โดยสินค้าสำเร็จรูปจะส่งออกเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค (Consumer Goods) ไปจำหน่ายให้กับตลาดในเมียนมา โดยผ่านผู้แทนจำหน่ายหรือผู้ค้าที่เป็นคนเมียนมา ความสำเร็จของการขยายการค้าในรูปแบบนี้คือ คุณภาพและชื่อเสียงของสินค้า และความสามารถของผู้แทนจำหน่ายหรือผู้ค้าท้องถิ่น

ตัวแบบที่ 2 เป็นรูปแบบของการส่งออกเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคเช่นเดียวกับรูปแบบที่ 1 แต่มีความแตกต่างกันที่การเพิ่มขึ้นในบทบาทของผู้ประกอบการไทยใน Value Chain โดยกิจกรรมการผลิตในประเทศไทย และกิจกรรมการจัดจำหน่ายในประเทศเมียนมา เป็นการประกอบการโดยนักลงทุนไทยทั้งหมด โดยนักลงทุนไทยจะรับบทบาทเป็นทั้งผู้นำเข้า (Importer) และผู้จัดจำหน่าย (Distribution) ในประเทศเมียนมา ซึ่งการที่ผู้ส่งออกเข้าไปลงทุนเป็นผู้นำเข้าในประเทศเป้าหมายด้วยตนเอง ทำให้สามารถควบคุมช่องทางการค้าและการเข้าถึงลูกค้าท้องถิ่นได้โดยตรง ส่งผลให้เกิดความยั่งยืนในการส่งออกสินค้าของตน เพราะช่วยลดการพึ่งพาอาศัยผู้นำเข้าท้องถิ่น ซึ่งในภายหลังอาจตัดสินใจนำเข้าสินค้าประเภทเดียวกันจากประเทศอื่นได้ นอกจากนี้ การค้าในรูปแบบนี้ ผู้ประกอบการไทยยังได้ประโยชน์เพิ่มเติมในแง่ที่ว่า กิจกรรมส่วนที่เป็นการค้า เป็นส่วนกิจกรรมที่มีประโยชน์และผลตอบแทนทางธุรกิจที่ค่อนข้างสูงตามหลักของ Smile Curve

ตัวแบบที่ 3 เป็นกรณีที่สินค้าที่ผลิตในประเทศไทยจะถูกส่งออกไปเป็น Industrial Goods ป้อนให้กับการผลิตในเมียนมา ซึ่งก็เป็นการลงทุนของผู้ประกอบการไทย การค้ารูปแบบนี้เป็นการใช้ประโยชน์จากความแตกต่างในระดับของการพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและเมียนมา เกิดเป็นฐานการผลิตร่วมกัน ภายใต้การค้ารูปแบบนี้ ผู้ประกอบการไทยจะมีบทบาทในการควบคุม Value Chain ในการผลิต และสามารถกำหนดว่าการผลิตแบบใดควรจะผลิตในประเทศไทย และการผลิต เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้ง 2 ประเทศ ทั้งนี้จากการเปรียบเทียบระดับการพัฒนาและความได้เปรียบเสียเปรียบของความสามารถในการผลิตของไทยกับของเมียนมาในปัจจุบัน การผลิตด้านต้นน้ำในประเทศไทยควรเป็นการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีและทักษะของแรงงานที่สูงกว่าการผลิตที่จะเกิดขึ้นในเมียนมา ซึ่งในปัจจุบันน่าจะเน้นการผลิตที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยสินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตในประเทศเมียนมา อาจจะจัดจำหน่ายเฉพาะในประเทศเมียนมา หรือส่งไปขายยังตลาดทั่วโลก (รวมถึงส่งกลับมาขายในประเทศไทย)

โครงการย่อยนี้ได้สรุปอุตสาหกรรมและกิจการเป้าหมาย ตลอดจนตัวแบบการเชื่อมโยงการค้า-การลงทุนที่เหมาะสม ดังตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 ตัวแบบการเชื่อมโยงการค้าชายแดน-การขนส่งชายแดน-การลงทุนในเมียนมาแยกตาม
อุตสาหกรรมเป้าหมาย

ประเภทสินค้า / อุตสาหกรรม/กิจการ	ตัวแบบที่ 1 ส่งออกอย่างเดียว	ตัวแบบที่ 2 ส่งออกและจัดจำหน่าย	ตัวแบบที่ 3 เชื่อมโยงการผลิต
น้ำมัน	✓	✓	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากฝั่งไทย เป็นสินค้าสำเร็จรูปอยู่แล้ว
อุปกรณ์และเครื่องใช้ไฟฟ้า	✓	✓	✓
เครื่องดื่มและอาหาร	✓	✓	ขั้นตอนการผลิตปลายน้ำมี Value added สูงกว่าด้าน ต้นน้ำ ดังนั้นควรจะต้องอยู่ที่ ฝั่งไทย
สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม	✓	✓	✓
วัสดุก่อสร้าง	✓	✓	ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากฝั่งไทย เป็นสินค้าสำเร็จรูปอยู่แล้ว
เครื่องจักรกลการเกษตร	✓	✓	ควรจะผลิตในประเทศไทย ทั้งหมด
ผลิตภัณฑ์สุขภาพ	✓	✓	ควรจะผลิตในประเทศไทย ทั้งหมด

จากการพิจารณารูปแบบการขนส่งข้ามแดนที่เป็นอยู่ในปัจจุบันตามที่น่าเสนอในรูปข้างต้น จะเห็นว่า ผู้ประกอบการขนส่งไทย จะได้รับประโยชน์อย่างมาก หากการขนส่งของรถที่เข้ามารับการถ่ายสินค้าเพื่อขนส่งเข้าไปในเมียนมา เป็นธุรกิจที่ผู้ประกอบการไทยมีส่วนเป็นเจ้าของอยู่ด้วย เพราะจะทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถนำเสนอบริการให้แก่ลูกค้า ครอบคลุมตั้งแต่จุดต้นทางของการขนส่งไปยังปลายทางสุดท้ายของการขนส่ง ทำให้เกิดโอกาสทางธุรกิจที่สูงขึ้น และสามารถกำกับดูแลให้บริการการขนส่งทั้ง 2 ทอดมีการประสานกันอย่างแท้จริง ดังนั้น แนวทางการส่งเสริมการขนส่งข้ามแดนของผู้ประกอบการไทยในกรอบของการศึกษานี้ คือ การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยที่ทำการขนส่งข้ามแดนอยู่แล้ว มีโอกาสและศักยภาพที่จะเข้าไปจัดตั้งธุรกิจการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ในประเทศเมียนมาได้ ซึ่งนอกจากจะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถควบคุมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จากต้นทางในไทยไปยังปลายทางเมียนมาได้อย่างครบวงจร ยังเป็นช่องทางหรือบันไดที่ผู้ประกอบการไทยใช้ต่อยอด เพื่อขยายไปสู่ธุรกิจบริการขนส่งและโลจิสติกส์ให้กับลูกค้ารายใหม่ภายในประเทศเมียนมาได้อีกด้วย

การประเมินศักยภาพในการแข่งขันเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Competitiveness) ของผู้ประกอบการไทยในสถานการณ์แข่งขัน

การประเมินศักยภาพของผู้ประกอบการในการขยายการค้าและการลงทุนเข้าไปในเมียนมา ตั้งอยู่บนกรอบความคิดที่สำคัญ 2 ประการคือ 1) ตลาดเมียนมามีลักษณะเป็นตลาดเกิดใหม่ (Emerging Markets) ที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระยะอันใกล้ในอัตราที่ค่อนข้างสูง ในขณะเดียวกัน เนื่องจาก

ประเทศเมียนมากำลังอยู่ในช่วงเริ่มแรกของการเปิดประเทศและการปรับโครงสร้างของประเทศให้เป็นสากล เกิดความไม่พร้อมในสถาบันที่ทำหน้าที่เป็นตัวกลางและกลไกในการขับเคลื่อนตลาดทั้งที่เป็นตลาดทุน ตลาดสินค้า และตลาดแรงงาน จึงเป็นตลาดที่ผู้ประกอบการจะต้องเผชิญความเสี่ยงและความไม่แน่นอนในหลายด้าน และ 2) ชาติดะวันตกมีแนวโน้มที่จะยกเลิกมาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจต่อเมียนมาในไม่ช้านี้ ผู้ประกอบการไทยโดยเฉพาะ SME จึงมีเวลาไม่มากนักในการวางรากฐานการค้าและการลงทุนของตนในตลาดเมียนมาก่อนที่บริษัทจากนานาชาติจะหลั่งไหลเข้าไป

โครงการนี้ได้ทำการประเมินศักยภาพของผู้ประกอบการไทยโดยใช้วิธีการสำรวจด้วยแบบสอบถามผ่านการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีความเข้าใจหรือประสบการณ์ในการประกอบธุรกิจและการลงทุนในเมียนมา และได้ข้อสรุปที่สำคัญ ดังนี้

- ผู้ประกอบการไทยมีความคิดเห็นที่ค่อนข้างก้าวหน้าเกี่ยวกับประโยชน์ทางธุรกิจที่ได้รับจากการขยายการค้าและธุรกิจเข้าไปในเมียนมา ผู้ประกอบการไม่ค่อยสนใจในผลประโยชน์ขั้นพื้นฐาน เช่น การลดต้นทุนหรือการลดค่าใช้จ่ายทางธุรกิจ แต่ผู้ประกอบการกลับให้ความสำคัญกับผลประโยชน์ขั้นก้าวหน้าที่จะได้รับการลงทุนในเมียนมา ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถที่จะพื้นฐานของความยั่งยืนของการประกอบธุรกิจในระยะยาว ได้แก่ โอกาสในการขยายตัวทางธุรกิจอันเป็นผลจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของตลาดเมียนมา การกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจ และการเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการในธุรกิจระหว่างประเทศระยะยาว
- ผู้ประกอบการไทยยังไม่อยากเสี่ยงที่จะเข้าไปลงทุนเป็นจำนวนมากในเมียนมา ทั้งในการลงทุนตั้งสาขา หรือการลงทุนด้านการผลิต ส่วนใหญ่ยังมีความเห็นว่า อยากจะขยายธุรกิจผ่านการส่งออกและการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายในเมียนมาเป็นหลัก ยกเว้นในกรณีของธุรกิจสิ่งทอและและธุรกิจวัสดุก่อสร้าง
- ผู้ประกอบการไทยมองว่าปัญหาที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขยายธุรกิจเข้าไปในเมียนมา คือ ปัญหาเชิงสถาบันและโครงสร้างพื้นฐาน แต่ไม่ได้มองที่จะใช้ประโยชน์จากความคุ้นเคยและประสบการณ์ของผู้ประกอบการไทย มาสร้างเป็นโอกาสและความได้เปรียบของผู้ประกอบการไทยที่เหนือกว่าผู้ประกอบการที่เป็นคู่แข่งจากต่างชาติ
- ผู้ประกอบการไทยทุกกลุ่มมีความเห็นตรงกันว่า ผู้ประกอบการจีน เป็นคู่แข่งที่มีความสำคัญที่สุด รองลงมามองว่าเป็นผู้ประกอบการเมียนมาเอง (ในระดับท้องถิ่น) และญี่ปุ่น (ในระดับธุรกิจใหญ่)
- ผู้ประกอบการไทยมองว่ามีความได้เปรียบจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่อยู่ติดกับเมียนมา และความเข้าใจในวัฒนธรรมของเมียนมาและการมีเครือข่ายท้องถิ่นที่พัฒนาจากการค้า แต่เสียเปรียบเรื่อง ความชัดเจนของยุทธศาสตร์และกรอบความคิดในการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ ความสามารถในการยอมรับความเสี่ยง ความสามารถด้านการตลาดและการพัฒนาสินค้าและนวัตกรรมให้เหมาะสมกับตลาดเมียนมา
- ความพึงพอใจของผู้ประกอบการไทยที่มีต่อการสนับสนุนจากภาครัฐในทุกมิติอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ และสิ่งที่ต้องการหลักคือ การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านการบริหารธุรกิจ

และห่วงโซ่การค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาความสามารถในการบริหารความเสี่ยงจากการขยายธุรกิจเข้าไปในเมียนมา ความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ในเมียนมา และการพัฒนาเครือข่ายผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการเมียนมา

จากการประเมินขีดความสามารถ สามารถสรุปได้ว่า ผู้ประกอบการไทยควรได้รับการยกระดับขีดความสามารถที่สำคัญในด้านต่างๆ คือ ความสามารถด้านการปรับตัวในการทำธุรกิจในเมียนมา (ประกอบด้วย ความสามารถในการปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมใหม่ ความสามารถในการยอมรับและบริหารจัดการความเสี่ยง) ความสามารถด้านการตลาดและการพัฒนาสินค้าและนวัตกรรมให้เหมาะสมกับตลาดเมียนมา และการพัฒนาบุคลากรที่มีความสามารถในการทำธุรกิจในเมียนมา

การสร้างแผนงานในการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยทั้งภาคการค้า และภาคการให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทย

โครงการย่อยได้ สรุปแผนงานกลยุทธ์ออกเป็น 2 กลุ่มตามรูปแบบและขอบเขตของการขยายธุรกิจ กลยุทธ์ โดยกลยุทธ์กลุ่มแรกคือการยกระดับโอกาสและขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ในการทำการขนส่งและโลจิสติกส์ข้ามแดนระหว่างไทยกับเมียนมา ส่วนกลยุทธ์กลุ่มที่สองคือการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยที่เป็นทั้งผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการ ในการเข้าไปลงทุนขยายธุรกิจของตนในประเทศ เมียนมา มีรายละเอียดดังนี้

1. กลยุทธ์ในการส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการไทยในการค้าและขนส่งสินค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา ทำได้ใน 3 แนวทาง คือ

ก. กลยุทธ์ในการสร้างโอกาส เป็นกลยุทธ์ในการปรับปรุงปัจจัยภายนอก คือ สภาวะแวดล้อมภายนอก (Ecosystems) เพื่อสร้างโอกาสใหม่หรือธุรกิจใหม่ ๆ ให้กับการค้าชายแดนและ บริการขนส่งของไทยที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน

ข. กลยุทธ์ในการลดความเสี่ยง เป็นอีกกลุ่มกลยุทธ์ที่ใช้ปรับสภาวะแวดล้อมภายนอก แต่ มุ่งเน้นการช่วยลดความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่มีอยู่ในเมียนมา ซึ่งเป็นตลาดเกิดใหม่

ค. กลยุทธ์ในการเพิ่มศักยภาพ เป็นกลยุทธ์ที่ปรับปรุงปัจจัยภายใน คือ ความสามารถในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการไทย

2. กลยุทธ์ในการส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการไทยในการขยายการค้าและลงทุนในเมียนมา เป็นมาตรการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยมีโอกาสและความสามารถในการเข้าไปประกอบธุรกิจและ ลงทุนในเมียนมา อาจแบ่งแยกตามรูปแบบของการสนับสนุนได้เป็น 6 ด้าน คือ

ก. การสนับสนุนด้านข้อมูล

ข. การสนับสนุนด้านการพัฒนาบุคลากร

ค. การสนับสนุนด้านการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ประกอบการไทย

ง. การสนับสนุนด้านการสร้างเครือข่ายกับผู้ประกอบการท้องถิ่น

จ. การสนับสนุนด้านการเงิน

ฉ. การสนับสนุนด้านอื่นๆ

จะเห็นได้ชัดว่า กลยุทธ์ที่นำเสนอไม่ได้มีเป้าหมายมุ่งเน้นการให้การสนับสนุนทางการเงินโดยตรงแก่ผู้ประกอบการ แต่ส่วนใหญ่จะเป็นแนวทางการสนับสนุนที่จะหนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถจัดการความเสี่ยงและลดความเสี่ยงในด้านต่างๆที่อาจเกิดขึ้นจากการประกอบธุรกิจในเมียนมา ซึ่งเป็นตลาดเกิดใหม่

บทที่ 3

การเดินทางสำรวจข้อมูล ณ สหพันธรัฐมาเลเซียและสิงคโปร์ ระหว่างวันที่ 18-21 มกราคม พ.ศ. 2559

3.1 บทนำ

ระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางบกนั้นมีความซับซ้อนกว่าทางเรือหรือทางอากาศ เนื่องจากมีความจำเป็นที่ยานพาหนะและผู้ประกอบการบรรทุกสินค้าต้องเข้ามาในประเทศด้วย ปัจจุบัน หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนนั้นมีด้วยกันหลายหน่วยงานตามภารกิจที่แตกต่างกันไป อาทิ กรมศุลกากรรับผิดชอบตรวจตราสินค้านำเข้าและส่งออก กรมการขนส่งทางบกกำกับดูแลรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศและพนักงานขับรถ กองตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดูแลการข้ามแดนของพนักงานขับรถ รวมไปถึงหน่วยงานที่กำกับดูแลสินค้าแต่ละประเภทได้แก่ กรมธุรกิจพลังงาน กรมป่าไม้ กรมวิชาการเกษตร กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ เป็นต้น การบริหารจัดการโดยมีองค์กรที่เกี่ยวข้องจำนวนมากนั้นทำได้โดยลำบาก ยากต่อการตรวจสอบและดำเนินการอย่างทันกาล เนื่องจากไม่มีหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบโดยตรง ไม่มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศข้อมูลที่รวมศูนย์ อีกทั้งยังมีความจำเป็นต้องทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าข้ามแดน(ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง) ทำให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากกรอบความตกลงอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนงานเรื่องการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเป้าหมายสำคัญเพื่อสร้างองค์ความรู้และข้อเสนอแนะทางนโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมการปรับเปลี่ยนด้านองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยโครงการย่อยแรกจะมุ่งเน้นการวิเคราะห์รูปแบบองค์กรและการจัดการองค์กรของหน่วยงานภาครัฐที่เหมาะสมเพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในขณะที่โครงการย่อยที่สองเป็นการศึกษาแนวทางยกระดับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ระบบการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศสหพันธรัฐมาเลเซียและสิงคโปร์นั้น จัดว่ามีความทันสมัย เป็นสากล และมีประสิทธิภาพสูงสุดแห่งหนึ่งในโลก อีกทั้ง 2 ประเทศต่างเป็นสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นต้นแบบที่ดีสำหรับประเทศไทยหากจะเข้าไปศึกษาระบบและนำมาประยุกต์ใช้กับระบบของไทย ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงตัดสินใจไปเก็บข้อมูลที่สองประเทศนี้ โดยจะเข้าไปสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานภาครัฐและภาควิชาการ ถึงรูปแบบการดำเนินการ วิธีการแนวทางการปฏิบัติงาน และเข้าไปศึกษาในพื้นที่จริง ตลอดจนสอบถามบริษัทผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ผ่านระบบดังกล่าว รวมถึงสอบถามปัญหาที่พบในส่วนของประเทศไทย เพื่อนำต้นแบบนี้มาประยุกต์ใช้กับประเทศไทยต่อไป

3.2 คณะผู้เดินทางและกำหนดการเดินทาง

ในการสำรวจภาคสนามประกอบด้วยนักวิจัยและผู้ช่วยนักวิจัยรวม 5 คน ดังนี้

- | | |
|--------------------------------|------------------|
| 1. รศ. ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ | รองหัวหน้าแผนงาน |
| 2. นางสาวประภาวี วงษ์บุตรศรี | นักวิจัยร่วม |
| 3. ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา | นักวิจัยร่วม |
| 4. นางสาววรรณภา วัฒนบุญเลี้ยง | นักวิจัยร่วม |
| 5. นางสาวนันทา เจริญปัญญาอิง | ผู้ช่วยนักวิจัย |

นอกจากนี้ยังมีคณะทำงานจากสกว.และโครงการสังเคราะห์งานวิจัยด้านโลจิสติกส์ ดังรายนามต่อไปนี้ เข้าร่วมด้วย

1. อ.ดร. สิริัญญา ทองชาติ
2. นางสาววิภาดา แซ่เจี้ยว
3. นางสาว วรลักษณ์ รักใคร่



รูปที่ 3-1 คณะผู้เดินทาง (แผนงาน+โครงการสังเคราะห์+ผู้ประสานงานสกว.)

ตารางที่ 3-1 กำหนดการเดินทาง

วันจันทร์ที่ 18 มกราคม 2559	7:00 น. 8:45 น. 11:15 น. 13:30 น. 16:30 น. 18:30 น. 19:30 น.	นัดเจอที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ออกเดินทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยเที่ยวบิน TG415 ถึงท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ ผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมือง เดินทางไปยังปู ตราจายา ที่ทำการรัฐบาลกลางสหพันธรัฐมาเลเซีย เข้าสัมภาษณ์ <u>สถาบันการขนส่ง (MITRANS) Universiti Teknologi MARU</u> เข้าสัมภาษณ์ <u>Mr. Vijaya Kumar Munisamy, Seagull Malaysia</u> ออกเดินทางจาก Port Klang ไปที่พักในเมืองกัวลาลัมเปอร์ ถึงกัวลาลัมเปอร์ รับประทานอาหารเย็น สรุปการเก็บข้อมูลและพักผ่อน
วันอังคารที่ 19 มกราคม 2559	7:30 น. 8:30 น. 12:00 น. 13:30 น. 15:00 น. 18:00 น. 20:00 น.	รับประทานอาหารเช้า ออกเดินทางไปยังรัฐยะโฮร์บาห์ เดินทางถึงเมืองมะละกา รับประทานอาหารกลางวัน เดินทางต่อไปยังรัฐยะโฮร์บาห์ เข้าสัมภาษณ์ <u>LIMA BINTANG LOGISTICS SDN. BHD. ที่ Senai Logistics Park</u> เดินทางมาด่าน <u>Sultan Iskandar Complex Customs</u> เดินทางถึงที่พัก รับประทานอาหารเย็น พักผ่อน (พักที่ยะโฮร์ บาห์)
วัน พุธ ที่ 20 มกราคม 2559	7:30 น. 9:00 น. 12:00 น. 13:30 น. 16:00 น. 17:00 น.	รับประทานอาหารเช้า เข้าสัมภาษณ์ <u>Assoc. Prof. Ir. Dr. Mohd Fadhil Bin Md Din ที่ Universiti Teknologi Malaysia, Johor Bahru และ Iskandar Regional Development Authority</u> เข้าสัมภาษณ์ <u>Agility Logistics SDN. BHD. ที่ Johor Bahru</u> เดินทางผ่านแดนเข้าสิงคโปร์ ผ่านด่านสะพานแห่งที่ 2 (Second Link Border Checkpoint) และรับประทานอาหารกลางวัน เดินทางถึงที่พัก รับประทานอาหารเย็น พักผ่อน (พักที่สิงคโปร์)
วันพฤหัสบดีที่ 21 มกราคม 2559	7:30 น. 9:00 น. 10:00 น. 12:30 น. 13:30 น.	รับประทานอาหารเช้า เดินทางไปยัง National University of Singapore เข้าสัมภาษณ์ <u>The Logistics Institute- Asia Pacific ที่ NUS</u> รับประทานอาหารกลางวัน สรุปข้อมูลการดำเนินงาน และเดินทางไปยังท่าอากาศยาน Changi

	15:30 น.	ถึงท่าอากาศยาน เซ็กส์มาระ
	18:15 น.	ออกเดินทางจากท่าอากาศยาน Changi ด้วยเที่ยวบิน TG408
	19.35 น.	กลับถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.3 สรุปข้อมูลจากการดูงาน

เรียงตามลำดับการไปเยี่ยมชมและเก็บข้อมูลได้ดังนี้

วันจันทร์ที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2559

สถาบันการขนส่ง (MITRANS) Universiti Teknologi MARA

MITRANS เป็นสถาบันการขนส่งของมาเลเซียที่จัดตั้งขึ้นโดย Universiti Teknologi MARA ร่วมกับรัฐบาลของมาเลเซีย มีหน้าที่ให้คำปรึกษาหน่วยงานราชการและเอกชน ตลอดจนจัดการฝึกอบรมให้กับภาครัฐและภาคเอกชนในด้านการวางแผนและการพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ ที่ผ่านมา MITRANS ได้ทำงานวิจัยจำนวนมากให้กับ Malaysia Logistics Council และมีส่วนสำคัญในการผลักดันนโยบายด้านโลจิสติกส์ของมาเลเซีย ปัจจุบันมี Prof. Dr. Saadiah Yahya เป็นผู้อำนวยการของ MITRANS

ทางคณะผู้เดินทางได้พบทีมงานวิจัยของ MITRANS หลายท่าน โดย Dr. Jaafar ซึ่งเป็นนักวิจัยด้าน Trade Facilitation ของมาเลเซีย ได้กล่าวถึงนโยบายของมาเลเซียว่าหลังจากที่ประเทศได้เข้าร่วมกับ WTO และ GATT ก็มีการก่อตั้ง Malaysia Logistics Supply Chain Council (MLSC) เพื่อผลักดันนโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศ มีการกำหนดเขตเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ UTARA, East Coast, SABAM, Iskandar เป็นต้น โดยในเขต Iskandar จะเน้นไปที่การผลิต การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์เป็นหลัก ตาม Logistics Road Map 2010

ในด้านโครงสร้างพื้นฐานของมาเลเซีย ปัจจุบันท่าเรือหลักของมาเลเซียคือ Port Klang (Rank 12) และ Tanjung Pelepas Port (Rank 19) ก็มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและเน้นสินค้าถ่ายลำ โดยสินค้า 98.5% ของมาเลเซียเข้าออกทางทะเล มีเพียง 1.5% เท่านั้นที่เข้าออกผ่านพรมแดนทางบก

ในด้านการจัดองค์กรของภาครัฐ ที่ผ่านมา MLSC ไม่สามารถผลักดันนโยบายได้เอง เพราะไม่มีอำนาจทางรัฐ เป็นเพียงคณะกรรมการร่วมเท่านั้น แต่รัฐบาลปัจจุบันได้พยายามจัดงานด้านโลจิสติกส์ไปให้กระทรวงคมนาคม ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดองค์กร

ทางมาเลเซียมองว่า ประเทศมาเลเซียยังมีความตื่นตัวเกี่ยวกับ AEC ไม่เท่ากับประเทศไทย โดยเฉพาะในหน่วยงานภาครัฐ ยังไม่ได้มีการกำหนดเส้นทางอนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้าทางบกที่ชัดเจน มีเพียงการแลกโควตาถาวรทุกสินค้ากับไทย 200 คันเท่านั้น และมองว่าอุปสรรคสำคัญคือเรื่องของ Regulation ซึ่งยังมีปัญหาในเชิงองค์กร และปัญหาในด้านการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงปัญหาบุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งก็น่าจะใกล้เคียงกับไทย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมาเลเซียเป็นสมาชิกใน TPP ซึ่งมีบทบาทมากในการกำหนดนโยบายการค้าระหว่างประเทศ ก็อาจจะเป็นแรงผลักดันให้ต้องมีการพัฒนา

ในส่วนของการขนส่งสินค้าผ่านแดนนั้น เอกสารของมาเลเซียยังไม่ใช้ระบบ Paperless ยังเป็นระบบ Manual อยู่ซึ่งเสียเวลาและล่าช้ามาก โดยเบื้องต้นได้จะมีการทดลองใช้ระบบ U-Customs (ย่อจาก Ubiquitous Customs) ซึ่งรวม web ของแต่ละหน่วยงานที่ต้องขออนุญาตมาไว้ที่เดียวกันในบางพื้นที่ เริ่มทดลองในช่วงเดือนกรกฎาคม 2559 นี้ ก่อนจะเริ่มใช้ทั้งระบบในช่วงปี 2560



รูปที่ 3-2 ดูงานที่ Malaysian Institute Of Transport (MITRANS)

Mr. Vijaya Kumar Munisamy, Seagull Malaysia

Seagull หรือบริษัททวงคืนกนกนางนวล เป็นบริษัทสัญชาติไทยที่ก่อตั้งเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2514 เป็นบริษัทผู้ผลิตเครื่องครัวสเตนเลสตีลรายใหญ่ และมีสาขาตัวแทนจำหน่ายหลายแห่งในโลก โดยเฉพาะมี

การตั้งสาขาผู้แทนจำหน่ายและรับส่งซื้อสินค้าที่ Port Klang ของมาเลเซียเรียกว่า Seagull Logistics Sdn Bhd ซึ่งมีการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางบกระหว่างพรมแดนไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์

ในการเข้าสัมภาษณ์ Seagull Malaysia ในครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้รับการต้อนรับจาก Mr. Vijaya Kumar Munisary – Director of Business Development มาเล่าถึงระบบการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยมาเลเซียและสิงคโปร์

Mr. Kumar ได้ให้ความเห็นว่า การขนส่งปัจจุบันมี 2 ส่วนหลักคือส่วนในไทย จะใช้เวลาทางรถบรรทุกประมาณ 18-20 ชม. จากกรุงเทพฯ มายังพรมแดนสะเดา เป็นระยะทาง 1,300 กม. และส่วนในมาเลเซียใช้เวลาทางรถบรรทุกประมาณ 12-14 ชม. จากพรมแดนบูกิตคายูอิตัม มายัง Johor Bahru ก่อนจะข้ามพรมแดนไปยังสิงคโปร์ สาเหตุที่การขนส่งทางรถบรรทุกยังได้รับความนิยมมากกว่าทางเรือเพราะสามารถส่งแบบ Door-to-Door และรวดเร็วกว่า

ปัญหาที่พบที่ด่านพรมแดนสะเดาของไทย คือ เวลาในการเปิดปิดด่านค่อนข้างจำกัด ปิดตอนกลางคืนและวันหยุดราชการ และไม่ชัดเจน ทำให้รถบรรทุกต้องรอข้ามวัน หากไม่สามารถมาส่งได้ตามเวลานอกจากนั้นยังต้องการเอกสารที่เป็นกระดาษ หรือ fax (โดยเฉพาะเอกสาร BOI) ซึ่งทำให้เสียเวลามาก ไม่สามารถส่งทาง electronics ได้ และความเข้มงวดของด่านแต่ละด่านก็แตกต่างกัน แต่ก็มีความสะดวกสบายให้กับผู้ส่งสินค้าบ้าง φόร์มทั้งหมดยังคงเป็นภาษาไทย การระบุซื้อสินค้ายังไม่ตรงกับสากลทีเดียวนัก ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับด่านของมาเลเซีย ซึ่งระบบเหมือนกัน (ความเข้มงวดขึ้นกับเจ้าหน้าที่ เอกสารยังคงเป็น paper เพียงฟอร์มมีหลายภาษาขึ้นเท่านั้น) และยังพบปัญหาหลายบริษัทไม่ได้มาลงทะเบียนในเว็บของทางการ ทำให้ยากต่อการสืบค้นและอ้างอิง

สำหรับด่านสิงคโปร์และ Johor Bahru นั้นเป็นด่านที่เปิด 24 ชม. ไม่มีการปิดใดๆ ตลอดทั้งปี ข้อมูลการขนส่งทั้งหมดของสิงคโปร์นั้นเก็บในฐานข้อมูลอย่างดี โดยสามารถสืบค้นข้อมูลบริษัทได้หมด เชื่อมโยงตรวจสอบได้หมด จัดว่ามีประสิทธิภาพมาก และมีความเข้มงวดสูง ยากต่อการลักลอบ การผ่านแดนไปยังสิงคโปร์นั้น รถบรรทุกทุกคันต้องมี Autopass ซึ่งสิงคโปร์จะเก็บค่าผ่านทางคันละประมาณ SGD40 ซึ่งรวมค่าประกันแล้วด้วย การผ่านแดนเข้าสิงคโปร์นั้น รถบรรทุกสามารถผ่านได้เลย แต่คนขับยังต้องลงจากรถเพื่อผ่าน Immigration อยู่ แต่ก็เสียเวลาน้อยมาก โดยปกติถ้าไม่มีการติดขัดจะใช้เวลาไม่เกิน 1-2 นาทีเท่านั้น ซึ่งปริมาณรถที่ผ่านพรมแดน Johor Bahru นั้นนับเป็นประมาณ 7 เท่าของที่ผ่านพรมแดนสะเดาของไทย



รูปที่ 3-3 ดูกงานที่ Seagull Logistics SDN BHD, Malaysia

วันอังคารที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2559

LIMA BINTANG LOGISTICS SDN. BHD. ที่ Senai Logistics Park

Lima Bintang Logistics เป็นบริษัทโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ซึ่งให้บริการการขนส่งผ่านแดน การขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางอากาศ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรม Senai รัฐ Johor Bahru ก่อตั้งเมื่อปีค.ศ. 1991 มีสำนักงานทั้งในประเทศสิงคโปร์ และอีก 7 แห่งในมาเลเซีย จุดแข็งของบริษัทนี้อยู่ที่ความชำนาญในการขนส่งสินค้าจำพวกน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซธรรมชาติ โดยรับบริการขนส่งให้กับบริษัทขนาดใหญ่ เช่น Petronas, PTTEP เป็นต้น บริการของ Lima Bintang ปัจจุบัน 80% ยังเป็นกลุ่มน้ำมันเชื้อเพลิง ขณะที่ 20% จะเป็นอุปกรณ์ขนาดใหญ่ เช่น อุปกรณ์เครื่องจักรสำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน นอกจากการขนส่งแล้ว บริษัทนี้ยังรับเป็นที่ปรึกษาและเป็น Customs Broker ให้กับบริษัทน้ำมันและก๊าซธรรมชาติอีกด้วย

ในการเข้าสัมภาษณ์ Lima Bintang Logistics ในครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้รับการต้อนรับจาก Mr. Robert, Tan Kian Kuan Chairman ของบริษัท ซึ่งมาให้อธิบายเกี่ยวกับการผ่านแดนระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์ เมื่อเปรียบเทียบกับพรมแดนไทยมาเลเซีย

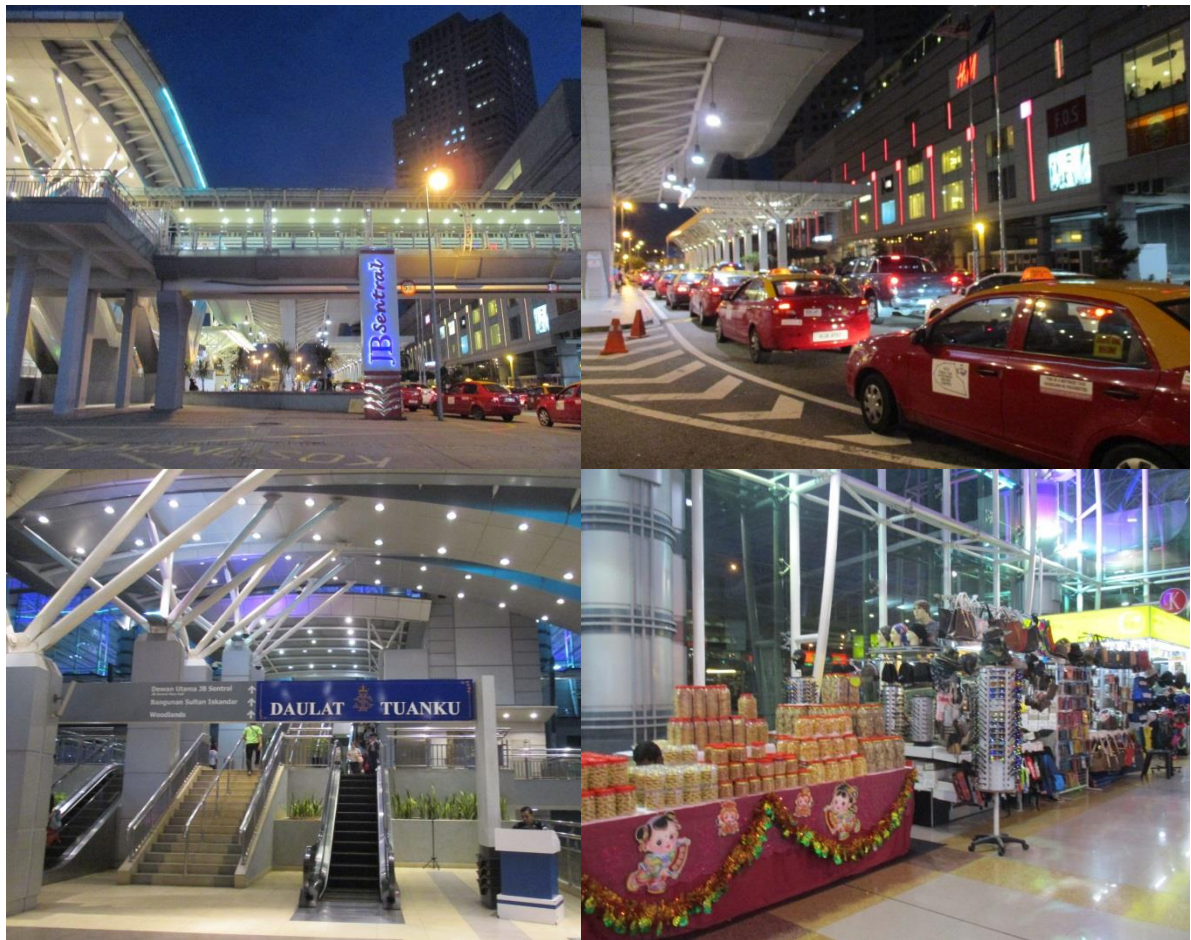
Mr. Robert ให้ความเห็นว่า พรมแดนระหว่างไทยมาเลเซียนั้น การผ่านแดนใช้เวลาเฉลี่ยนานถึง 4 ชั่วโมง ซึ่งแม้จะเปิด 7:00-22:00 น. แต่เจ้าหน้าที่เริ่มงานจริงสายกว่านั้น และหลักเกณฑ์ก็ไม่ชัดเจนขึ้นกับผู้ปฏิบัติ ขณะที่ด่านพรมแดนสิงคโปร์นั้น ระบบทั้งหมดเป็น electronics ไม่ต้องใช้ Agent ท้องถิ่นมาช่วย การเก็บภาษีก็สะดวก เกือบทุก item คิด 7% GST สำหรับบรรทุกสินค้าอันตรายของมาเลเซียนั้นถ้าจะเข้าสิงคโปร์ต้องมี GPS Device ซึ่งรัฐบาลสิงคโปร์สามารถตรวจสอบในระบบได้ตลอด ขณะที่ในส่วนของมาเลเซียและไทยเองนั้น ควบคุมสินค้าอันตรายเฉพาะ Class I (Explosive Item) เท่านั้น การผ่านแดนของสิงคโปร์นั้นจะผ่านเครื่อง X-ray ซึ่งสะดวกและรวดเร็ว และยื่นแบบฟอร์มซึ่งมี Bar Code สามารถ scan ได้ทันที เมื่อข้ามผ่านได้แล้ว ขั้นตอนต่อไปคือผู้ขับขี่ต้องไปผ่านการตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งใช้เวลารวดเร็วมากเพียง 1-2 นาที โดยรวมแล้วหากไม่มีปัญหาจราจรติดขัดที่ด่านสะพานทั้งสองแห่งจะเข้าออกสิงคโปร์ได้สะดวกมาก หากมีเอกสารครบถ้วน

สิ่งที่ Mr. Robert ให้ข้อเสนอแนะสำหรับปรับปรุงด่านพรมแดนไทย มีดังนี้

1. ควรมีการเปิดตลอด 24 ชม.
2. ควรมีการขยายโครงสร้างพื้นฐานที่ด่านชายแดน (โดยเฉพาะที่ด่านสะเดา)
3. ควรยกเลิกการเก็บค่าเข้าเมืองของชาวต่างประเทศ ที่เก็บ 2MYR ทุกครั้งที่ผ่านเข้าออก
4. ควรให้เจ้าหน้าที่มีทักษะด้านภาษาอังกฤษที่ดีกว่านี้
5. ฟอร์มและเอกสาร ต้องมีภาษาอังกฤษ (ปัจจุบันมีเพียงภาษาไทย)



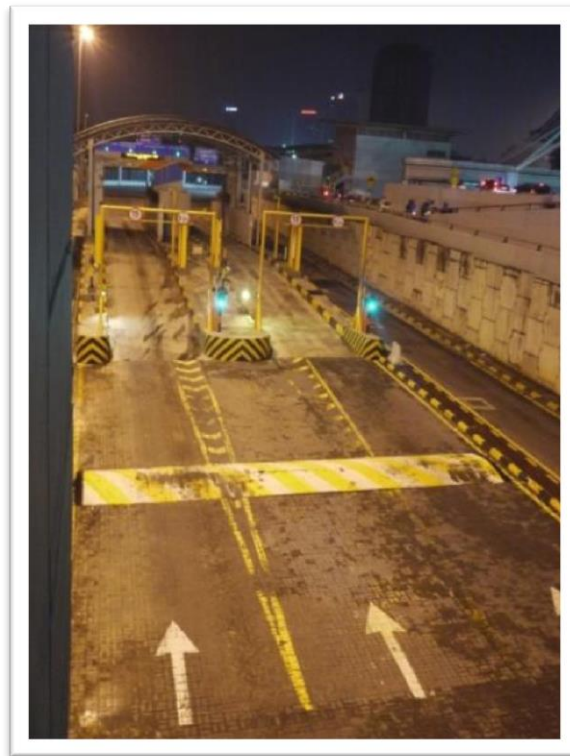
รูปที่ 3-4 ที่งานที่ LIMA BINTANG LOGISTICS SDN BHD, Malaysia



รูปที่ 3-5 บริเวณ ด้านสุลต่าน อิสคандาร์ (Bangunan Sultan Iskandar)

ด้านสุลต่าน อิสคандาร์ ตั้งอยู่ที่ตอนใต้ของรัฐยะโฮร์บาห์ ประเทศมาเลเซีย เปิดทำการทุกวัน ตลอด 24 ชั่วโมง บริเวณภายในด้านกว้างขวาง มีพื้นที่รวม 232,237 ตารางเมตร ภายในอาคารมีระบบที่ทันสมัย เป็นระเบียบ และเข้าใจง่าย มีการแยกส่วนของการทำพิธีศุลกากรและการทำพิธีผ่านแดนออกจากกันอย่างสิ้นเชิง การทำพิธีศุลกากรสำหรับรถบรรทุกทุกขนส่งสินค้า มีบริเวณสำหรับตรวจสอบเป็นสัดส่วน ระบบการตรวจสอบและระบบบันทึกข้อมูลกระทำผ่านระบบคอมพิวเตอร์ทั้งหมด โดยมีช่องให้บริการสำหรับรถยนต์ทุกประเภททั้งหมด 36 ช่องจราจร (ขาเข้า 20 ช่อง และขาออก 16 ช่อง) และมีช่องให้บริการสำหรับรถจักรยานยนต์ 25 ช่อง (ขาเข้า 17 ช่อง และขาออก 8 ช่อง) อย่างไรก็ตาม ในบริเวณด้านพรมแดนแห่งนี้ก็ยังมีจราจรติดขัดในบางช่วง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก สำหรับระยะเวลาที่รถบรรทุกทุกสินค้าต้องใช้ทั้งหมดในการเดินทางผ่านด้านพรมแดนแห่งนี้ เป็นระยะเวลาประมาณ 15-20 นาทีในช่วงเวลาปกติ และสูงถึง 30-40 นาทีในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยยานพาหนะทุกชนิด จะต้องเสียค่าธรรมเนียมในการผ่านด่าน การทำพิธีผ่านแดน ใช้เวลาดำเนินการรวมถึงเวลาที่ต้องใช้ในแถวคอยเพียง 5-10 นาที เท่านั้น เนื่องจากด้านพรมแดนแห่งนี้มีจำนวนช่องให้บริการใน

การตรวจสอบผู้เดินทางมากกว่า 10 ช่องบริการ ช่องให้บริการรถยนต์ทุกประเภท 117 ช่อง (ขาเข้า 78 ช่อง และขาออก 39 ช่อง) และช่องให้บริการรถจักรยานยนต์ทั้งขาเข้าและขาออกฝั่งละ 50 ช่อง ทั้งยังมีระบบการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพ



รูปที่ 3-6 จุดตรวจสอบรถบรรทุกสินค้าที่ด่านสุสานอิสคานดาร์

ข้อดีของด่านพรมแดนแห่งนี้ คือ มีระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกและรวดเร็ว โดยการเดินทางเข้าสู่ด่านจากทางฝั่งมาเลเซีย สามารถเลือกใช้บริการได้ทั้งรถไฟและรถโดยสารประจำทาง โดยที่สถานีของระบบขนส่งทั้งสองประเภท มีทางเชื่อมต่อไปยังตัวอาคารของด่านพรมแดนสุสาน อิสคานดาร์โดยตรง ทำให้สะดวกต่อการเดินทาง และยังทำให้ผู้เดินทางไม่เกิดความสับสนในการเดินทางอีกด้วย

เส้นทางที่เชื่อมต่อจากด่านสุสาน อิสคานดาร์ ไปยังด่านจุดแลนด์สของประเทศสิงคโปร์ มีชื่อว่า Johor-Singapore Causeway เป็นถนนชั้นพิเศษตามมาตรฐานทางหลวงอาเซียน โดยมีช่องจราจรถึง 8 ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการบริการที่มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เส้นทางนี้มีความยาว 1,056 เมตร



รูปที่ 3-7 สภาพถนนที่เชื่อมต่อระหว่างด่านสุลต่าน อิสคานดาร์-ด่านวุตแลนด์

วันพุธที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2559

Transportation Institute, Universiti Teknologi Malaysia, Johor Bahru

Universiti Teknologi Malaysia เป็นมหาวิทยาลัยของรัฐบาล ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงการศึกษา เข้ากับวิถีชีวิตของชุมชน และสอดคล้องกับ Iskandar Regional Development ในการนี้คณะผู้เดินทาง ได้รับการต้อนรับจาก Prof. Mod Fadhill ซึ่งเป็น Director of UTM-Campus Sustainability มาเล่าถึง ความเป็นมาของ UTM และการสนับสนุนกันของ UTM และ IRDA โดยเน้นไปที่ความยั่งยืนทั้งด้าน สิ่งแวดล้อม สังคม พลังงาน น้ำ ของเสีย เศรษฐกิจ โดยมี Motto ของมหาวิทยาลัยว่า UTM “Creates a sustainable culture” เน้นงานวิจัยที่ตอบสนองสร้างความยั่งยืนกับชุมชน

Iskandar Regional Development Authority

Ms. Kamisah Mohd Ghazali ตำแหน่ง Vice President Project & PMO ของ Iskandar Regional Development Authority (IRDA) ได้มาให้ข้อมูลเกี่ยวกับ IRDA ดังนี้

IRDA แต่เดิมนั้นเรียกว่า South Johor Economic Development อยู่ทางทิศใต้ของรัฐ Johor มีพื้นที่ 2,300 ตร.กม. มีขนาดใหญ่เป็น 3 เท่าของประเทศสิงคโปร์ เป็นแผนการดึงดูดนักลงทุนของ มาเลเซียเองและต่างชาติให้เข้ามาลงทุน สร้างรายได้ และพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ ซึ่งนักลงทุนท้องถิ่น ลงทุนประมาณ 60% ขณะที่ในส่วนของต่างชาตินั้น ประเทศหลักที่มาลงทุนคือสิงคโปร์ ที่เหลือคือชาติอื่น ๆ เช่น ญี่ปุ่น จีน ฝรั่งเศส เป็นต้น

IRDA นี้มีท่าเรือ 2 แห่งคือ Johor Port ซึ่งเน้นการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันและก๊าซ และสินค้าทั่วไป ขณะที่ Tanjung Pelepas เป็นท่าเรือที่เน้นสินค้าตู้ และสินค้าถ่ายลำ กิจกรรมทางเศรษฐกิจใน IRDA นั้นได้กำหนดเป็น 9 ประเภท แบ่งตาม zone ต่างๆ โดย zone C จะเน้นด้าน Transportation & Petroleum ซึ่งใกล้เคียงกับท่าเรือ Tanjung Pelepas มีบริษัทที่เข้ามาแล้วจำนวนมาก ได้แก่ Fuji Oil, Hershey, VW, Ecoworld

IRDA นั้นมุ่งที่จะเป็นศูนย์กลางด้านอาหารฮาลาล โดยมีความร่วมมือกับ Universiti Teknologi Malaysia ในการตั้งเป็นศูนย์วิจัย มีการออกใบรับรองอาหารฮาลาล วางแผนจัดจำหน่ายสินค้า และมีห้องวิจัยพัฒนาด้วย สิทธิประโยชน์ของนักลงทุนในพื้นที่มีหลายอย่าง เช่น การลดภาษีรายได้ 50%

จุดเด่นของ IRDA มี 3 ส่วนคือ Hard Infrastructure ซึ่งเน้นไปที่โครงสร้างพื้นฐานที่สมบูรณ์ ได้แก่ ทางด่วนที่เข้าออกพื้นที่ ท่าเรือ Soft Infrastructure ได้แก่ ระบบขนส่งมวลชน รถประจำทาง รถประจำทางด่วนพิเศษ และ Safety ซึ่งมีการเสริมศูนย์ตำรวจในพื้นที่ มีการติดตั้ง CCTV ตลอดทั้งพื้นที่ (เนื่องจาก Johor Bahru ถูกมองโดยต่างชาติว่าเป็นพื้นที่ที่ไม่ปลอดภัยนัก)

ปัจจุบันรัฐบาลมาเลเซียกำลังวางแผนสร้าง Shuttle Train จาก Johor Bahru ไปยังด่าน Woodlands ของสิงคโปร์ โดยตรง และมีการตั้งศูนย์รถประจำทางข้ามประเทศ ผังละ 5 ศูนย์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจระหว่างประเทศ การประสานงานร่วมกับสิงคโปร์ นั้น จะทำโดยการตั้ง Committee ร่วม เรียก Malaysia-Singapore Joint Ministerial Committee (JMC) ซึ่งจะมีการประชุมปรึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างด้านพรมแดน และมีอำนาจตัดสินใจตามขอบเขตที่รัฐบาลกลางกำหนด มี Working Group แบ่งเป็น 6 ด้านคือ ด้านการตรวจคนเข้าเมือง ด้านการคมนาคม ด้านการท่องเที่ยว ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านอุตสาหกรรม และด้านโครงการพิเศษ ซึ่งจะตัดสินใจโดยแต่ละ Workgroup ก่อนส่งไปยัง JMC เพื่อขออนุมัติรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป

เพื่อลดความแออัดของด่าน Johor Bahru แห่งแรก ทางรัฐบาลทั้งสองประเทศได้วางแผนให้ตั้งแต่เดือนมี.ค. 2559 ให้รถบรรทุกสินค้าทั้งหมดต้องผ่านพรมแดนที่ Tuas Second Link เท่านั้น





รูปที่ 3-8 ดูงานที่ Universiti Teknologi Malaysia

Agility Logistics

Agility Logistics เป็นบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่มีสาขามากมายทั่วโลก ในปีที่ผ่านมา มีรายได้รวม 4.85 Billion USD เป็นอันดับ 15 ของอุตสาหกรรม มีการดำเนินการในมากกว่า 100 ประเทศ มีสาขามากกว่า 500 แห่ง มีพนักงานมากกว่า 2 หมื่นคน และได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ที่คูเวตและดูไบ Agility ให้บริการการขนส่งในทุกรูปแบบ เกือบทุกประเภทสินค้า มีคลังสินค้าทั้งที่เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บน และคลังสินค้าทั่วไป โดยเน้นไปที่สินค้าตู้

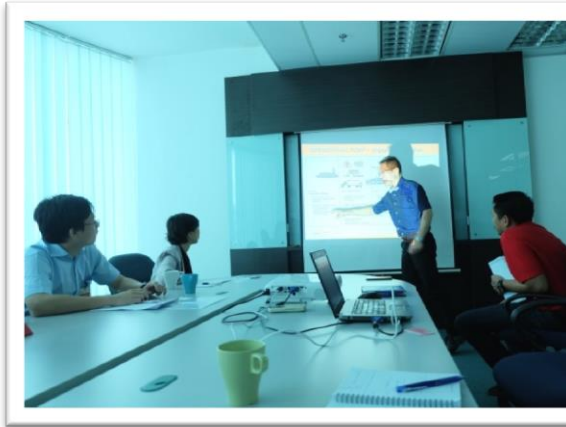
ในการเข้าสัมภาษณ์ Agility Logistics ในครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้รับการต้อนรับจาก Mr. Tan Tze Wee ซึ่งเป็น General Manager ของสาขาบริษัทที่ Johor Bahru มาให้ข้อมูลเกี่ยวกับการผ่านแดนระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์ เมื่อเปรียบเทียบกับพรมแดนไทยมาเลเซีย

Mr. Tan Tze Wee ให้ความเห็นว่า ปัจจุบันการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์แบบ FCL นั้นมีการขนส่งทางถนนจากสิงคโปร์มายังไทยโดยตรง (ประมาณ 50 คัน/เดือน) และมีไปถึงลาว เวียดนาม และจีนด้วย ขณะที่สำหรับ LCL มีเฉพาะระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์เท่านั้น ขณะนี้มาเลเซียอยู่ระหว่างการพัฒนาเนื่องจากต้องให้สอดคล้องกับข้อตกลง TPP (Trans-Pacific Agreement) ซึ่งสิงคโปร์นั้นมีความพร้อมสูงมากและเป็นระบบที่โปร่งใสตรวจสอบได้ทุกขั้นตอน

สำหรับไทยต้องมีการปรับปรุงให้เป็นสากลมากกว่านี้ ข้อเสนอประกอบไปด้วย การแก้ไขปัญหาความแออัดที่ด่านชายแดน ความพยายามลดกระบวนการที่ซับซ้อนและไม่จำเป็นลง การลดเอกสารโดยหันมาใช้ EDI หรือ Paperless System แทนเพื่อความเร็ว และควรมีการเปิดด่าน 24 ชั่วโมงไม่มีวันหยุด ไม่ควรเก็บค่าผ่านแดนสำหรับคนต่างชาติ 2MYR ต่อครั้ง

ปัจจุบันการนำรถบรรทุกเข้าไปสิงคโปร์นั้นสามารถขออนุมัติได้หลายแบบ ทั้งแบบชั่วคราว 7 วัน หรือแบบราย 6 เดือน โดยแต่ละครั้งจะต้องจ่ายเงิน 40SGD เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในประเทศสิงคโปร์ซึ่งจะรวมถึงค่าประกันภัยรูดด้วย คนขับยังต้องผ่านการตรวจคนเข้าเมืองทุกครั้งถ้าไม่ได้ลงทะเบียนขอ Social Pass จากรัฐบาลสิงคโปร์เป็นรายๆ ไป

ในปีค.ศ. 2018 พรมแดนระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์ มีแผนที่จะทำ Single Inspection Point (Co-checkpoint) เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการตรวจสินค้าและผู้โดยสาร โดยมาเลเซียมีแผนที่จะทดลองใช้ U-Customs ในช่วงกลางปีนี้ (พ.ศ. 2559) ซึ่งจะเป็นลักษณะของ National Single Window ที่มีเพียง Platform เดียวสำหรับทุกหน่วยงานที่ต้องขออนุมัติ



รูปที่ 3-9 ดูกานที่ Agility Global Integrated Logistics

วันพฤหัสบดีที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2559

The Logistics Institute- Asia Pacific ที่ National University of Singapore

The Logistics Institute- Asia Pacific (LIAP) เป็นความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัยแห่งชาติสิงคโปร์ (National University of Singapore) กับสถาบันเทคโนโลยีจอร์เจีย (Georgia Institute of Technology) ก่อตั้งในปีค.ศ. 1998 สำหรับการจัดทำหลักสูตรการศึกษาและการวิจัยในด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยสถาบันนี้จะเน้นไปที่งานวิจัยเกี่ยวกับโลจิสติกส์ของเอเชียแปซิฟิก และปัจจุบันมุ่งในงานวิจัย 4 ด้านหลักคือ โลจิสติกส์ของการช่วยเหลือในยามภัยพิบัติ การจัดการความเสี่ยงของโซ่อุปทาน โลจิสติกส์ในเมือง และการเชื่อมโยง IT กับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ มีการจัด Workshop ให้กับผู้ปฏิบัติงานในภาคเอกชนด้วย LIAP ได้รับเงินทุนหลักจากรัฐบาลสิงคโปร์ และมีเงินทุนที่สนับสนุนจากบริษัทผู้ประกอบการด้วย

ในการเข้าสัมภาษณ์ LIAP ในครั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้รับการต้อนรับจาก Prof. Robert De Souza ซึ่งเป็น Director ของ LIAP และได้ให้มุมมองเกี่ยวกับสิงคโปร์ว่า สิงคโปร์ได้วางแผนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางตลาดของภูมิภาคมานานแล้ว และมุมมองของรัฐบาลจะเน้นด้านการค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก มองว่าปัญหาของภูมิภาคนี้คือการขาดโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ กฎและกติกาที่ย่ำแย่และไม่มีการปฏิบัติตาม นอกจากนี้บุคลากรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังไม่มีทักษะที่เพียงพอในด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน อย่างไรก็ตาม เชื่อว่าประเทศในกลุ่มอาเซียนจะมีการปรับตัวให้ทันสมัยมากขึ้นจาก

การที่มี FDI มากขึ้น และประเทศสิงคโปร์ก็มีการปรับเปลี่ยนตัวเองให้เน้นไปทางอุตสาหกรรม hi-tech และเป็นศูนย์กลางของตลาด เป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของบริษัท เพราะมีปัจจัยที่เอื้ออำนวยความสะดวกทางการค้ามากกว่าประเทศอื่นๆ

Dr. Choon ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งข้ามแดนให้ความเห็นว่า การเติบโตของ Iskandar ไม่ได้ทำให้อุตสาหกรรมของสิงคโปร์ลดลงแต่อย่างใด เพราะสินค้าที่ผลิตในมาเลเซียนั้นจะเป็นอุตสาหกรรมชั้นกลาง การผลิตยังต้องเน้นแรงงานเป็นหลัก แต่การขนส่งส่วนใหญ่ก็ไม่ได้ลงท่าเรือมาเลเซีย แต่กลับมาลงที่ท่าเรือสิงคโปร์ เพราะท่าเรือสิงคโปร์มีเทคโนโลยี มีทุกระเบียบที่ดีกว่า มีสายเรือเข้ามามากกว่า ไม่ต้องรอคอยที่ท่านาน สิ่งที่รัฐบาลสิงคโปร์เน้นคือ ไม่สร้างรายได้จากภาษีอากรศุลกากรต่าง ๆ แต่จะอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มากที่สุดที่เป็นไปได้ และเน้นภาษีรายได้แทน การขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์นั้นเกือบทั้งหมดเป็นรถบรรทุกมาเลเซีย ไม่มีรถบรรทุกสิงคโปร์ เพราะค่าใช้จ่ายในการได้มาซึ่งทะเบียนรถในสิงคโปร์นั้นแพงมาก บทบาทของ LIAP คือเขียนคำแนะนำหรือเป็นตัวแทนในกรณีที่รัฐบาลสิงคโปร์ต้องการผู้เชี่ยวชาญเท่านั้น แต่ในตัวรัฐบาลสิงคโปร์เอง ก็มีทีมวิจัยในภาครัฐในการแก้ปัญหาการปฏิบัติการต่างๆ อยู่แล้ว

ทีมงานวิจัยของ LIAP ได้สรุปประเด็นผลกระทบของ AEC ว่า การที่จะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายเสรีของสินค้า จำเป็นต้องลดข้อจำกัดต่างๆ ซึ่งประกอบไปด้วย NTB (Non-Tariff Barrier) และ NTM (Non-Tariff Measure) ที่เป็นอุปสรรคทางการค้า ซึ่งการจะทำให้ประเทศในภูมิภาคลดปัจจัยเหล่านี้ทำได้ยาก เพราะผลประโยชน์ของแต่ละหน่วยงานยังไม่ลงตัว อีกทั้งต้องการปกป้องผลประโยชน์สำหรับกลุ่มบางกลุ่ม เช่น เกษตรกร หรือผู้ประกอบการบางกลุ่มอุตสาหกรรม จึงไม่สามารถทำได้ แต่ในที่สุดจะถูกแรงบีบจากโลกภายนอกให้ดำเนินการ



รูปที่ 3-10 ดูงานที่ The Logistics Institute – Asia Pacific (LIAP-NUS)

บทที่ 4

การเผยแพร่ผลงาน

4.1 บทนำ

เป้าหมายสำคัญของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community, AEC) คือ การสนับสนุนการค้าเสรีและการเป็นฐานการผลิตร่วมกันภายในภูมิภาค ตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่ม ซึ่งผลจากการดำเนินการตามข้อตกลงเหล่านั้น คือการขยายตัว ของการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่าง เต็มรูปแบบ และนโยบายของรัฐบาลก็มุ่งเน้นไปที่การพัฒนา ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารการ จัดการ เพื่อวางแผนและพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานนั้น รัฐบาลได้มีงบประมาณและแผนงานในระดับโครงการที่ชัดเจน แต่ด้านระบบบริหารจัดการยังมีการศึกษาไม่มากนักและยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจน ระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางบกนั้นมีความซับซ้อนกว่าทางเรือหรือทาง อากาศ เนื่องจากมีความจำเป็นที่ ยานพาหนะและผู้ประจำรถบรรทุกสินค้าต้องเข้ามาในประเทศด้วย ปัจจุบัน หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบ การขนส่งสินค้าข้ามแดนนั้นมีด้วยกันหลายหน่วยงานตามภารกิจที่แตกต่างกันไป อาทิ กรมศุลกากร รับผิดชอบตรวจตราสินค้านำเข้าและส่งออก กรมการขนส่งทางบกกำกับดูแลรถบรรทุก สินค้าระหว่างประเทศและพนักงานขับรถ กองตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติดูแลการข้ามแดน ของพนักงานขับรถ รวมไปถึงหน่วยงานที่กำกับดูแลสินค้าแต่ละประเภทได้แก่ กรมธุรกิจพลังงาน กรมป่าไม้ กรมวิชาการเกษตร กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ เป็นต้น การบริหารจัดการโดยมีองค์กรที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก นั้นทำได้โดยลำบาก ยากต่อการตรวจสอบและดำเนินการอย่างทันกาล เนื่องจากไม่มีหน่วยงานกลางที่ รับผิดชอบโดยตรง ไม่มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ข้อมูลที่รวมศูนย์ อีกทั้งยังมีความจำเป็นต้องทบทวน กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง) ทำให้ไทย สามารถใช้ประโยชน์จากกรอบความตกลงอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 การจัดสัมมนา

ในการจัดทำแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดน ทั้งในด้านรูปแบบองค์กร และการเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการ ได้มีการนำเสนอผลการ ศึกษา และระดมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ เพื่อให้ได้แผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดน ในด้านการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง ภาครัฐและเอกชน ยอมรับและสามารถนำไปใช้ได้

รายงานการจัดสัมมนารวบรวมความคิดเห็นการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้กำหนดการจัดประชุมเพื่อเผยแพร่ผลงานจำนวน 3 ครั้งคือ ที่จังหวัดสระแก้ว (วันที่ 5 กรกฎาคม 2559) กรุงเทพมหานคร (วันที่ 22 กรกฎาคม พ.ศ. 2559) และจังหวัดตาก (วันที่ 26 กรกฎาคม 2559) สรุปรายละเอียดการสัมมนาดังนี้

รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนา (กรุงเทพมหานคร)

หน่วยงานราชการ

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

คุณสมยศ ตั้งมีลาภ	รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
คุณธีรสิทธิ์ เศวตศิลา	รองประธาน ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์
ดร.ประจักษ์ ทรัพย์มณี	กรรมการ ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์
ณัฐพันธ์ เกษสาคร	คณะกรรมการสายงานโลจิสติกส์

กรมการขนส่งทางบก

คุณรัชดาพร ไชยอิน	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ รักษาการในตำแหน่งหัวหน้าส่วนประกอบ การขนส่งสินค้า
คุณบุศรา สมใจคิด	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

ว่าที่ พ.ต.ต.บัณฑิต วิชาสะ	สว.ผอ.3 บก.อก.สตรม.
----------------------------	---------------------

กองสารวัตรและกักกัน กรมศุลกากร

คุณเสกสรร วิมลจิตรสอาด	สัตวแพทย์ชำนาญงาน
------------------------	-------------------

กรมวิชาการเกษตร

คุณปาริชาติ นนทสิงห์	นักวิชาการเกษตรชำนาญการ
คุณฐิรัชญา ศรีนาทม	นักวิชาการเกษตรปฏิบัติการ

สำนักส่งเสริมและจัดการสินค้าเกษตร กลุ่มส่งเสริมธุรกิจเกษตร กรมส่งเสริมการเกษตร

คุณศันสนีย์ นิตธรรมพง	
-----------------------	--

สำนักธุรกิจบริการและโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

คุณวีระเดช สากิยลักษณ์	
------------------------	--

โครงการวิจัย "การติดตามงานและการวิเคราะห์สังเคราะห์งานวิจัย กลุ่มโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ประจำปีงบประมาณ 2558"

ดร.สิริญา ทองชาติ	หัวหน้าโครงการ
คุณวิภาวดี แซ่เจียว	
คุณกษณะ เทพจันทร์	

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา

คุณเพิ่มวิทย์ สุขโสตร์	นักจัดการความรู้อาวุโส
------------------------	------------------------

คุณทิพย์วัลย์ โชคประยูรเชียร เจ้าหน้าที่ประสานงานฝึกอบรม
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ รองผู้อำนวยการ

คุณสุมาลี สุขตานนท์ นักวิจัย

คุณสุนันทา เจริญปัญญา ยิ่ง นักวิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คุณกานต์ สายสุริยะกุล

คุณวิฑูรย์ นัคราจารย์

คุณสุขพัฒน์ เทียมปฐม

คุณวรุณ เลิศไพฑูรย์

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา

ภาคเอกชน

สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

คุณเกริกกล้า สนธิมาศ ประธานสมาพันธ์

สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

ดร. ทองอยู่ คงจันทร์

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

คุณมิตินันท์ วิเชียร

ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่ายพัฒนาการค้าระหว่างประเทศ

คุณภคพล พิงพิทยากุล

ผู้ช่วยผู้จัดการ ฝ่ายพัฒนาองค์ความรู้และกำลังพล

สมาคมไทยโลจิสติกส์และการผลิต

คุณเกตุวิภา จรรยาศักดิ์

คุณเกียรติพงษ์ สันตะบุตร

บริษัท อาร์พี-ไฟว์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด

คุณไชย อุปถัมภ์กุล

กรรมการบริษัท

คุณสุวัฒน์ อุปถัมภ์กุล

กรรมการบริษัท

ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอ แอนด์แอล แอร์ คอมพลีชั่น

คุณมาลี เลิศสกุลศรี

ผู้จัดการ

ร้านนำโชคพาณิชย์ อำเภอมะขาม จังหวัดตาก

คุณดวงพร พิสนุแสน

บริษัท K.N.R Group จำกัด

คุณยู เจียรยีนยงพงศ์

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท Asia Corporate Alliance จำกัด

ดร.กัณติชา บุญพิไล

กรรมการผู้จัดการ

บริษัท Integrated Logistics Services จำกัด

คุณศิริรัตน์ เชื้อยงฉิน

ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ

บริษัท กรีนสโตน จำกัด

คุณไอลา บาลทิพย์

ผู้จัดการแผนกขนส่งต่างประเทศ

คุณกัญญาพัชร รูปหอม

เจ้าหน้าที่ประสานงานขนส่งต่างประเทศอาวุโส

บริษัท เอเชีย โรด เอ็กซ์เพรส จำกัด

คุณพิเชษฐ์ ฉันทะเศรษฐ์

คุณธีรธรรม มีเทศน์

บริษัท เอฟฟินีตี้ จำกัด

คุณวรรณ รุจิรัตน์

คุณสฤณี โชคชัยนิรันดร์

บริษัท พร็อพเพอร์ตี้ดี จำกัด

คุณศักดิ์ศิษฐ์ เจนกุลประสูติ กรรมการบริษัท



รูปที่ 4-1 บรรยากาศงานสัมมนา (กรุงเทพมหานคร)

รายชื่อผู้เข้าร่วมสัมมนา (อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก)

หน่วยงานราชการ

ด่านศุลกากรแม่สอด

นายอดิ อินทรสันต์

นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ

สำนักงานการค้าต่างประเทศ เขต 8 (ตาก)

นางสาวภูมิใจ ลีตระกูล

นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ

แผนงานวิจัย “การบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อ

รองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” หน้า 38

สำนักงานขนส่งจังหวัดตาก

นายสัจจา เตชะโกมล

ขนส่งจังหวัดตาก

นางสาวอารีย์ ธัญญเจริญ

นักวิชาการขนส่งชำนาญการ

แขวงทางหลวงตากที่ 1

นายวรศักดิ์ วงษ์รอด

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงตากที่ 1

แขวงทางหลวงตากที่ 2

นายสนธิ ทองมา

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงตากที่ 2

สำนักงานจังหวัดตาก

นางสาวพนารัตน์ วงศ์คุณาศานติ นักวิเคราะห์นโยบายและแผน

ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดตาก

ร.ต.อ.วรัญญู ทะนิตะ

รอง สว.ตม.จังหวัดตาก

สำนักงานพัฒนาธุรกิจการค้าจังหวัดตาก

นายจาตุรนต์ ทองไธยนันท์

นักวิชาการพาณิชย์

สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดตาก

นายธีรพัชญ์ มาคง

นักวิชาการอุตสาหกรรม

วิทยาลัยเทคนิคแม่สอด

นางนิสร่า ชุ่มธิ

ครู

สถาบันพัฒนาธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

วงศ์ ยมาภัย

ผู้เชี่ยวชาญ

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วรุฒ เลิศไพฑูริย์

ภาคเอกชน

หอการค้าจังหวัดตาก

นายสมศักดิ์ คะวีรัตน์

ประธานหอการค้าจังหวัดตาก

นายภาณุธร กานดา

รองประธานหอการค้าจังหวัดตาก

นายประเสริฐ จีจี้จู่โรจน์

รองประธานหอการค้าจังหวัดตาก

นายชัยจตุพัตร์ ธีระวันธุ์

เลขาธิการหอการค้าจังหวัดตาก

นายพงศ์ชัย ตันอรุณชัย

รองเลขาธิการหอการค้าจังหวัดตาก

นายเฉลิมวัฒน์ ตรีรัตน์วัฒนา

รองเลขาธิการหอการค้าจังหวัดตาก

นายพรชัย สิทธิวงษ์

รองเลขาธิการหอการค้าจังหวัดตาก

นายอนุชิต ขยันเกตุการณ์

ผู้จัดการ

นางสาวสินิชา แจ่มแจ้ง

เจ้าหน้าที่หอการค้าจังหวัดตาก

นางสาวฐิตินันท์ บุญทา

เจ้าหน้าที่หอการค้าจังหวัดตาก

สมาคมขนส่งสินค้าจังหวัดตาก	
นายสมนึก ตันกิจรุ่งเรือง	กรรมการ
นายปกาน	กรรมการ
นายภูวดล	ผู้จัดการทั่วไป
บ.เอเชีย โรด เอ็กเพรส จำกัด	
นายพิเชษฐ์ ฉันทะเศรษฐ์	
ร้านวินเนอร์ซัพพลาย	
คุณวรรัตน์ ศาสตราพันธ์	
สมนึกการเกษตร	
นายอาทิตย์ โผยาน	ผู้จัดการ
นายนิคม จันต๊ะวงษ์	
หจก. วิวัฒน์การเกษตร	
คุณอุบลรัตน์ วิวัฒนาภักดิ์	เจ้าของกิจการ
หจก.แม่สอด พี เอ	
คุณสุภา จักรเจริญทรัพย์	เจ้าของกิจการ
แม่สอดแทรกเตอร์	
คุณวริสา เหล่าอยู่คง	
หจก.หัตถยากรูป	
คุณสมหญิง สุขสด	
หจก.สิทธิวิชัยทรานสปอร์ต	
คุณพิเชษฐ์ สิทธิวิชัย	กรรมการผู้จัดการ
เอส ซี เอ็นจิเนียริงแอนด์ซัพพลาย	
คุณสุวรรณ โกวิทอริวงศ์	ผู้จัดหาสินค้าคลัง 9
นายสุรัช วิระสมเกียรติ	ผู้จัดการ
บ. บรรจงอโต้พาร์ท จำกัด	
คุณเอกชัย บรรจงธนกร	ผู้บริหาร
บ. เอส ซี แอนด์ ซัพพลาย จำกัด	
คุณสุชาติ โกวิทอริวงศ์	ผู้จัดการฝ่ายขาย
บ. ไบโอมายด์ จำกัด	
คุณสุสมา จิตติกิจ	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด
บ. V L เครื่องเย็น จำกัด	
คุณกรรณิกา เสาวลักษณ์	กรรมการบริษัท
บ. เค สยามคอร์ปอเรชั่น จำกัด	
คุณคมกฤช วงศ์ธนวัฒน์	
คุณภาณุวัฒน์ วงศ์ธนวัฒน์	

- บ. JPM Equipment part จำกัด
คุณฉัตรพัฒน์ เมธิจินดาโชติ กรรมการผู้จัดการ
หจก. ถาวรกิจอโต้พาร์ท
คุณสุวิทย์ ขำเผือก เจ้าของ
บ. มิตรแมนมาร์เก็ตติ้ง จำกัด
คุณวิมลวรรณ ใจพิท ผู้จัดการทั่วไป
คุณประทีป สิ้นสนธิพูล ผู้จัดการ
บ. สานิต เอวีแอล จำกัด
คุณชัยวัฒน์ สิทธิการุณ ผู้จัดการ
บ. เอ็มโอ ออโต้แอร์ จำกัด
คุณนันทนวล อังคะปาน ผู้จัดการ



รูปที่ 4-2 บรรยากาศงานสัมมนา (อ.แม่สอด จ.ตาก)

บทสรุป

โครงการวิจัย การบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบัน ของปัญหาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย ทั้งในด้านองค์กรภาครัฐ และศักยภาพผู้ประกอบการภาคเอกชน
2. วิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน และเทียบกับประเทศต้นแบบที่มีการพัฒนาแล้ว
3. จัดทำแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดน ทั้งในด้านรูปแบบองค์กรของภาครัฐ และการเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการ

4. นำเสนอหรือประชาสัมพันธ์ไปยังผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

โดยโครงการนี้ สามารถแบ่งออกเป็น 2 โครงการย่อย โดยมีโครงการย่อยที่ 1 เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ และโครงการย่อยที่ 2 เป็นการส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการทั้งด้านการค้าและการขนส่งสินค้า

สำหรับโครงการย่อยที่ 1 “รูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน” เป็นเรื่องที่มีการพูดคุยกันในวงกว้าง เพราะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทั้งการค้าและการขนส่ง แต่ยังไม่สามารถระบุเจ้าภาพได้ แม้ในระดับโลก ก็ยังไม่สามารถระบุได้ว่าองค์การการค้าโลกกับ UN ใครจะเป็นเจ้าภาพ ในระดับประเทศ ก็ยังขาดหน่วยงานที่จะเป็นเจ้าภาพในการ บูรณาการ

การอำนวยความสะดวกในการค้า นอกจากจะต้องพิจารณากฎระเบียบต่างๆ ของประเทศไทยแล้ว ยังต้องพิจารณาถึงประเทศเพื่อนบ้านข้างเคียงด้วย ยกตัวอย่างเช่น เรื่อง Single Stop Inspection มีการพูดคุยตั้งแต่ปีพ.ศ. 2542 ปัจจุบันมีเพียงแต่โครงสร้างพื้นฐานแต่ยังไม่มีการดำเนินการใดๆ เพราะยังติดเรื่องกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งจะแตกต่างกันในแต่ละประเทศคู่ค้า เช่น ไทยกับมาเลเซีย จะมีการอำนวยความสะดวกที่ดีกว่า ไทยกับกัมพูชาและไทยกับเมียนมา อีกทั้งกฎระเบียบจะมีทั้งในระดับรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นเพื่อให้กติกาเป็นที่ยอมรับ เช่น การขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน การกำหนดระยะกิโลเมตรที่ยอมให้รถจากประเทศอื่นเข้ามาในประเทศได้ รวมถึงการประกาศเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งระหว่างประเทศและการรับประกันภัยทั้งส่วนของรถบรรทุกและการรับประกันสินค้า จากทั้งหมดนี้จึงทำเพื่อศึกษาแบบของการจัดตั้งองค์กรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ซึ่งจะต้องคำนึงถึงข้อตกลงทางการค้าและข้อตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี รวมถึงการแก้ไขกฎหมายที่มีเนื้อหาขัดแย้งกันระหว่างหน่วยงานของรัฐด้วย

ปัจจุบัน กระบวนการจัดการและพิธีการศุลกากรในการนำเข้า ส่งออกของไทย ยังมีความแตกต่างกับของประเทศเพื่อนบ้านอยู่มาก เช่น ไทยสามารถยื่นเอกสารผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แล้วแต่ของเพื่อนบ้านยังเป็นระบบยื่นเอกสารอยู่ ส่วนใหญ่แล้วสินค้าที่เข้าประเทศไทยจะสามารถดำเนินพิธีการได้เร็วกว่าที่เข้าไปในประเทศเพื่อนบ้าน จากงานวิจัยจะพบว่าประเด็นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนระหว่างประเทศ จะประกอบด้วย 29 ประเด็น ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความซับซ้อนทับกันระหว่างหน่วยงาน อีกทั้งประเทศไทยมีรูปแบบองค์กรที่ทำงานให้หลายระดับ ทั้งการทำงานร่วมกับต่างประเทศเช่นโยบาย ทำงานร่วมกับต่างประเทศในเชิงปฏิบัติ และยังมีรูปแบบที่ทำงานเฉพาะในประเทศไทยเองทั้งระดับชาติและระดับท้องถิ่น แต่เป็นแบบต่างฝ่ายต่างทำ ทำให้ผู้ใช้บริการมีความสับสน

กรณีศึกษาที่ยกตัวอย่างมา คือกรณีศึกษาของประเทศแคนาดา/สหรัฐอเมริกา โดยแคนาดายุบรวมกรมศุลกากรและกรมตรวจคนเข้าเมืองเข้าด้วยกัน แล้วจัดตั้งสำนักงานบริการข้ามแดนแคนาดา (Canada Border Services Agency - CBSA) สังกัดกระทรวงความปลอดภัยแห่งสาธารณะ และหากต้องการจะเดินทางไปแคนาดาและสหรัฐอเมริกาแล้ว จะสามารถตรวจคนเข้าเมืองได้ที่จุดเดียว เพราะมีระบบ Single Stop Inspection คือที่ด่านพรมแดนของแคนาดาจะมีเจ้าหน้าที่สหรัฐอเมริกานั่งตรวจร่วมด้วย

อีกด้านหนึ่ง คือกรณีศึกษาของประเทศสหรัฐอเมริกา/เม็กซิโก เริ่มมีการตรวจร่วม (Single Stop Inspection) เมื่อตุลาคม พ.ศ. 2558 ซึ่งจะดำเนินการที่ด่านที่มีความพร้อมก่อน ซึ่งปัจจุบันจะมีอยู่ในรัฐแคลิฟอร์เนีย เท็กซัส และนิวเม็กซิโกเท่านั้น และยังมีความระแวดระวังมากกว่ากรณีแคนาดา/สหรัฐอเมริกา

กรณีศึกษาในกลุ่ม CLMVT ได้มีการลงนามความร่วมมือ CBTA Framework Agreement แล้ว แต่จนถึงปัจจุบันมีเพียงจุดเดียวที่สามารถทำ Single Stop Inspection ได้ คือด่าน Lao-Bao – Dansavan เพราะเนื่องจากลาวและเวียดนามใช้ระบบตรวจสินค้าก่อนชำระภาษีเหมือนกัน การตรวจสินค้าจะใช้เจ้าหน้าที่ลาวและเวียดนามตรวจพร้อมกัน รถแต่ละคันจะใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 1 ชั่วโมง

หน่วยงานเจ้าภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดนของนานาประเทศจะมีโครงสร้างที่แตกต่างกันไป บางประเทศขึ้นตรงกับสำนักประธานาธิบดี บางประเทศขึ้นกับกระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากร บางประเทศจัดตั้งหน่วยงานพิเศษขึ้นมาโดยเฉพาะ แต่สำหรับประเทศไทย ยังไม่มีหน่วยงานเจ้าภาพดูแลโดยตรง แต่มีความพยายามผลักดันให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติ (กบส.) ที่นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน แต่ไม่มีการนำมาปฏิบัติแต่อย่างใด

สำหรับประเทศไทย รูปแบบองค์การเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน ควรจะจัดตั้งขึ้นเป็นสำนักงานถาวรหรือเป็นคณะกรรมการที่มีหลายหน่วยงานทำงานร่วมกัน โดยจะต้องเป็นหน่วยงานที่มีความรู้ในเรื่องการค้าและการขนส่งข้ามแดน สามารถประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศไทย และที่สำคัญคือจะต้องมีงบประมาณและกำลังคนเพียงพอในการปฏิบัติงาน โดยหน่วยงานเจ้าภาพในการขับเคลื่อนอาจเป็นกรมศุลกากร หรือกระทรวงพาณิชย์ หรือกระทรวงคมนาคม หรืออาจขึ้นตรงกับนายกรัฐมนตรีก็ได้



รูปที่ 4-3 ผู้เข้าร่วมงานสัมมนา (อ.แม่สอด จ.ตาก)

ความเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนา บอกว่าการให้นายกรัฐมนตรีเป็นเจ้าภาพ จะยังทำให้การทำงานช้าลง อีกทั้งคณะกรรมการกบส. มีตัวแทนจากทุกกระทรวงทำให้ปัญหาเยอะมาก อีกทั้งที่ผ่านมา

นายกรัฐมนตรีไม่มีความรู้ด้านโลจิสติกส์ แถมมีประชุมปีละครั้ง ทำให้งานไม่มีความคืบหน้า และเสนอให้ภาคเอกชนควรจะมีบทบาทมากกว่าที่เป็นอยู่เพื่อให้งานสามารถขับเคลื่อนไปได้

สำหรับโครงการย่อยที่ 2 “การส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในการค้าและขนส่งสินค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน” เพราะการเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้เกิดการเติบโตของการค้าและการขนส่งทางบกผ่านชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน แล้วจะใช้โอกาสนี้ในการสร้างโอกาสและช่องทางในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศ CLMVT ซึ่งนอกจากจะวิเคราะห์ถึงโอกาสทางธุรกิจที่ชายแดนแล้ว จะวิเคราะห์ถึงโอกาสที่จะเข้าไปลงทุนธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้าน และประเมินศักยภาพของคู่แข่งทั้งผู้ประกอบการท้องถิ่นและคู่แข่งจากนอกอาเซียนด้วย ซึ่งจะศึกษาเฉพาะประเทศเมียนมาที่มีอัตราการเจริญเติบโตที่ค่อนข้างสูง

กรอบแนวคิดของงานนี้คือ ปัจจุบันการค้าชายแดนโดยเฉพาะที่ด่านแม่สอดมีปริมาณสูงมาก เมื่อเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะทำอย่างไรที่จะ “ขยายอิทธิพลทางการค้าของไทย” หรืออิทธิพลทางธุรกิจของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพราะการส่งออกสินค้าเป็นการทำงานเชิงรับมากเกินไป

ที่การค้าชายแดนผ่านด่านแม่สอดมีความสำคัญมาก เพราะว่าหลังเมียนมาเปิดประเทศอัตราการส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มขึ้นจาก 2 หมื่นล้านบาทไปเกือบแตะระดับ 7 หมื่นล้านบาท ซึ่งโตเร็วกว่าภาพรวมการนำเข้าของเมียนมาทั้งประเทศ

จากการลงสำรวจพื้นที่พบว่าที่การค้าโตเร็ว เพราะชาวเมียนมามีความต้องการสินค้าพื้นฐานในชีวิตประจำวันเพิ่มขึ้น และชาวเมียนมามีศักยภาพในการบริโภค ซึ่งเกิดเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองภายในของเมียนมา ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจ แต่เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงรวดเร็วมากรูปแบบการค้าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงแบบ Disruption เพราะฉะนั้นการเปลี่ยนแปลงแบบดั้งเดิมอาจไม่สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงในเมียนมาได้ จากการวิเคราะห์ข้อมูลสินค้าที่ผ่านแม่สอด จะประกอบด้วย 3 รูปแบบดังนี้

ตารางที่ 4-1 สินค้าและการรูปแบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป

ประเภทสินค้า	กิจกรรมทางธุรกิจในปัจจุบัน	การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น
สินค้าแบรนด์ไทย ผลิตในไทย	ขายสินค้าผ่านพ่อค้าชายแดน	- เข้าไปสร้างเครือข่ายการกระจายสินค้าในตลาดเมียนมา
สินค้าแบรนด์ต่างประเทศ ผลิตในไทย	ขายสินค้าผ่านพ่อค้าชายแดน	- เข้าไปสร้างเครือข่ายการกระจายสินค้าในตลาดเมียนมา - ย้ายฐานการผลิตออกจากไทย ทำให้ขนส่งสินค้าผ่านทางเรือแทน
สินค้าแบรนด์ต่างประเทศ ขนส่งผ่านไทย	ขายสินค้าผ่านพ่อค้าชายแดน	- เข้าไปสร้างเครือข่ายการกระจายสินค้าในตลาดเมียนมา - เปลี่ยนวิธีการขนส่งผ่านทางช่องทางอื่น

จากคำกล่าวที่ว่า คนเมียนมาชอบสินค้าไทย จริงๆ ต้องไปลงในรายละเอียดว่า เป็นสินค้าแบรนด์ไทยที่ผลิตในไทย หรือเป็นสินค้าแบรนด์ต่างชาติที่ผลิตในประเทศไทย เพราะการออกนโยบายจะเป็นคนละแบบกัน และที่สำคัญคือ จังหวัดชายแดนจะต้องระวังว่าสินค้าที่ผ่านจังหวัดชายแดน เป็นแค่สินค้าผ่านทางหรือไม่ แล้วเส้นทางที่ถูกผ่านได้ประโยชน์หรือไม่ ยกตัวอย่างเช่น เมืองเมียวดี อดีตคึกคักมากเพราะสินค้าจะต้องมารอที่เมียวดีก่อนที่จะขนส่งเข้าไปในเมียนมา แต่ปัจจุบันด้วยถนนใหม่ ทำให้สินค้าไม่ต้องรอที่เมียวดีแล้ว หลังจากข้ามแดนเสร็จก็สามารถวิ่งต่อเข้าไปยังย่างกุ้งได้เลย ทำให้เมืองเมียวดีเงียบลงไปมาก แคมพ้อค้าก็จะมาค้าขายที่แม่สอดมากขึ้นเพราะเดินทางสะดวกมากขึ้น เพราะฉะนั้นการคาดการณ์ว่าแม่สอดจะเกิดอะไรขึ้นบ้าง เป็นเรื่องที่ยากมาก การวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ มาจากการทบทวนการศึกษาที่ผ่านมา การศึกษาข้อมูลของต่างประเทศ และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ทั้งผู้ประกอบการในอำเภอแม่สอด และผู้ประกอบการไทยในเมียนมา

ในการทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมา พบว่าการศึกษาการค้า การลงทุนและการขนส่งในเมียนมา ที่ผ่านมามีจำนวนมาก ทั้งที่ศึกษาโดยหน่วยงานภาครัฐของไทย หน่วยงานภาคเอกชนของไทย รวมถึงการศึกษาของต่างประเทศ ทั้งระดับรัฐบาลและบริษัทเอกชน สิ่งท้าทายคือข้อมูลที่มีมากมายเหล่านี้ จะสามารถใช้กับประเทศเมียนมาในยุคต่อไปได้หรือไม่

สถานการณ์ในเมียนมา สามารถกล่าวได้ว่ามีโอกาสด้านธุรกิจมาก มีประชากรมากกว่าไทย เศรษฐกิจมีการเติบโตที่สูงทำให้มีความต้องการสินค้า และมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์มาก พฤติกรรมของผู้บริโภคชาวเมียนมายังมีการยอมรับสินค้าไทยอยู่ แต่เริ่มมีความเสื่อมจากการตลาดของสินค้าเวียดนาม เราจะกินบุญเก่าได้ไม่นาน แต่เมียนมาก็มีความท้าทายในหลายด้าน ทั้งการขาดระบบโครงสร้างพื้นฐาน ที่ดินราคาแพง ขาดข้อมูล ซึ่งเป็นประเด็นที่แตกต่างจากประเทศอื่น ขาดแคลนแรงงานที่มีฝีมือ ภายหลังเลือกตั้งจะต้องติดตามสถานการณ์การเมือง มีกฎหมายการลงทุนสำหรับคนต่างชาติแต่มีความแตกต่างกันในการตีความ และที่มีความพิเศษคือ เมียนมามีความแตกต่างทางวัฒนธรรมระหว่างชนกลุ่มน้อย ทำให้ระบบเครือข่ายการกระจายสินค้าจะต้องคำนึงถึงวิถีชีวิตและวิถีการค้าของชนกลุ่มน้อยด้วย อีกทั้งการแข่งขันจากผู้ประกอบการต่างชาติโดยเฉพาะจีนซึ่งเป็นรายใหญ่ในพื้นที่ ทั้งหมดนี้เป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการทุกชาติจะต้องประสบเหมือนกัน แต่สิ่งที่คนท้องถิ่นได้เปรียบคนต่างชาติ คือด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และความแตกต่างทางวัฒนธรรมเนื่องจากการมีชนกลุ่มน้อย นั่นแปลว่าการทำการตลาดในเมียนมาจะไม่เหมือนในประเทศอื่น เพราะพฤติกรรมผู้บริโภคแตกต่างกัน อีกทั้งเครือข่ายในการกระจายสินค้าก็จำเป็นจะต้องกระจายออก จะใช้เครือข่ายเดียวอย่างที่เคยใช้ไม่ได้ เพราะเป็นลักษณะพิเศษ สินค้าบางตัวอาจจะขายดีในพื้นที่หนึ่ง แต่อาจจะขายไม่ได้ในพื้นที่อื่นก็ได้ ซึ่งพ่อค้าไทยจะคุ้นเคยกับฝั่งกะเหรี่ยงและมอญ ในขณะที่จีนจะคุ้นเคยกับฝั่งลู่สี่ มูเซ มณฑลเย่

ในงานวิจัยนี้ จะใช้ทฤษฎีของตลาดเกิดใหม่ (Emerging market) ซึ่งประเทศเมียนมาเข้าข่ายตลาดเกิดใหม่ตามทฤษฎีนี้ โดยตลาดเกิดใหม่จะมีช่องว่างที่เรียกว่า Institutional Voids คือการเป็นช่องว่างทางสถาบันที่ตลาดเกิดใหม่จะมี แบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือด้านตัวกลางในตลาดทุน ตัวกลางในตลาดผลิตภัณฑ์ และตัวกลางในตลาดแรงงาน ความขาดแคลนในประเด็นต่างๆ ก่อให้เกิดความเสี่ยง ซึ่งสามารถพิจารณาเป็นได้ทั้งอุปสรรคหรือโอกาส สำหรับศึกษานี้มองว่าเป็น “โอกาส” ของนักลงทุนไทย เพราะถ้าทุกอย่างดีหมด นักลงทุนต่างชาติจะเข้าไปหมด ทำให้นักลงทุนไทยหมดโอกาส ความขาดแคลนนี้เป็น

อุปสรรคต่อนักลงทุนต่างชาติ จากการสัมภาษณ์นักธุรกิจไทยในเมียนมา “โอกาส” นี้จะเอื้อต่อคนไทยอีกไม่เกิน 2 ปี เพราะถ้าสหรัฐมีการยกเลิกการคว่ำบาตรต่อเมียนมา จะทำให้นักธุรกิจจากทุกประเทศไหลเข้าสู่เมียนมาทันที สิ่งที่ต้องเป็นเหตุผลหลักในการลงทุนในเมียนมา คือการแสวงหาการควบคุมโซ่คุณค่า (Value chain control seeking) เพื่อให้เราสามารถขยับไปสู่ตำแหน่งคุณค่าที่สูงขึ้นในห่วงโซ่คุณค่า

จากแบบสอบถามที่ได้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการทั้งที่อยู่ในเมียนมาและอยู่นอกพื้นที่เมียนมา รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งในเมียนมา จากคำถามว่าทำไมไปลงทุนในเมียนมา ผู้ประกอบการจะตอบว่าเพื่อความอยู่รอด และมองโอกาสในการสร้างธุรกิจ แต่ไม่ให้น้ำหนักในด้านการลดต้นทุนทางธุรกิจ ผู้ประกอบการมองว่าสาธารณูปโภคที่ยังไม่ดีเป็นอุปสรรค แต่จริงๆ แล้วนักลงทุนจากทุกชาติเจอเหมือนกัน คนที่สามารถเอาชนะอุปสรรคได้ดีกว่า ก็อยู่รอด คนไทยมองคู่แข่งที่สำคัญ คือคู่แข่งจากจีน รองลงมาคือคนเมียนมาท้องถิ่นเอง

เมื่อพิจารณาถึงความสามารถที่สำคัญของผู้ประกอบการไทย คือความสามารถในการเข้าไปในตลาดเกิดใหม่ ความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์ ความสามารถในการปรับตัว การเข้าถึงตลาดและความรู้ความเข้าใจในตลาดเมียนมา รวมถึงบุคลากรและเครือข่ายท้องถิ่น และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับคู่แข่ง โดยเฉพาะเทียบกับจีน ข้อที่ไทยได้เปรียบคือ ไทยใกล้ชิดกับเมียนมามากกว่า และมีกิจกรรมที่พรมแดนมากกว่าจีน อีกทั้งคนเมียนมาเชื่อว่าเครือข่ายระดับท้องถิ่นยังดีอยู่ เพราะฉะนั้นขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยที่ควรได้รับการปรับปรุง ก็คือ ความสามารถในการทำธุรกิจในสภาวะที่ทุกอย่างขาดแคลนจะอย่างไร ความสามารถในการปรับตัว การพัฒนากลยุทธ์ทางการตลาดและการพัฒนาบุคลากร

สิ่งที่ผู้ประกอบการไทยได้เปรียบ คือ สถานการณ์ตลาดเมียนมาในตอนนี้ คล้ายคลึงกับไทยเมื่อ 20 - 30 ปี ที่ผ่านมา แต่หากเปรียบเทียบกับสหรัฐอเมริกาจะเป็นสถานการณ์เมื่อ 50 ปีก่อน ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่ลืมนไปแล้ว แต่ในขณะที่ไทยยังมีผู้เชี่ยวชาญการตลาดในลักษณะนี้อยู่ อีกประการหนึ่งคือที่ตั้งที่อยู่ติดกัน อ เครือข่ายการค้าแม่สอดที่ดี มีบุคลากรที่ดี และเรามี Double tax agreement เมื่อปีค.ศ. 2012 สิ่งที่สำคัญที่สุดและถือว่าเป็นสินทรัพย์ที่มีมูลค่ามหาศาลของคนเมียนมาคือ การมีเครือข่ายเพื่อนฝูงพ่อค้าเมียนมา แต่รัฐใช้ประโยชน์จากประเด็นนี้น้อยมาก ทั้งที่จริงๆ แล้วข้อนี้ถือเป็นข้อได้เปรียบของพ่อค้าไทย เมื่อนำความได้เปรียบนี้มาทำเป็นยุทธศาสตร์ในการขยายการค้าการลงทุน บวกกับการยกระดับศักยภาพผู้ประกอบการขึ้น และการได้รับการสนับสนุนพิเศษจากรัฐบาลในการลดความเสี่ยง เพื่อให้ผู้ประกอบการกล้าที่จะออกไปลงทุน ทั้งหมดนี้จะองค์ประกอบที่นำไปสู่ความสำเร็จ

เมื่อนำประเด็นต่างๆ มาพิจารณาถึงยุทธศาสตร์ในด้านการขนส่งเพื่อให้เกิดการขยายตัว สามารถแบ่งประเด็นได้คือ

- 1) การขยายตัวเนื่องจากการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งโครงการย่อยที่ 1 ได้กล่าวแล้ว คือถ้าการค้าไหลลื่น การค้าจะเพิ่มขึ้นโดยอัตโนมัติ
- 2) ทำอย่างไรให้การค้าขยายตัว จะทำให้ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น การขนส่งก็จะขยายตัวตาม
- 3) ทำอย่างไรให้ขนส่งไทย มีบริการที่มากขึ้น

ทั้งนี้ เพื่อให้ธุรกิจขนส่งไทย ข้ามไปมีอิทธิพลต่อธุรกิจขนส่งในเมียนมา แต่จะไม่คำนึงถึงการวิ่งรอกผ่านแดน เพราะแทบเป็นไปไม่ได้ ซึ่งการเพิ่มการขนส่งคือ จะทำอย่างไรให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยมีส่วนร่วม

ในธุรกิจขนส่งในเมียนมา ซึ่งสามารถดำเนินการได้ 2 วิธี คือ การขยายด้วยตัวผู้ประกอบการเอง กับการขยายโดยอาศัยอำนาจต่อรองของสินค้าไทยที่เข้าไปทำตลาดในเมียนมา ยกตัวอย่างเช่น ในประเทศไทย สินค้าญี่ปุ่นใช้บริการขนส่งจากบริษัทขนส่งญี่ปุ่น ส่วนสินค้าเกาหลีก็ใช้บริการขนส่งจากบริษัทขนส่งเกาหลี เป็นต้น ซึ่งสิ่งนี้เกิดขึ้นทุกแห่งทั่วโลก ทีมวิจัยจึงมองว่า ควรใช้วิธีขยายธุรกิจขนส่งโดยอาศัยอิทธิพลการขายของสินค้าไทยที่เข้าไปทำตลาดในเมียนมา คือถ้าสินค้าไทยไปขยายการค้าการลงทุนที่ไหน ก็ควรจะดึงผู้ประกอบการขนส่งไทยเข้าไปด้วย แม้ว่าในตลาดเมียนมาจะไม่สามารถเข้าได้ทั้งหมดเพราะเรื่องกฎหมายก็ตาม ซึ่งผู้ประกอบการปัจจุบันในเมียนมาส่วนใหญ่ยังเป็นรายเล็ก ความท้าทายคือ ต้องไปร่วมทุนกับผู้ประกอบการเมียนมา และยิ่งขาดแคลนพนักงานขับรถที่ดี ปัญหาด้านกฎหมายและการตั้งด่าน เพราะฉะนั้นโมเดลในส่วนนี้คือจะต้องเข้าไปร่วมทุนกับผู้ประกอบการท้องถิ่น ซึ่งหากไม่อาศัยภาครัฐสนับสนุน ก็สามารถร่วมทุนกับผู้ประกอบการท้องถิ่นได้โดยตรง หรืออาจอาศัยเครือข่ายสภาหอการค้าฯ เป็นตัวช่วย

ในกรณีให้รัฐช่วยสนับสนุน ควรอยู่ในรูปแบบ “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” แต่ขอให้ปรับโมเดล เป็นแบบ “อู่” ไม่ใช่โมเดลอุตสาหกรรมใช้แรงงานเข้มข้น กล่าวคือ ให้ปรับแม่สอดให้กลายเป็นศูนย์กลางการค้าส่งของภูมิภาคเพื่อให้เป็น gateway ของสินค้าไทย สินค้า OTOP แล้วให้พ่อค้าจากเมียนมา อินเดีย และจีนตอนใต้ เข้ามาซื้อสินค้า เพราะธรรมชาติของแม่สอดคือเมืองการค้าไม่ใช่เมืองอุตสาหกรรม

อีกสิ่งหนึ่งที่รัฐสามารถทำได้ คือทำความเข้าใจกลไกด้านการขนส่งระหว่างไทยกับเมียนมา นอกจากนั้น ควรให้ทุนสนับสนุนการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ให้กับรัฐบาลเมียนมา ซึ่งจะทำให้ไทยได้ข้อมูลเชิงลึก หรืออาจให้ทุนสนับสนุนในการก่อสร้าง Truck Terminal ในย่างกุ้ง แล้วขอสิทธิเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยเข้าไปประกอบการขนส่งในพื้นที่เดียวกัน เพราะสถานการณ์ปัจจุบันของตลาดบุนเรนอง มีความจำเป็นต้องจัดระเบียบใหม่ หากไทยไม่ทำทางญี่ปุ่นเสนอทำแน่ เหมือนอย่างที่ญี่ปุ่นมาเสนอทำ Truck Terminal ในไทย

ประเด็นเรื่องของการขนส่งผ่านแดนแบบบิงตรง ไม่แน่ว่าผู้ประกอบการไทยจะได้ประโยชน์ แต่ประโยชน์จะตกอยู่กับบริษัทขนส่งระดับโลก เพราะขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยที่จะสามารถดูแลการขนส่งตลอดช่วงได้มีจำนวนน้อยมาก อีกทั้งคนขับรถก็ไม่สามารถพูดภาษาท้องถิ่นได้ ถ้าเจอตำรวจจับก็ไม่สามารถสื่อสารได้ แคมประกันภัยก็ไม่มี ถ้ากฎหมายยังไม่สามารถรวมกันได้ การถ่วงล่าจะต้องเกิดขึ้น

สำหรับการขยายการค้าการลงทุนในเมียนมา มีโอกาสที่ไทยจำเป็นต้องเข้าไปทำการค้าปลีกในเมียนมา แทนการส่งออกสินค้าไปให้ดีลเลอร์ในเมียนมา ซึ่งมีความยากอยู่เพราะกฎหมายไม่เปิดให้คนต่างชาติสามารถทำการค้าได้แต่ก็พอมีวิธีอยู่บ้าง หรืออีกทางหนึ่ง คือผลิตเป็นทอดๆ ส่วนหนึ่งผลิตในไทย แล้วส่งไปผลิตอีกส่วนหนึ่งในเมียนมา แต่ความเสี่ยงจะมากขึ้นเพราะต้องตั้งโรงงานในเมียนมา จากการสอบถามนักธุรกิจและผู้ประกอบการถึงอุตสาหกรรมที่มีความเป็นไปได้ใน 3 โมเดลนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นแนวตั้งรับคือส่งออกอย่างเดียวอยู่ แต่อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มสามารถไปตั้งโรงงานในเมียนมาได้ คือผลิตผ้าในเมืองไทย แล้วส่งไปตัดเย็บที่เมียนมา เนื่องจากต้องใช้แรงงานจำนวนมากในการตัดเย็บ และยังได้สิทธิ GSP ด้วย อีกอุตสาหกรรมหนึ่งคือวัสดุก่อสร้าง เพราะค่าขนส่งแพง การมีโรงงานใกล้ลูกค้า

จะดีกว่า ส่วนการเข้าไปสร้างเครือข่ายผู้จัดจำหน่ายในเมียนมา ผู้ประกอบการไทยยังให้ความสำคัญในเรื่องนี้ค่อนข้างต่ำ

ผู้ประกอบการที่จะประสบความสำเร็จในตลาดเกิดใหม่ จะต้องมีคุณลักษณะที่เรียกว่า “Born Global” คือเป็นนักธุรกิจที่กล้าเสี่ยง ซึ่งปัจจัยสำคัญคือการมีวิสัยทัศน์ที่เป็นสากล ต้องมีเครือข่ายส่วนตัวประเทศที่มีนักธุรกิจแบบ Born Global นั้นมากที่สุด คือประเทศจีน ประเทศที่ประสบความสำเร็จในการเข้าสู่ตลาดใหม่ โดยวิธีการรุกของต่างประเทศ มีดังนี้

- รัฐบาลต้องมีนโยบายเชิงรุกให้ชัดเจน ว่าการลงทุนในต่างประเทศมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทย ไม่ใช่ตั้งดูต่างประเทศมาลงทุนในประเทศอย่างเดียว มีความจำเป็นที่เราต้องไปลงทุนในต่างประเทศด้วย
- จัดให้มีหน่วยงานให้คำปรึกษา เพราะตลาดเกิดใหม่ไม่มีข้อมูล ต้องส่งคนเข้าไปเจาะข้อมูล
- จากการเปรียบเทียบผลงานของนักธุรกิจญี่ปุ่น กับเกาหลีใต้และจีน พบว่า ญี่ปุ่นไม่ประสบความสำเร็จเท่ากับเกาหลีและจีน เพราะญี่ปุ่นไปเน้นแต่ตลาดบน แต่จีนและเกาหลีใต้ในระยะแรกจะเข้าสู่ตลาดกลางและตลาดล่าง เพื่อสร้างฐานเครือข่ายในการกระจายสินค้า
- ปรับรูปแบบสินค้าที่มีอยู่แล้วให้เหมาะสมกับบริบทของตลาดเกิดใหม่ เช่น ไม่ต้องใช้ Advanced innovation แต่ใช้นวัตกรรมในระดับที่เป็น Frugal innovation ยกตัวอย่างเช่น มือถือ อาจไม่ต้องเป็น smartphone แต่มือถือควรมีฟังก์ชันไฟฉาย เพราะระบบไฟฟ้าเป็นปัญหาในประเทศเมียนมา
- มีความตั้งใจจริงและให้ความสำคัญกับการสร้างทีมงานท้องถิ่นที่มีความสามารถ ยกตัวอย่างเช่น ญี่ปุ่น ไม่ให้ความสำคัญกับทีมงานท้องถิ่น จะชอบส่งญี่ปุ่นไปนั่งบริหาร แต่เกาหลีใต้กับจีน จะให้ความสำคัญกับทีมงานท้องถิ่นเป็นผู้บริหาร ถึงประสบความสำเร็จ
- การบริหารงานแบบครอบครัว (Family management) เพื่อความรวดเร็วและยืดหยุ่นในการตัดสินใจ
- พยายามหาเพื่อนทางธุรกิจให้เข้าไปบุกตลาดด้วยกัน เพราะการจะไปพึ่ง supplier ในท้องถิ่นจะเป็นเรื่องยาก
- พยายามสร้างเครือข่าย และเข้าไปเป็นกลุ่มอุตสาหกรรม

นโยบายเชิงรุกในการส่งเสริมการลงทุนทางตรงในต่างประเทศ ที่เด่นชัดคือประเทศจีน ซึ่งก่อนหน้านี้ก็มีการต่อต้านการลงทุนในต่างประเทศเช่นกัน นโยบายที่เด่นชัดคือจีนระบุงการลงทุนในต่างประเทศไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 โดยเน้นการจัดหาทรัพยากรธรรมชาติ จากนั้นปรับปรุงการอำนวยความสะดวกในการลงทุนต่างประเทศทั้งหมด จากนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 มีการรุกรุกมากขึ้นด้วยนโยบายให้เข้าซื้อกิจการในต่างประเทศ การรุกของจีนจะใช้วิสาหกิจของรัฐเป็นผู้นำในระยะแรก โดยสินค้าที่ระบุว่าจะส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศ (Encouraged List) คืออุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีเก่า มีแต่ก่อสร้าง เกษตรปศุสัตว์ สิ่งทอ ปิโตรเคมี แต่ไม่มีเรื่องอาหาร

และการแปรรูปอาหาร อาจเป็นเพราะจีนยังคิดว่าตัวเองยังขาดแคลนเรื่องอาหาร อุตสาหกรรมการบริการ เช่นด้าน Global marketing network ก็น่าสนใจ

ในระยะแรกองค์กรที่ส่งเสริมการลงทุนมีน้อยมาก หน่วยงานที่สำคัญคือกระทรวงพาณิชย์ สภาพัฒนา แต่เมื่อสนับสนุนอย่างจริงจังหน่วยงานสนับสนุนก็เพิ่มจำนวนขึ้น รูปแบบการสนับสนุนก็มีทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่ใช้ตัวเงิน

เกาหลีใต้เริ่มส่งเสริมการลงทุนต่างประเทศช้ากว่าจีน คือเริ่มเมื่อปี 2007 โดยการตั้งหน่วยงาน Global KOTRA เพิ่มจากเดิมที่มีหน่วยงาน Invest KOTRA มีหน่วยงานย่อย 2 หน่วยงาน คือหน่วยงานให้ข้อมูลกับหน่วยงานจัดทำนโยบาย ซึ่งสามารถให้ข้อมูลเชิงลึกในธุรกิจที่กำลังจะไปลงทุนได้

ตลาดเป้าหมายในตลาดเกิดใหม่ ตลาดที่น่าสนใจคือตลาดกลางและตลาดล่าง แต่ตลาดล่างมากๆ ก็ไม่สามารถแข่งกับคู่แข่งท้องถิ่นได้ ตลาดบนก็ไม่สามารถสู้กับชาติมหาอำนาจได้ เพราะฉะนั้นถ้าไทยจะรุกตลาด อย่างมองแต่อย่างกึ่งกับเนปอว์ ตลาดที่ต้องไปคือตลาดข้างนอกเมือง ซึ่งยังมี Institutional voids อยู่เต็มไปหมด ความท้าทายคือจะต้องปิดช่องว่างนั้นให้ได้

อีกสิ่งหนึ่งที่คนไทยยังขาด คือการรวมตัวกันของผู้ประกอบการที่เข้าไปลงทุนในต่างประเทศ ยกตัวอย่างผู้ประกอบการจีนมีการรวมตัวกันโดยรัฐบาลมณฑลเป็นแกนนำ การรุกตลาดจะมีหลายวิธี วิธีแรกคือรุกตลาดโดยอาศัยวิสาหกิจของรัฐเป็นต้นนำ วิธีที่สองคือ ผู้ประกอบการรวมตัวกันเองแล้วมีบริษัทใหญ่เป็นคนนำเข้าไป วิธีที่สามคือการเข้าไปทั้งกลุ่ม Value chain ไปตั้งนิคมอุตสาหกรรมของตัวเอง เลียนแบบการลงทุนแบบญี่ปุ่น ทั้งหมดนี้คือวิธีในการลดความเสี่ยง

โดยสรุปคือ ถ้าจะยกระดับศักยภาพ สิ่งสำคัญคือรัฐจะต้องมีนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ซึ่งปัจจุบันไม่ชัดเจน และควรต้องระบุในแผนยุทธศาสตร์ 20 ปีด้วย จากการสำรวจ สิ่งที่รัฐบาลควรช่วยเหลือแบ่งเป็น 3 ด้าน คือการเพิ่มโอกาส การลดความเสี่ยงในการลงทุนซึ่งไม่ใช่การให้เงินเปล่า และยกระดับความสามารถในการบริหารของธุรกิจไทย

หากพิจารณาจากองค์ประกอบ สามารถแบ่งกลยุทธ์ในการสนับสนุนออกเป็น 6 ด้าน คือ

1) ด้านการจัดหาข้อมูล

- รัฐบาลเข้าไปช่วยเหลือด้านวิชาการให้กับรัฐบาลเมียนมาเพื่อเก็บข้อมูล
- คนเมียนมาอยู่ในไทยประมาณ 10 ล้านคน ทำไมไม่ทำ market survey จากคนกลุ่มนี้ก่อน แต่ก็มีข้อจำกัดว่าจะได้ข้อมูลเฉพาะรัฐกะเหรี่ยงและรัฐมอญ
- หน่วยงานของรัฐยังไม่สามารถให้คำปรึกษาเชิงลึกได้ เพราะฉะนั้นอาจจะต้องส่งเสริมให้บริษัทไทยไปให้คำปรึกษาเรื่องการค้าการลงทุน
- เมื่อให้ความช่วยเหลือแล้ว มีระบบติดตามและประเมินผล แล้วเก็บเป็น case study เหมือนอย่างจีนมี
- หน่วยงานรัฐควรมีรายชื่อที่ปรึกษากฎหมายที่ไว้วางใจได้ให้กับผู้ประกอบการไทย เพื่อลดความเสี่ยง

2) ด้านการพัฒนาบุคลากร

- คัดเลือกบุคลากรชาวเมียนมาที่ทำงานในไทย มาฝึกอบรม เพื่อเป็นผู้บริหารในเมียนมา แทนการส่งคนไทยเข้าไป

- จัดหลักสูตรเหมือนของม.หอการค้าไทย คือหลักสูตร Global MBA เป็นโอกาสที่ให้คนเมียนมาเจาะธุรกิจไทยเพื่อใช้โอกาสนี้คัดเลือกผู้บริหารให้กับธุรกิจไทยในเมียนมา
 - จัดหลักสูตรการค้าในประเทศสำหรับตลาดเกิดใหม่ เพราะที่สอนกันอยู่ตอนนี้คือใช้กับตลาดที่สมบูรณ์แล้ว ซึ่งเนื้อหาไม่เหมือนกัน
- 3) ด้านการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ประกอบการไทย
- ให้ปตท. ที่ตั้งขึ้นในเมียนมา เป็นช่องทางให้กับสินค้าไทย ผ่านทางสถานีบริการน้ำมันของปตท. ที่ตั้งขึ้นในเมียนมา
 - สนับสนุนให้ผู้ประกอบการรายใหญ่ของไทยพาผู้ประกอบการรายย่อยเข้าไป
 - ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทย สร้างนิคมอุตสาหกรรมในเมียนมาแทน เหมือนกับที่ญี่ปุ่นสร้างนิคมอุตสาหกรรมติละวา และต้องมีอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะนำอุตสาหกรรมใดไปลงทุน
- 4) ด้านการสร้างเครือข่ายกับผู้ประกอบการท้องถิ่น
- ปัจจุบันมีโครงการของกระทรวงพาณิชย์อยู่แล้ว แต่อยากจะเน้นให้ชนกลุ่มน้อยในเมียนมาได้เข้ามาร่วมโครงการและสร้างเครือข่ายกัน ไม่ใช่เพียงแค่ผู้ประกอบการในย่างกุ้งเท่านั้น
- 5) ด้านการเงิน
- การสนับสนุนด้วยเงิน คือรัฐควรจะช่วยในรูปที่ผู้ประกอบการเข้าไปลงทุนเป็นกลุ่ม
- 6) ด้านอื่นๆ
- สร้างละครไทยเพื่อเผยแพร่ในเมียนมา เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรม และอิทธิพลของไทยเหมือนละครเกาหลี
 - จัดทำความตกลงทวิภาคีระหว่างไทยกับเมียนมา โดยเฉพาะด้านการขนส่ง
 - ให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยขอสิทธิพิเศษในการลงทุนและการประกอบการให้กับนักลงทุนไทย
 - ปรับรูปแบบเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนแม่สอดให้เป็นศูนย์กลางการค้าส่งสินค้าไทยในภูมิภาค

โอกาสของไทย คือตลาดล่างนอกเขตย่างกุ้ง นอกเมืองใหญ่ แล้วค่อยต่อยอดไปในพื้นที่อื่น การทำตลาดในรูปแบบดั้งเดิมเช่นทำตลาดยาโดยฉวยหนัองแปลง อาจจะต้องนำมาใช้ คนที่เคยทำตลาดรุ่นพ่อจะต้องทำงานร่วมกับคนรุ่นใหม่เพื่อทำตลาดแบบผสมผสาน

ความเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนา (กทม.)



รูปที่ 4-4 แสดงความคิดเห็น (กรุงเทพมหานคร)

คุณยูได้ให้ความเห็นว่า อยากขอเงินสกว.เพื่อมาทำวิจัยต่อยอดในพื้นที่ชนกลุ่มน้อย คือในรัฐฉาน รัฐกะยา รัฐกะเลน รัฐมอญ รัฐตะนาวศรี เนื่องจากเราจะมีด้านพรมแดนติดกับรัฐเหล่านี้ เราจำเป็นจะต้องเข้าถึงวัฒนธรรมและพฤติกรรมกรบริโภคของชนกลุ่มน้อยเหล่านี้ เพราะการเปลี่ยนแปลงในเมียนมา หลังจากนั้น จะมี 2 ทางเลือก คือจะเป็นรูปแบบการเมืองแบบสากล หรือจะเป็นรูปแบบการเมืองแบบดั้งเดิม ซึ่งถ้าเป็นรูปแบบดั้งเดิมก็จะมีการใช้อาวุธเพื่อข่มขู่เฉยๆ เพราะทุกคนไม่ต้องการรบ ทุกคนต้องการทำการค้าด้วยกันทั้งสิ้น แต่ถ้าเป็นรูปแบบการเมืองแบบสากล ชนกลุ่มน้อยจะมีความกังวลในการสูญเสียในความเป็นรัฐจะเกิดขึ้น สิ่งที่น่าเป็นห่วงอย่างมากคือ ถ้าโครงสร้างพื้นฐานภายในของเมียนมาดีแล้ว สินค้าของจีนจะไหลจากกลุ่มลี้ภัยมาเร็วมาก จะไม่แตกต่างกับที่สินค้าจีนไหลเข้ามาทางเส้นทาง R9 มาที่นครพนม เพราะฉะนั้นเราจะต้องมีกลยุทธ์ในการรับมือให้ดีด้วย เพราะตอนนี้ภายในเมียนมาทั้งส่วนกลางและชายแดนเปลี่ยนแปลงเร็วมาก ในเรื่องของโลจิสติกส์ เป็นที่น่าเสียดายมากที่ภาครัฐของไทยไม่เริ่มต้นในการนำมาเจรจา แม้ว่าฝั่งเมียนมาก็รอเราอยู่

คุณสมยศ (จากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) ให้ความเห็นว่า น่าเป็นห่วง SMEs ของไทย ว่า จะเข้าไปในเมียนมาอย่างไร จะเข้าไปแบบคลัสเตอร์ตอนนี้ก็ยักรวมตัวกันไม่ค่อยดี และ SMEs ที่จะเข้าไป ก็ควรจะเป็นเจ้าของแบรนด์ไทยหรือเป็นเจ้าของเทคโนโลยี แต่ถ้าเป็น SMEs แบบจ้างทำก็จะลำบาก เพราะฉะนั้นควรจะต้องมาโฟกัสว่ากลุ่มไหนที่ควรจะไปและจะต้องมาพิจารณาว่ารัฐจะส่งเสริมสนับสนุนได้อย่างไร ส่วนเรื่องคนจีนที่มีคุณลักษณะ Born Global จริงๆ คือรัฐบาลจีนช่วยสนับสนุนอย่างมาก เช่น การสนับสนุนเงินให้กับรัฐบาลในประเทศอื่นๆ โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องใช้เครื่องจักรจีน คนจีนในการดำเนินโครงการ ซึ่งต่างจากไทยที่ไม่มีศักยภาพด้านการเงินเพียงพอ อีกประเด็นที่น่ากังวลคือ ถ้าค่าแรงในเมียนมาแตะระดับ 150 บาทต่อวัน จะทำให้เกิดการอพยพของแรงงานเมียนมากลับประเทศ ถึงตอนนั้นประเทศ

ไทยจะอย่างไร และอีกส่วนหนึ่งคือคนเมียนมาที่มายู่เมืองไทย พุดไทยได้ ลูกเรียนหนังสือภาษาไทย แต่คนไทยเข้าเมียนมาพุดเมียนมาได้เลย ก็จะเป็นปัญหา ส่วนการสนับสนุนจากภาครัฐ อย่างที่ผ่านมารวมส่งเสริมการส่งออกได้จัดงานแสดงสินค้าให้ผู้ประกอบการ SMEs รายใหญ่ประมาณ 200 ราย แต่อีก 2 ล้านรายจะทำยังไง แล้วจะโฟกัสตรงไหน ส่วนเรื่องที่รัฐบาลจีนไม่ได้สนับสนุนเรื่องเกษตรประมง คาคว่าจีนจะใช้วิธีไปตั้งล้งแล้วกวาดผลไม้เช่นลำไย มังคุด ทุเรียน กลับไปจีน เช่นเดียวกับที่มาตั้งล้งในประเทศไทย ซึ่งผลจากการตั้งล้งในไทย ทำให้ปัจจุบันทุเรียน มังคุดมีราคาแพง ความไวต่อการตอบสนองต่อสิ่ง disruption ของประเทศไทยยังช้าอยู่มาก จึงอยากให้เอาประเด็นเหล่านี้ไปนำเสนอต่อผู้ที่เกี่ยวข้องจริงๆ และผู้ที่มีอำนาจจริงๆ ส่วนเรื่องการอำนวยความสะดวก ผมมีความเห็นว่าควรจะให้นายกเป็นประธาน เนื่องจากนายกมีมาตรา 44 ใช้อยู่ หากมีการเลือกตั้งเกิดขึ้น กระทรวงต่างๆ ก็จะสะเปะสะปะ ปัจจุบันเรติดกับดัก middle income trap มาแล้ว 20 ปี แกมเรื่องนวัตกรรมเราอยู่ในระดับต่ำมาก สินค้าเทคโนโลยีของตัวเองก็ไม่มี เราจะเข้าไปแบบที่เกาหลีเขาไม่ได้เพราะเราไม่ใช่เจ้าของเทคโนโลยี ในประเด็นนี้เราจะทำอย่างไร

อาจารย์สมพงษ์ตอบคำถามของคุณสมยศว่า ข้อแรกคือ รัฐบาลไทยจะต้องตกลึกได้ว่า การส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศเป็นเรื่องที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยในอนาคต ในความจริงไทยไม่ได้ติดกับดักรายได้ปานกลาง แต่ติดกับดักทางความคิด กล่าวคือรัฐบาลยังยึดติดกับโมเดลเก่านั้นคือการชักชวนคนอื่นมาลงทุนในประเทศไทย ซึ่งใช้ได้กับในอดีตแต่ไม่สามารถใช้ได้ในปัจจุบัน เหมือนเช่นประเทศจีนที่เริ่มต้นด้วยกันชักชวนให้คนไปลงทุนในจีน แต่ปัจจุบันเริ่มมีคนจีนออกไปลงทุนในต่างประเทศแล้ว ในขณะที่นโยบายรัฐบาลไทยมีแต่ชักชวนให้คนต่างชาติมาลงทุนในประเทศ ประเด็นที่สองเรื่องการสนับสนุน SMEs ควรจะมีเงื่อนไขว่าการจะให้เงินสนับสนุน SMEs ที่จะออกไปลงทุนในต่างประเทศ จะต้องให้กับ SMEs ที่มีการรวมกลุ่มกันเท่านั้น เพราะในอดีตไทยให้การสนับสนุนเป็นรายบริษัททำให้ไม่เกิดการรวมกลุ่มกัน ประเด็นที่ 3 คือเราควรส่งอิทธิพลทางการค้า โดยการ “ส่งออกพ่อค้า”

คุณสมยศถามต่อว่า การวัด GDP ของไทยในปัจจุบัน ไม่ได้นับรวมรายได้ที่มาจากต่างประเทศ ทำให้โฟกัสไปที่รายได้ในประเทศมากเกินไป อาจารย์สมพงษ์ตอบว่า การวัด GDP ในยุคนี้ผิดแล้ว เนื่องจากในอดีตการโอนเงินข้ามประเทศยากมาก ทำให้ความร่ำรวยเกิดขึ้นที่ไหนจะใช้นั้น แต่ปัจจุบันไม่ใช่ ยกตัวอย่างเช่นจังหวัดระยอง ปัจจุบันมี GDP สูงมาก แต่คนที่ได้รับประโยชน์คือคนกรุงเทพ เพราะฉะนั้นต้องดูการเคลื่อนย้ายเงินทุน (Transfer) ด้วย ดังนั้นการวัด GDP ของไทยจะต้องแยกว่าเป็น GDP ที่เกิดจากการลงทุนจากต่างประเทศเท่าไร เพราะถ้าไรที่เกิดขึ้นจะส่งกลับประเทศต้นทางทั้งหมด แต่ปัญหาของ GDP คือมองการสร้างคุณค่าจากทำเล ไม่ได้บอกว่าคุณค่านั้นคนในประเทศได้เสีย ปัจจุบันมีการพูดถึงว่าควรจะมีการวัด GNP หรือไม่ คือมองว่าเป็นการลงทุนของชาติไหน

ดร.ประจักษ์ ให้ความเห็นว่า จริงๆ แล้วด่านแม่สอดกับด่านระนอง มีความสัมพันธ์กัน เพราะเมื่อใดที่ด่านแม่สอดปิด สินค้าจะไปออกที่ด่านระนอง ถ้าการค้าด่านแม่สอดโต ต้องไปดูว่าด่านระนองลดลงหรือไม่ด้วย อีกประเด็นหนึ่งคืออยากให้พิจารณาถึงนโยบายของจีนเรื่อง One Belt One Road และนโยบาย Look East ของอินเดีย ซึ่งนโยบายทั้งสองนี้จะเชื่อมโยงกับอาเซียนผ่านทางมณฑลเฉย่ แนวโน้มความเจริญของเมียนมาจะเคลื่อนที่จากย่างกุ้งขึ้นไปมณฑลเฉย่ ซึ่งเราได้เตรียมพร้อมที่จะแสวงหาประโยชน์จากการเชื่อมโยงนี้อย่างไร ส่วนในเรื่องการอำนวยความสะดวกในการค้า จะเป็นไปได้หรือไม่ที่จะกระจาย

ให้กับหน่วยงานในท้องถิ่นเป็นผู้ดูแล เช่น คณะกรรมการเศรษฐกิจชายแดนเป็นผู้ควบคุมในพื้นที่ แทนการรวมศูนย์ไว้ที่หน่วยงานเดียว

อาจารย์สมพงษ์ตอบว่า จริงๆ เมียนมาก็มองเรื่องอิทธิพลจีนอยู่เหมือนกัน จึงจำเป็นต้องหาวิธีถ่วงดุลอำนาจ เพราะฉะนั้นแถบย่างกุ้ง-เนปีดอร์ จึงให้ญี่ปุ่นกับชาติตะวันตกเข้า ต้องยอมรับว่าช่วงนี้ภาพลักษณ์ของจีนไม่ดี ซึ่งเป็นโอกาสของไทย แต่ผู้ประกอบการไทยยังไม่ Born Global จึงยังอยู่แต่ตามแนวตะเข็บชายแดนกะเหรี่ยงและมอญ การสนับสนุนให้เข้าไปเป็นกลุ่มจึงเป็นเรื่องจำเป็น เพราะการเข้าไปเป็นกลุ่มจะทำให้มีเงินเข้าไปศึกษาตลาด ช่วยกันลงขันแล้วจ้างที่ปรึกษาได้ ถ้าเราไม่เข้าไปสุดท้ายมันทะเลาะก็จะกลายเป็นศูนย์กลางของสินค้าจีน

ในส่วนของการอำนวยความสะดวกด้านการค้า อาจารย์จักรกฤษณ์กล่าวว่า จากการสอบถามในพื้นที่มา เขาอยากให้อัตโนมัติเป็นนายก แต่เขาต้องเป็นคนเก่ง จะได้ขังเรื่องให้ท่านพิจารณาได้ และคนที่จะเข้ามาทำการอำนวยความสะดวกด้านการค้าไม่ควรจะเป็นหน่วยงานรัฐ เพราะหน่วยงานรัฐเป็นผู้ออกกฎระเบียบ ควรจะเป็นหน่วยงานกลาง โดยกฎระเบียบแต่ละชายแดนควรจะมีแตกต่างกัน ขึ้นกับประเทศเพื่อนบ้านด้วย

คุณเกริกกล้า จากสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย กล่าวว่าเห็นด้วยเรื่องการเข้าถึงประชากรเมียนมาที่อยู่ในประเทศไทย 10 ล้านคน เพราะถ้าเราเข้าถึงได้ ก็จะทำให้สามารถส่งอิทธิพลต่อยอดไปสู่ครอบครัวของเขาในประเทศเมียนมาได้ ถ้าเราให้บริการคนเมียนมาดี ให้สินค้าที่ดี เมื่อใดก็ตามที่เขากลับไปประเทศเมียนมา เขาจะคิดถึงสินค้าไทยก่อน เพราะเขามีความคุ้นชินกับสินค้าและบริการของไทย เมื่อหลายปีก่อนได้เคยเสนอว่า การที่รัฐบาลจะให้งบประมาณหรือเงินกู้เพื่อไปสร้างถนนในเมียนมาแล้ว จะต้องขอสิทธิการบริหารจุดพักรถมาได้ แล้วเอาปั้มน้ำมันปตท. เข้าไป เราก็จะสามารถขายยางรถ แบตเตอรี่ ให้บริการซ่อมรถก็ได้ ซึ่งคนเมียนมาอาจจะยังไม่มีองค์ความรู้เรื่องการซ่อม เราก็สามารถเอาอาชีพของเราเข้าไปร่วมมือกับอาชีพของเขาก็ได้ เพื่อให้เราสามารถเข้าไปเป็นคลัสเตอร์ได้ แต่ด้วยเหตุการณ์บ้านเมืองที่ผ่านมาทำให้การดำเนินการไม่ต่อเนื่อง เป็นเรื่องน่าเสียดาย

อีกประเด็นหนึ่งคือเรื่องของการจัดทำหลักสูตรการค้า เพื่อให้ผู้ประกอบการการค้าชายแดนได้เรียนรู้การค้าระหว่างประเทศมากขึ้น เป็นการเตรียมผู้ประกอบการให้มีความรู้ในการจะเข้าไปบุกตลาดในต่างประเทศ แต่การเรียนการสอนจะต้องเป็นรูปแบบที่สามารถเรียนได้ด้วยตัวเอง เพราะว่าเจ้าของธุรกิจ SMEsทั้งหลายไม่ได้มีเวลาจะมานั่งเรียนในห้องเรียนทั้งวัน และไม่ใช่ว่าหลักสูตรที่ต้องมาสอบเพื่อให้ได้ปริญญา ซึ่งไม่เพียงแต่รู้เรื่องการค้าขายของตนเองแต่ต้องรู้ทั้ง Supply Chain ด้วย ทั้งนี้เพื่อพัฒนาให้ทั้งคลัสเตอร์มีความเข้มแข็ง ไม่งั้นก็จะเหมือนเรื่องถังเงิน



รูปที่ 4-5 แสดงความคิดเห็น (กรุงเทพมหานคร)

คุณทองอยู่ จากสมาพันธ์ขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ขอให้ความเห็นไว้ 4 เรื่อง เรื่องแรกคือ เรื่องนโยบายรัฐ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และความสัมพันธ์ระหว่างผู้นำประเทศจะมีความสำคัญต่อการค้าการลงทุนระหว่างประเทศเป็นอย่างยิ่ง โดยนโยบายจะต้องล๊อปไปกับวัฒนธรรมจารีตประเพณีทั้งที่มีความเหมือนและมีความต่าง จะทำให้เกิดความกลมกลืนกันระหว่าง 2 ชาติที่มีพื้นดินติดกัน เรื่องที่สอง ควรยกระดับบีโอไอของไทย ให้กลายเป็นสำนักงานส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ เพื่อสร้างแรงจูงใจ และสามารถสนับสนุนธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง ไปจนถึงขนาดใหญ่ได้ ไม่ใช่มุ่งสนับสนุนเพียงแต่ผู้ประกอบการรายใหญ่ เพราะหากไม่สนับสนุนธุรกิจรายเล็กให้เข้มแข็งก็อาจทำให้รายใหญ่ไปไม่รอดด้วยเช่นกัน ประเด็นที่สามคือ ไทยเราสามารถใช้อริยาสหกิจเป็นตัวนำในการรุกตลาดต่างประเทศเหมือนอย่างประเทศจีนได้ โดยเฉพาะรัฐวิสาหกิจที่มีความเข้มแข็งเช่น ปตท. หรืออาจจะต้องมีข้อกำหนดให้บริษัทยักษ์ใหญ่ของไทยเวลาเข้าไปลงทุนแล้วจะต้องพาบริษัทย่อยเข้าไปด้วย เหมือนกับกรณีรับคนพิการเข้ามาทำงานในบริษัทที่เปอร์เซ็นต์ แต่ก็ควรมีกติกาเพื่อป้องกันไม่ให้รายใหญ่กินรวบรายเล็ก และประเด็นที่สี่ คือการพัฒนาบุคลากรทั้งคนไทยและคนประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดความรู้สึกว่าคนเหล่านั้นเรียนจบจากมหาวิทยาลัยของไทย ทำให้มีความผูกพันซึ่งสามารถต่อยอดไปสู่การค้าระหว่างประเทศได้ อีกประเด็นหนึ่งคืออยากให้ทีมวิจัยได้พูดคุยกับสมาคมชิปปิ้ง เพราะเขาทำข้อมูลปัญหาในการค้า พิสูจน์ผลการ โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน

คุณณัฐพนธ์ อยากให้ศึกษาในประเด็นที่เกี่ยวกับสินค้า ว่าจริงๆ แล้วสินค้าที่ขายดีคือสินค้าเป็นสินค้าไทย หรือเป็นสินค้าต่างชาติที่ผลิตในประเทศไทย โดยอยากให้ลงละเอียดลึกกว่าเป็นสินค้าใน category ไດ และจะมีช่องว่างให้ผู้ประกอบการไทยผลิตสินค้าขึ้นมาได้บ้าง

อาจารย์สมพงษ์ตอบว่าเคยได้กล่าวไว้นานแล้ว ว่าสินค้าต่างชาติที่ผลิตในประเทศไทยจะต้องระวังให้ดี เพราะถ้าเขาย้ายฐานการผลิตเมื่อไรสินค้าจะหายไปทันที ซึ่งในการศึกษานี้มีเวลาที่จำกัด หากต้องการเก็บข้อมูลสินค้าจริงๆ จะต้องเข้าไปสำรวจเก็บข้อมูลแต่ละชิ้น ซึ่งจะใช้เวลาและงบประมาณ

มีผู้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า จากงานวิจัยนี้จะทำอย่างไรให้ศูนย์เบ็ดเสร็จๆ จะมีประสิทธิภาพมากขึ้น หรือหน่วยงานอย่างบีโอไอ จะทำให้เขาคิดสองทางเพื่อให้เกิดการลงทุนในต่างประเทศ และเมื่อลงทุนไปแล้วจะทำอย่างไรให้เกิดความต่อเนื่อง อย่างในปัจจุบันทุกกระทรวง ทุกกรม ก็ทำการศึกษาเรื่องเดียวกัน ทำให้การศึกษาระจัดกระจาย จะทำอย่างไรให้เกิดการรวมกันศึกษาเพื่อให้ประสิทธิภาพดีขึ้นและมีพลังมากขึ้น อาจารย์จักรกฤษณ์แชร์เพิ่มเติมให้ฟังว่า ปัจจุบันระบบการวัดผลที่อิงกับ KPI และการตอบสนองนโยบาย เป็นปัจจัยสำคัญในการจะได้รับพิจารณางบประมาณหรือไม่ ทำให้การดำเนินการที่ออกมาจึงเหมือนกันในทุกหน่วยงานไม่เช่นนั้นจะไม่ได้จัดสรรงบประมาณ

ความเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนา (แม่สอด)



รูปที่ 4-6 ประธานหอการค้าจังหวัดตากแสดงความคิดเห็น (อ.แม่สอด จ.ตาก)

คุณภารดร ให้ความเห็นว่า ที่แม่สอดมีการจัดงานสัมมนาให้ความรู้แก่คนในพื้นที่เยอะมาก แต่ขอกล่าวสั้นๆ ว่ามันจบด้วยความเข้าใจที่อาจารย์มาให้ในวันนี้จริงๆ ครับ

คุณสมศักดิ์ ประธานหอการค้าจังหวัดตาก ได้กล่าวขอบคุณทีมวิจัย และได้เล่าให้ฟังว่าทางหอการค้าพยายามคุยกับทางภาครัฐ แม่สอดนั้นไม่เหมาะกับการลงทุนอุตสาหกรรมหนัก แต่ภาครัฐไม่ฟังทำให้เสียเวลาไปหลายปี ถึงตอนนี้ทุกอย่างต้องทบทวนใหม่ทั้งหมด เพราะเศรษฐกิจในเมียนมาเริ่ม slowdown ทำให้สิ่งก่อสร้างและคอนโดต่างก็หยุดไปด้วย บางโครงการตอนนี้ขายไม่ได้ อีกทั้งการค้าชายแดนในช่วงนี้ก็เริ่มประสบปัญหาหลายๆ อย่างเนื่องจากรัฐบาลใหม่ของเมียนมาเข้มงวดขึ้น ยกตัวอย่างเช่นสินค้ากลุ่มอาหาร อุปโภคบริโภค และยา จะต้องไปทำ FDA ให้ถูกต้องตามกฎหมาย หลายๆ อย่างที่

อาจารย์ว่าเป็นอุปสรรค คือโอกาสของคนแม่สอดเพราะคนแม่สอดรู้ช่องทางต่างๆ อยู่แล้ว อย่างคุณสมศักดิ์ทำธุรกิจปลากะปอง จากเดิมส่งวัตถุดิบเข้าไปผลิตในฝั่งเมียนมา และสามารถครองตลาดได้ แต่ปัจจุบันพอถนนดี ผู้ประกอบการรายอื่นในไทยสามารถส่งสินค้าเข้าไปแข่งได้ ตอนนี้เลยปรับตัวด้วยการผลิตในไทยแล้วส่งเข้าไปขายแทน

อาจารย์สมพงษ์กล่าวตอบว่า การค้าชายแดนเป็นการค้าแบบไม่เป็นทางการ หรือ Informal trade ถ้าเกิดการค้าขึ้นเป็นทางการเมื่อไหร่ ก็จะเป็นปัญหา กล่าวคือพอเริ่มมีกฎระเบียบที่เข้มข้น การค้าแบบไม่เป็นทางการก็จะหายไป การค้าชายแดนก็จะเสียเปรียบ สิ่งสำคัญคือพ่อค้าแม่สอดเป็นคนเก่ง ถ้าภาครัฐสนับสนุนนิดเดียวก็จะไปได้ ถ้าเป็นไปได้ก็อยากจะเข้าไปนำเสนอที่สภาพัฒน์ เพื่อให้มุมมองต่างๆ รวมไปถึงการเลือกที่จะส่งเสริมอุตสาหกรรมที่จะเป็นอนาคตของประเทศ แทนการส่งเสริมอุตสาหกรรมหนักใช้แรงงานเข้มข้น



รูปที่ 4-7 ผู้เข้าร่วมสัมมนาแสดงความคิดเห็น (อ.แม่สอด จ.ตาก)

คุณเฉลิมวัฒน์ จากหอการค้าจังหวัดตาก ได้ให้ความเห็นว่า ปัจจุบันมีนักธุรกิจไทยที่เข้าไปทำธุรกิจในเมียนมาเป็นจำนวนมาก แต่ยังไม่เห็นมีหน่วยงานภาครัฐหน่วยงานใดที่ชัดเจน ทำหน้าที่รวบรวมคนเหล่านี้ไว้ด้วยกัน เวลาภาครัฐทำอะไรก็เลยไม่ได้พูดคุยกับนักธุรกิจกลุ่มนี้ ถึงแม้ว่าจะมีสมาคมนักธุรกิจไทยในเมียนมาแต่ก็ยังค่อนข้างกระจายตัวและการสมัครก็ไม่ค่อยชัดเจนเท่าที่ควร

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาแผนงาน

5.1 การสรุปและบูรณาการผลการศึกษา

เป้าหมายสำคัญของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community, AEC) คือ การสนับสนุนการค้าเสรีและการเป็นฐานการผลิตร่วมกันภายในภูมิภาค โดยที่ประชุมอาเซียนได้มีการตกลงจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่ม ซึ่งผลจากการดำเนินการตามข้อตกลงเหล่านั้นคือการขยายตัวของการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบ และนโยบายของรัฐบาลก็มุ่งเน้นไปที่การพัฒนา ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการ เพื่อวางแผนและพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพซึ่งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานนั้น รัฐบาลได้มีงบประมาณและแผนงานในระดับโครงการที่ชัดเจน แต่ด้านระบบบริหารจัดการยังมีการศึกษาไม่มากนักและยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจน

แผนงานเรื่องการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีเป้าหมายสำคัญเพื่อสร้างองค์ความรู้และข้อเสนอแนะทางนโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมการปรับเปลี่ยนด้านองค์กรทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยโครงการย่อยแรกจะมุ่งเน้นการวิเคราะห์รูปแบบองค์กรและการจัดการองค์กรของหน่วยงานภาครัฐที่เหมาะสมเพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในขณะที่โครงการย่อยที่สองเป็นการศึกษาแนวทางยกระดับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งเน้นไปที่ประเทศเมียนมาเป็นหลัก

การสรุปผลการศึกษาในภาพรวมนั้น จะขอสรุปตามวัตถุประสงค์ของแผนงาน ซึ่งมีอยู่ 3 ข้อหลักดังนี้

5.1.1 การรวบรวมข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบัน ของปัญหาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย ทั้งในด้านองค์กร และศักยภาพผู้ประกอบการ

จากการรูปแบบองค์กรของไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทย พบว่า การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบกระจายอยู่ในหลายหน่วยงาน สร้างความสับสนต่อทั้งภาคเอกชนผู้ประกอบการ ตลอดจนภาครัฐเอง ทำให้ไม่มีความเป็นเอกภาพในการดำเนินงาน และไม่สามารถขับเคลื่อนนโยบายได้ทันท่วงทีและเป็นรูปธรรม

ในส่วนของศักยภาพผู้ประกอบการไทยนั้น พบว่า แม้ว่าผู้ประกอบการไทยจะมีความคิดเห็นที่ค่อนข้างก้าวหน้าเกี่ยวกับประโยชน์ทางธุรกิจที่ได้รับจากการขยายการค้าและธุรกิจเข้าไปในเมียนมา เช่น ต้องการโอกาสในการขยายตัวทางธุรกิจอันเป็นผลจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของตลาดเมียนมา การกระจายความเสี่ยงทางธุรกิจ และการเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการในธุรกิจระหว่างประเทศ ระยะยาว มากกว่าการลดต้นทุนแรงงาน หรือต้นทุนวัตถุดิบ แต่ผู้ประกอบการไทยก็ยังไม่อยากจะเสี่ยงที่จะเข้าไปลงทุนเป็นจำนวนมากในเมียนมา ทั้งในการลงทุนตั้งสาขา หรือการลงทุนด้านการผลิต และมองว่า ปัญหาที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขยายธุรกิจเข้าไปในเมียนมา คือปัญหาเชิงสถาบันและโครงสร้างพื้นฐาน แต่ไม่ได้มองที่จะใช้ประโยชน์จากความคุ้นเคยและประสบการณ์ของผู้ประกอบการไทย มาสร้างเป็นโอกาส และความได้เปรียบของผู้ประกอบการไทยที่เหนือกว่าผู้ประกอบการที่เป็นคู่แข่งจากต่างชาติ

5.1.2 การศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน และเทียบเคียงกับประเทศต้นแบบที่มีการพัฒนาแล้ว

ในด้านรูปแบบองค์กรนั้น พบว่ารูปแบบองค์กรด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยสามารถจำแนกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ องค์กรที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (Policy Body) และองค์กรที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (Service Body) ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศต้นแบบที่มีการพัฒนาแล้ว พบว่า ความท้าทายที่สำคัญมากที่สุดในการพัฒนา “รูปแบบและการจัดการองค์กรเพื่อจัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน” ได้แก่การหาหน่วยงานเจ้าภาพ (Lead Organization) ที่มีความเหมาะสมและได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่จะเข้ามาทำงานร่วมกันและผู้ให้บริการ โดยหน่วยงานเจ้าภาพจะต้องมีความรู้เรื่องการค้าและการขนส่งข้ามแดน และความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในประเทศ และหน่วยงานต่างประเทศ มีงบประมาณและกำลังคนพอเพียงในการทำงาน ทั้งนี้ จากการศึกษาของนานาชาติ พบว่า หน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนมักมาจาก กรมศุลกากร หรือ กระทรวงพาณิชย์ หรือ กระทรวงคมนาคม หรือสำนักงานกฤษฎีกา กระทรวงเดียวกันในการจัดองค์กรนั้น สามารถจะพิจารณาจัดตั้งได้ทั้ง (1) จัดตั้งขึ้นเป็นสำนักงานถาวร หรือ (2) จัดตั้งขึ้นในลักษณะเป็นคณะกรรมการฯ ที่มาทำงานร่วมกันและมีการประชุมร่วมกันเป็นครั้งคราว นอกจากนี้ การจัดองค์กรที่เหมาะสมจะต้องพิจารณาความสมดุลระหว่างผู้แทนที่เป็นตัวแทนของภาครัฐ และภาคเอกชน ในการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนพิจารณาวิธีปฏิบัติ กฎระเบียบ และการยอมรับของท้องถิ่นและประเทศเพื่อนบ้านที่ประเทศไทยต้องมีการค้า และการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนระหว่างกัน

ในด้านการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศและเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการนั้น โครงการย่อย 2 ได้ทำการศึกษาเทียบเคียงกรณีของไทย กับกรณีของประเทศจีน และเกาหลีใต้ โดยพบว่า

- 1) ในส่วนของภาครัฐ การดำเนินการในด้านต่าง ๆ อย่างครบวงจร ตั้งแต่การกำหนดนโยบายที่แน่วแน่และชัดเจนในการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการของตนออกไปลงทุนในต่างประเทศ การจัดตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนทางตรงในต่างประเทศของจีน และส่งเสริมให้

หน่วยงานเหล่านี้ทำงานร่วมกันแบบบูรณาการ การออกมาตรการอำนวยความสะดวก
มาตรการส่งเสริมและมาตรการในการติดตามประเมินผล

- 2) ในส่วนของเอกชน ให้ความสำคัญกับการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือกันของ
ผู้ประกอบการที่เข้าไปลงทุนในต่างประเทศ เพื่อลดความเสี่ยงและสร้างอำนาจต่อรองให้กับ
ผู้ประกอบการ

ขณะที่ของไทยนั้น ยังไม่ชัดเจนในนโยบายการสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศ หรือสนับสนุน
ผู้ประกอบการเท่าที่ควร ซึ่งจะเห็นได้จากความพึงพอใจของผู้ประกอบการไทยที่มีต่อการสนับสนุนจาก
ภาครัฐในทุกมิติอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ และสิ่งที่ต้องการหลักคือ การส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านการ
บริหารธุรกิจและห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ การพัฒนาความสามารถในการบริหารความเสี่ยงจากการ
ขยายธุรกิจเข้าไปในเมียนมา ความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ในเมียนมา และการพัฒนา
เครือข่ายผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการเมียนมา

5.1.3 การจัดทำแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการ ขนส่งข้ามแดน ทั้งในด้านการขนส่ง และการเพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการ

โครงการย่อย 1 ได้พัฒนาแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อเป็นหน่วยงาน
บูรณาการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบ
และมีประสิทธิภาพ โดยพบว่า มีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อ
การบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนอย่างมีประสิทธิภาพ
ภายใต้การทำงานที่เป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนไทย มีการกำหนดอำนาจหน้าที่
และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่ชัดเจน รวมถึงเป็นองค์การนำเจ้าภาพที่มีภาวะผู้นำ มีความรู้
ความเข้าใจด้านกฎระเบียบการค้าและการขนส่งและสามารถชี้นำการเปลี่ยนแปลง การกำหนดนโยบาย
และมาตรการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนรับผิดชอบประสานงาน สนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการ
อำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ต้องมีการปรับกฎระเบียบและบูรณา
การทำงานระหว่างกันข้ามกระทรวงต่างๆ ซึ่งเรียกว่า องค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน หรือ
“คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ”
(National Trade and Transport Facilitation Committee) เป็นองค์การเพื่อบูรณาการการ
อำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่าน
แดนอย่างมีเอกภาพและมีประสิทธิภาพภายใต้การทำงานที่เป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับ
ภาคเอกชนไทย โดยเสนอให้หน่วยงานนี้อยู่ภายใต้หน่วยงานเจ้าภาพหลักที่เกี่ยวข้องทั้งการค้าและการ
ขนส่ง โดยมีนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน เป็นประธานคณะกรรมการฯ พร้อมด้วยกรรมการจากหน่วยงานที่
เกี่ยวข้อง

แนวทางการขับเคลื่อนเมื่อมีการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการ
ขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ ได้แก่ การจัดทำแผนแม่บทการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการ
ขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน การจัดตั้งคณะอนุกรรมการ / คณะทำงานฯ

ที่เกี่ยวข้อง ที่ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แท้จริง มีการประชุมและทบทวนผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง การทำแผนปฏิบัติงานระยะสั้นและระยะยาวที่เป็นรูปธรรม การสร้างระบบฐานข้อมูลที่มีการปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัย และมีระบบติดตามประเมินผล มีการประชุมรายงานผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงวิธีปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ ให้ทุกฝ่ายรับทราบร่วมกันเพื่อปรับปรุงและขับเคลื่อนระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทย

ขณะที่โครงการย่อย 2 ได้พัฒนากลยุทธ์เพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการไทย โดยออกเป็น 2 กลุ่มตามรูปแบบและขอบเขตของการขยายธุรกิจ โดยกลยุทธ์กลุ่มแรกคือการยกระดับโอกาสและขีดความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในการทำการขนส่งและโลจิสติกส์ข้ามแดนระหว่างไทยกับเมียนมา ส่วนกลยุทธ์กลุ่มที่สองคือการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยที่เป็นทั้งผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการ ในการเข้าไปลงทุนขยายธุรกิจของตนในประเทศเมียนมา กล่าวคือ

1. กลยุทธ์ในการส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการไทยในการค้าและขนส่งสินค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา ทำได้ใน 3 แนวทาง คือ 1) กลยุทธ์ในการสร้างโอกาสใหม่หรือธุรกิจใหม่ ๆ ให้กับการค้าชายแดนและบริการขนส่งของไทยที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน 2) กลยุทธ์ในการลดความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่มีอยู่ในเมียนมา ซึ่งเป็นตลาดเกิดใหม่ และ 3) กลยุทธ์ในการเพิ่มศักยภาพในการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการไทย

2. กลยุทธ์ในการส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการไทยในการขยายการค้าและลงทุนในเมียนมาเป็นมาตรการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยมีโอกาสและความสามารถในการเข้าไปประกอบธุรกิจและลงทุนในเมียนมา อาจแบ่งแยกตามรูปแบบของการสนับสนุนได้เป็น 6 ด้าน คือ ด้านข้อมูล ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ประกอบการไทย ด้านการสร้างเครือข่ายกับผู้ประกอบการท้องถิ่นด้านการเงิน และด้านอื่นๆ ทั้งนี้ กลยุทธ์ที่นำเสนอไม่ได้มีเป้าหมายมุ่งเน้นการให้การสนับสนุนทางการเงินโดยตรงแก่ผู้ประกอบการ แต่เป็นแนวทางการสนับสนุนที่จะหนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถจัดการความเสี่ยงและลดความเสี่ยงในด้านต่างๆที่อาจจะเกิดขึ้นจากการประกอบธุรกิจในเมียนมา ซึ่งเป็นตลาดเกิดใหม่

5.2 การนำเสนอและประชาสัมพันธ์

แผนงานนี้ได้ร่วมกับโครงการย่อย 1 และ 2 จัดเวทีประชุมสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้ที่สามารถใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติจากโครงการศึกษา 3 ครั้ง กล่าวคือ ที่อ.แม่สอด จ.ตาก ที่อ.อรัญประเทศ จ. สระแก้ว และที่กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาแต่ละครั้งเป็นไปตามแผนที่วางไว้ (รายละเอียดอยู่ในบทที่ 4)

ทั้งนี้ เมื่อรายงานฉบับสมบูรณ์ได้รับการอนุมัติจากสกว.แล้ว คณะผู้วิจัยจะสรุปเนื้อหาลงในวารสารการขนส่งและโลจิสติกส์ ของสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เพื่อเผยแพร่ไปสู่ภาครัฐและเอกชน ในวงกว้างต่อไป

โครงการนี้จะมีส่วนสำคัญในการสร้างข้อเสนอแนะในปรับปรุงระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงานภาครัฐในการอำนวยความสะดวกให้กับการค้าและการขนส่งผ่านชายแดนทางบกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงช่วยยกระดับขีดความสามารถของผู้ผลิต ผู้ค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในการค้าและการขนส่งผ่านด่านแม่สอด จังหวัดตาก

ตัวอย่างหน่วยงานหลักที่ได้รับประโยชน์จากแผนงานวิจัยนี้ ประกอบด้วย
หน่วยงานภาครัฐ

- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- กระทรวงคมนาคม
- กรมศุลกากร
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

หน่วยงานภาคเอกชน

- สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- สมาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
- สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

5.3 แนวทางการวิจัยต่อไป

แผนงานเรื่องการบริหารการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น เป็นการศึกษาเพื่อสร้างองค์ความรู้และข้อเสนอแนะทางนโยบายในการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน โดยมีขอบเขตการดำเนินงานครอบคลุมการปรับเปลี่ยนด้านองค์การทั้งภาครัฐและภาคเอกชน อย่างไรก็ตาม การศึกษาในแผนงานนี้เป็นการศึกษาในภาพรวม และยังสามารถพัฒนาเจาะลึกได้มากยิ่งขึ้น ตัวอย่างของการวิจัยขั้นต่อไป มีดังนี้

- การเก็บรวบรวมข้อมูลปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนไทยตามกรอบ AFAFGIT เพื่อจัดกลุ่มและระบุปัญหาและอุปสรรคด้านกฎหมายที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างเป็นระบบตามสาระของประเด็นการกำกับดูแลเป็นสำคัญ โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบแนวทางปฏิบัติตามมาตรฐานสากลและทำข้อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการบูรณาการการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนไทย
- การศึกษาในเชิงเศรษฐศาสตร์ ถึงผลประโยชน์ที่กลุ่มผู้ประกอบการไทย ภาครัฐไทย จะได้รับหากมีการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดนในลักษณะต่างๆ
- การศึกษาแนวทางการยกระดับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยอาจจะเน้นไปที่พรมแดนอื่น หรือระเบียงเศรษฐกิจเส้นอื่น เช่น ระเบียงเศรษฐกิจ R12 (ไทย-นครพนม-ฮานอย) ระเบียงเศรษฐกิจ R1 (กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้) ระเบียงเศรษฐกิจ R10 (กรุงเทพฯ-ตราด-สีหนุวิลล์-คาเมา) เป็นต้น เนื่องจากรูปแบบการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ มีความแตกต่างกัน โครงการนี้มุ่งเน้นเฉพาะเมียนมา และที่พรมแดนแม่สอด-เมียวดี เป็นหลักเท่านั้น