

บทคัดย่อ

การเตรียมความพร้อมด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการเพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากนับว่ามีความสำคัญ ปัจจุบันสภาพการกระจายสินค้าและโกดังสินค้าเกิดขึ้นทั้งในเขตแม่สอดและเขตการค้าเมียวดี บทบาทของเมียวดีในแง่เศรษฐกิจก็คือการเป็นแหล่งการค้าและผลิตสินค้าอุตสาหกรรม รวมทั้งเป็นศูนย์กระจายสินค้า/คลังสินค้าที่นำเข้าจากประเทศไทยเพื่อกระจายต่อไปยังพื้นที่อื่นของประเทศเมียนมาร์ ซึ่งถือได้ว่าเมียวดีเป็นทั้ง เมือง “คู่แฝด” และเมือง “คู่แข่ง” ของอำเภอแม่สอด ในพื้นที่โดยรอบของเมืองเมียวดีพบว่ามีคลังสินค้าทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กเป็นจำนวนมากกว่า 200 แห่ง และปัจจุบันกำลังมีการขยายการลงทุนในธุรกิจนี้เพิ่มขึ้น ซึ่งถือว่าคลังสินค้าเหล่านี้ นอกจากจะใช้เป็นสถานที่เก็บสินค้าเพื่อรอการขนส่งต่อไปแล้ว ยังเป็นจุดกระจายสินค้าที่สำคัญของเมียนมาร์ บริเวณชายแดนสู่พื้นที่ชั้นในของประเทศ คลังสินค้า/จุดกระจายสินค้าในเมืองเมียวดีนั้นมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจสูงและถือเป็นคู่แข่งที่สำคัญของสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคจังหวัดตากของไทยที่จะสร้างขึ้น อย่างไรก็ตามยังมีปัญหาและข้อจำกัดที่ต้องได้รับการแก้ไขในเรื่องต่างๆ ดังนี้ 1) การจราจรบริเวณหน้าด่านชายแดนเมียนมาร์ค่อนข้างหนาแน่น คับคั่งและไม่เป็นระเบียบ 2) ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของเมืองเมียวดี ยังไม่เพียงพอต่อการรองรับการลงทุนของอุตสาหกรรม 3) สภาพและสถานที่ตั้งของคลังสินค้า/ศูนย์กระจายสินค้าอยู่บนที่เนินเขา นอกจากนั้นถนนมีสภาพทรุดโทรม 4) การขนถ่ายสินค้าลงและขึ้นจากบรรทุกทำโดยการใช้แรงงานคนเป็นหลัก 5) เส้นทางคมนาคมขนส่งจากเมืองเมียวดีไปยังเมืองกอกะเร็กนั้นมีความสะดวก แต่จากเมืองกอกะเร็กไปยังเมืองพะอานซึ่งเป็นเมืองหลวงของรัฐกะเหรี่ยงพบว่าสภาพถนนส่วนใหญ่อยู่ในสภาพไม่ค่อยดี

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการลงทุนเพิ่มมากขึ้นในพื้นที่จากการศึกษาสภาพแวดล้อม การประชุมกลุ่มย่อย และการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ประกอบการ ทั้งจากหน่วยงาน องค์กรของรัฐ สมาคมและเอกชนต่างๆ ได้ข้อสรุปว่า กลุ่มอุตสาหกรรมที่เป็น Real sector ที่มีศักยภาพและความเหมาะสมที่จะลงทุนในพื้นที่มี 3 กลุ่ม คือ กลุ่มอุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม กลุ่มอุตสาหกรรมพลาสติก กลุ่มอุตสาหกรรมเกษตร ประมง และกิจการที่เกี่ยวข้อง แต่เมื่อสอบถามถึงความต้องการใช้บริการของศูนย์กระจายสินค้า/คลังสินค้าหากมีการลงทุนตั้งในพื้นที่อำเภอแม่สอด พบว่า ยังไม่มีความจำเป็นต้องใช้บริการของศูนย์กระจายสินค้า/คลังสินค้า เนื่องจากเมื่อมีการผลิตสินค้าเสร็จแล้ว มักจะส่งสินค้าให้กับผู้สั่งซื้อในทันที หรือหากต้องเก็บสต็อกวัตถุดิบหรือสินค้าสำเร็จรูปก็จะใช้พื้นที่ภายในโรงงานเดิมเป็นหลัก สำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมเกษตรและที่เกี่ยวข้อง พบว่า มีศูนย์รวบรวมผลผลิตทางการเกษตรและคลังสินค้าเกษตรเป็นจำนวนมากในพื้นที่ 3 อำเภอ จึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้บริการของศูนย์กระจายสินค้า/คลังสินค้า

บริหารจัดการธุรกิจ 5) ผู้ประกอบการทั้งรายเดิมและรายใหม่ควรเพิ่มกิจกรรมการให้บริการที่มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้นที่นอกเหนือไปจากการรับจ้างขนส่งสินค้าเท่านั้น เช่น การให้บริการคลังสินค้า/ศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น หากผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายเดิมหรือรายใหม่ที่มีความสนใจร่วมลงทุนกับภาครัฐโดยขอเป็นผู้บริหารจัดการสถานีฯ จะต้องจัดเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ ได้แก่ 1) รวมตัวกันเป็นนิติบุคคลเพื่อยื่นข้อเสนอให้กับภาครัฐในการเป็นผู้บริหารจัดการสถานี 2) ชักชวนให้ผู้ประกอบการขนส่งทั้งของไทยและเมียนมาร์ รวมทั้งผู้สั่งซื้อสินค้านำเข้าใหญ่ชาวเมียนมาร์เข้ามาใช้บริการของสถานีฯ 3) หากผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายเดิมในพื้นที่ไม่สามารถจัดหาทุนได้เพียงพอ ก็อาจรวมตัวกันเพื่อจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า/คลังสินค้าเป็นของกลุ่มเอง 4) พยายามทำทุกวิถีทางเพื่อให้ผู้ใช้บริการกิจกรรมโลจิสติกส์ในพื้นที่ของสถานีฯ 5) บริหารจัดการธุรกิจให้มีต้นทุนต่ำที่สุดเพื่อให้บริการแก่ลูกค้าได้ในราคาหรือต้นทุนรวมที่ต่ำกว่าการขนส่งสินค้าโดยตรงไปส่งยังเมืองเมียวดี 6) เตรียมเงินลงทุนในโครงการฯ เพื่อเป็นค่าสิ่งปลูกสร้างและเครื่องมืออุปกรณ์ไว้ประมาณ 450.0 ล้านบาท และเงินทุนหมุนเวียนในกิจการอีกประมาณปีละ 50.0 ล้านบาท ซึ่งกิจการจะเริ่มมีกระแสเงินสดสุทธิเป็น “บวก” ในปีที่ 11 เป็นต้นไป ซึ่งถือได้ว่าเป็นการใช้เงินทุนที่ค่อนข้างสูง

ภาครัฐควรมีการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาดังนี้ 1) ต้องมีการกำหนดข้อตกลงให้ชัดเจนร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทย รัฐบาลเมียนมาร์ และรัฐบาลท้องถิ่นของรัฐกะเหรี่ยงว่าจะให้สินค้าประเภทใดบ้างที่ต้องส่งผ่านทางช่องทางสะพานมิตรภาพ และสินค้าประเภทใดที่ยังคงยินยอมให้ส่งข้ามทางแม่น้ำเมย 2) พิจารณาผ่อนปรนกฎระเบียบเกี่ยวกับการอนุญาตให้รถบรรทุกของเมียนมาร์สามารถเข้ามารับสินค้าในพื้นที่รอบนอกของอำเภอแม่สอดและที่สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคฯ ได้โดยสะดวก ทั้งในเรื่องประเภทรถ ประกันภัย เวลาการเข้าออก พื้นที่อนุญาต และน้ำหนักบรรทุก 3) ผลักดันให้เกิดกิจกรรมโลจิสติกส์การเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างคันรถโดยการยกเปลี่ยนตู้สินค้า (Inland Box) และร่วมกันบริหารจัดการตู้สินค้าเมื่อส่งไปกับสินค้าแล้วจะต้องนำส่งกลับคืน 4) แบ่งพื้นที่ส่วนหนึ่งให้ใช้ประโยชน์เป็น “คลังน้ำมันเชื้อเพลิง” ซึ่งในอนาคตหากมีการลงทุนเปลี่ยนแปลงระบบขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถบรรทุกมาเป็นการขนส่งทางท่อ (Pipeline Transportation) จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ในระยะยาว

ประเด็นสำคัญที่เป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตากไม่ประสบผลสำเร็จ พอสรุปได้ดังต่อไปนี้ 1) ราคาที่ดินที่สูงขึ้นจากการเก็งกำไร 2) ความไม่พร้อมของระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่างๆ ได้แก่ เส้นทางคมนาคม ระบบไฟฟ้า น้ำเพื่อการอุตสาหกรรม 3) การรับรู้และมีส่วนร่วมในโครงการพัฒนาของประชาชนในพื้นที่ยังมีจำกัด 4) ปัญหาในเรื่องของแรงงานที่ขาดการพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งการเคลื่อนย้ายของแรงงานเข้าสู่พื้นที่ขึ้นใน 5) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษหรือเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น เมียวดี เมืองพะอาน เมืองหงสาวดี เมืองมะละแหม่ง เป็นต้น 6) เส้นทางที่วิ้งลัดเลาะไปบนไหล่เขาหรือพื้นที่สูง ทำให้เสียเวลาในการเดินทางและการขนส่งค่อนข้างมาก 7) ศักยภาพในเรื่องของความเป็นธรรมชาติของพื้นที่ มีความแตกต่างของวัฒนธรรมที่หลากหลายรวมทั้งยังเป็นประตูของเส้นทางทางท่องเที่ยวสู่ประเทศเมียนมาร์ทางบกอาจทำให้มีผลกระทบต่อการพัฒนาในภาคอุตสาหกรรม 8) การให้ความสำคัญ

และงบประมาณกับ “โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC : Eastern Economic Corridor: EEC)”

Abstract

The logistics preparation of operators is the key to economic, trade, and investment expansion in the SEZ-TAK. The distribution and warehousing activities currently occur in both Mae Sot and Myawaddy areas. In view of economy, Myawaddy is trade zone, industrial production zone, distribution center and warehouse for imported goods from Thailand to other areas of Myanmar. This makes Myawaddy both the “Twin City” and the “Rival City” of Mae Sot. There are more than 200 large and small warehouses in the surrounding area of Myawaddy, and this business is currently expanding. These warehouses are used as storage facilities for further transportation, and besides are a major distribution center of Myanmar from the border to the internal area of the country. Myawaddy’s warehouses and distribution centers have a high business potential and is a major competitor of the future Tak truck terminal. However, there are issues and limitations to be concerned: 1) Traffic in front of Myanmar border is quite congested and disorderly. 2) Myawaddy’s infrastructure is still not sufficient for supporting industrial investment. 3) The condition of distribution centers and warehouses located on the hill including the roads to them are poor. 4) The loading and unloading of goods is performed manually. 5) The transportation route from Myawaddy to Kawkaik is very convenient, but the one from Kawkaik to Hpa-An which is the capital of Kayin State is in quite a poor condition.

The development of the SEZ-TAK is aimed at increasing investment in the area. From the study of environment, subgroup meetings, and in-depth interviewing with specialists and entrepreneurs from government sectors and organizations, associations, and private sectors, it is concluded that there are 3 Real sector industries with potential and suitability for investment: textile and clothing, plastic, agriculture and fisheries industries and related businesses. But according to the survey, distribution centers/warehouses in Mae Sot are not necessary since finished goods are usually shipped to the buyer right after production, or stocked inside the factory area. And for agriculture and related industries, there are already a number of collection centers around the area of 3 districts.

“Thailand's Transport Infrastructure Development Strategy 2015-2022” concluded that Mae Sot district should have a high-efficiency and high-standard truck terminal, which is a development of various continuous transportation facilities that link major production and export base of the country, as well as create a transport network that helps reduce transportation cost while increase its efficiency. Study and selection of location, size, and construction plan for the SEZ-TAK has shown that it would be able to support the volume of products and services for over 30 years. This co-investment between government and private sectors has a total value of 1,077.49 million baht (consisting of land compensation, landowner management fee and margin, contributing to a total of 281.40 million baht for the land, 758.92 million baht for buildings, and 37.17 million baht for equipment.) The suitable type of investment is the one with the government as the risk recipient from Gross Cost and the private sector as the project administrator. The government invests only on the land and buildings that they use (634.22 million baht) and the private sector on the buildings that they use including all equipment (443.27 million baht). The government's IRR is -0.9% with a payback period of more than 30 years, while that for the private sector is 10% with 10-year payback period. This is the most suitable and possible way because even though the government may gain an unworthy return on investment, its financial status and operation will not be affected since the government is, in fact, a non-profit organization that must encourage investment activities and support the economy, investment, and the civil society. The private sector receives return in the form of “wages” with a minimum IRR of 10.0 per cent, does not have to take the risk of possible insufficient income, and the payback period is within only the 10th year of the project.

Operators need to adapt to meet logistics needs in the area: 1) Existing operators should obtain devices and equipment to facilitate the unloading or transloading of cargos, e.g. forklift and reach stacker. 2) Operators who have lands, funds, and staff with potential should develop their areas to be dry docks/distribution centers/warehouses to increase goods transferring services for Thailand's part. 3) Existing operators should take advantage of the development of transportation routes in Myanmar by expanding cooperation with logistics operators in each province. 4) Existing and new operators should apply logistics management system software to their business. 5) Existing and new operators should add variety to their services besides shipping, such as warehousing/distribution center services. Operators who are interested to co-invest with

the government as a manager of the terminal should: 1) Gather as a legal entity and propose to be manager of the terminal. 2) Persuade Thai and Myanmar operators, as well as big Myanmar buyers to come and use services at the terminal. 3) Existing operators who cannot provide sufficient fund might gather to establish and share distribution centers/warehouses. 4) Try all the possible means to get customers for the terminal. 5) Operate with minimum fund to give services with lower prices than the cost of direct transport to Myawaddy. 6) Project fund for buildings and equipment should be prepared approximately 450.0 million baht, and around 50.0 million baht per year for working capital. A “positive” net cash flow will begin in the 11th year on, which is considered a relatively high funding.

For the public sector, they should: 1) Make a clear agreement between Thai, Myanmar, and the Kayin State government about the categories of goods that must be transported via the Friendship Bridge and goods permitted to be transported across Moei river. 2) Consider lessening the rules about permissions for Myanmar trucks to enter the outskirt areas of Mae Sot and the terminal to pick up cargos more conveniently, including types of vehicle, insurance, permitted hours, permitted areas and truck weight. 3) Encourage logistics activities that use the Inland Box in cargo transloading, and cooperate in the management of the use and return policy of the boxes. 4) Provide space for the “fuel depot” to reduce long-term logistics cost of fuel in case future fuel transport system is changed from trucks to pipeline transportation.

Risk factors for the success of the SEZ-TAK are: 1) high land prices resulting from speculation 2) unpreparedness of the infrastructure system, i.e. transportation routes, electrical system, and industrial water 3) recognition of the project and participation of local people that are still limited 4) problems of labors lacking potential, including immigration to the internal area 5) development of special economic zones or industrial development zones such as Myawaddy, Hpa-An, Pegu and Mawlamyine 6) transportation route that consists of shortcuts on hillsides or highlands is time-consuming 7) nature and a diversity of cultures, as well as being touristic gateway to Myanmar on land which might have an influence on industrial development, and 8) the Eastern Economic Corridor (EEC) is given budget and precedence over.