

บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Sub-Region) เป็นอาณาบริเวณ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีความสำคัญในฐานะเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์แห่งหนึ่งของโลก ประกอบด้วย 6 ประเทศ คือ มณฑลยูนนานของจีนตอนใต้, พม่า, ลาว, ไทย, กัมพูชา และเวียดนาม ซึ่งเป็นอาณาบริเวณพื้นแผ่นดินใหญ่ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นบริเวณซึ่งแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นแม่น้ำนานาชาติยาว 4,909 กิโลเมตร ไหลผ่าน เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ รวมถึงวัตถุดิบและกำลังแรงงาน โดยมีประชากรจำนวนกว่า 256 ล้านคน และเป็นแหล่งพลังงานที่ได้จากน้ำมัน ก๊าซ และพลังน้ำ เป็นตลาดรองรับการระบายสินค้าและการลงทุน ที่สำคัญทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลก ซึ่งทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการผลิต โดยลักษณะการค้าระหว่างประเทศที่ผ่านมา ด้วยข้อจำกัดของระบบคมนาคมขนส่ง ซึ่งไม่สามารถเชื่อมโยงกันได้สะดวก การค้าขายจึงค่อนข้างจำกัดอยู่ตรงบริเวณชายแดน ที่เรียกว่า การค้าชายแดน (Cross Border Trade) ด้วยจากลักษณะที่ตั้งของไทย ซึ่งมีภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitic Location) ตั้งอยู่ตรงศูนย์กลางของอนุภูมิภาค ทำให้ประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับทุกประเทศ มีเพียงประเทศจีน ซึ่งต้องขนส่งผ่านพม่าหรือลาว (เป็นระยะทางสั้นๆ) และประเทศเวียดนามมีพรมแดนติดต่อกับไทยทางทะเล

เนื่องจากปัจจัยสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจที่ต้องการเน้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยอาศัยประโยชน์จากตลาด, วัตถุดิบ และแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน รัฐบาลได้มีมติ ครม. เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2547 โดยมีนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคประเทศอินโดจีน และลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งนี้ การบริหารจัดการด้วยระบบโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นศาสตร์ใหม่ พึ่งเข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของโลกในช่วง ปี ค.ศ. 1980 โดย The Council of Logistics Management ได้ให้ความหมายว่า "เป็นกระบวนการในการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการไหลของการจัดเก็บวัตถุดิบสินค้า และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องจากจุดที่เริ่มต้นไปยังที่ใช้งาน โดยมีเป้าหมายเพื่อสอดคล้องกับเวลาและความต้องการ" โดยประเทศที่พัฒนาแล้วล้วนแต่มีการนำระบบ โลจิสติกส์ มาขับเคลื่อนกลไกเศรษฐกิจในการให้เกิดประสิทธิภาพในการผลิตการกระจายสินค้าและการขนส่ง เพื่อให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งของประเทศ โดยรัฐบาลของแต่ละประเทศมีการกำหนดไว้เป็นนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ซึ่งจะเป็นเครื่องมือสำคัญของรัฐเพื่อนำไปใช้ในการดำเนินการพัฒนาประเทศ ซึ่งเกี่ยวข้องกับ สังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ทั้งนี้

IRA SHARKANSKY ได้กล่าวว่า "นโยบายสาธารณะจะสามารถนำไปปฏิบัติและมีผลเกิดได้จริงก็ต่อเมื่อ หน่วยงานของรัฐ ได้แก่ กระทรวง กรมต่างๆ ไปจัดทำแผนการดำเนินงานและมีงบประมาณในการสนับสนุน" ดังจะเห็นได้จากรัฐบาลได้ประกาศการพัฒนาโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติในมติ ครม. ซึ่งกล่าวถึงข้างต้น แสดงให้เห็นชัดเจนว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงสร้างคมนาคมขนส่ง จะต้องกำหนดโดยนโยบายภาครัฐเท่านั้น ซึ่งจะทำให้เกิดผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการเมือง ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ (International Political Economy)

7.1 สรุปย่อแต่ละบท

7.1.1 สถานภาพการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย ประเทศไทยมีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ "ในระดับที่จะมีขีดความสามารถที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง" โดยภาครัฐได้มีการขับเคลื่อนในการกำหนดเป็นนโยบายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งที่รัฐบาลเลือกใช้เป็นนโยบายเพื่อการพัฒนาการเจริญเติบโตเศรษฐกิจของประเทศ โดยการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง ได้แก่ เส้นทางถนน , ทางราง , ท่าเรือ และสนามบิน โดยเฉพาะเน้นด้านการให้เป็นประตูเศรษฐกิจหลัก (International Economic Gateway) เชื่อมโยงการขนส่งและการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ แผนพัฒนาโลจิสติกส์ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยังให้ความสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ , องค์ความรู้และเทคโนโลยีสารสนเทศให้กับภาคอุตสาหกรรม ซึ่งรวมถึงการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ให้สามารถรองรับการเติบโตของโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งนี้ ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย สูงถึงร้อยละ 19-25 ของ GDP จากการศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้แก่ สหรัฐอเมริกา , สหภาพยุโรป , ประเทศออสเตรเลีย , ฮองกง , สิงคโปร์ จะมีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยต่อ GDP ประมาณร้อยละ 7-10 โดยสถานะแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานของไทย ในอนาคตจะต้องเร่งให้มีแผนแม่บทโลจิสติกส์ชาติ เพื่อเป็นยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันในปี ค.ศ. 2004 มาเลเซีย อยู่ในลำดับที่ 16 ขณะที่ไทยอยู่ในอันดับที่ 29 หากไทยต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันประเทศไทยจะต้องเร่งรัดการพัฒนาโลจิสติกส์ และให้มีการบูรณาการในหน่วยงานของรัฐ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อโอกาสการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค

7.1.2 การศึกษาแนวทางและทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งของไทย เห็นว่า ประเทศไทยมีเส้นทางเชื่อมโยงทั่วประเทศ ประกอบด้วย เส้นทางถนนประมาณ 170,000-190,000 กิโลเมตรและเส้นทางรถไฟประมาณ 4,150 กิโลเมตร โดยเส้นทางถนนของไทยส่วนใหญ่จะเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ในการที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกของภูมิภาค ซึ่งจะต้องพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นส่วนใหญ่ โดยการขนส่งในประเทศของไทย จะมีปริมาณการใช้การขนส่งทางถนนร้อยละ 88 เป็นประเภทการขนส่งที่ได้รับการนิยมเพราะสะดวก สามารถขนส่งในลักษณะที่เรียกว่า Door To Door แต่ก็เป็นประเภทการขนส่งที่สิ้นเปลืองและต้นทุนซึ่งสูงที่สุด อย่างไรก็ตาม ด้วยศักยภาพของประเทศไทยมีถนนภายในประเทศยาวที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ และมีเส้นทางเชื่อมโยงกับทุกประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ประเทศไทยมีความเหมาะสมต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางถนนของภูมิภาคโดยไม่มีประเทศใดที่จะมีความเหมาะสมและสามารถเข้ามาแข่งขันกับประเทศไทย สำหรับการขนส่งทางรถไฟ (Rail Transport) เป็นประเภทการขนส่งทางบกที่ประหยัด โดยมีตัวเลขการขนส่งทางรถไฟร้อยละ 2.1 (ปี พ.ศ. 2546) โดยการขนส่งทางรถไฟจะเหมาะสมสำหรับการขนส่งระยะทางไกล เพราะเป็นการขนส่งประเทศ Place To Place ซึ่งอุปสรรคการขนส่งทางรถไฟของไทย นอกจากปัญหารางและการขาดแคลนหัวรถจักร และแคร่แล้วปัญหาใหญ่ ก็คือ ความไม่ตรงต่อเวลา อย่างไรก็ตาม หากเทียบกับประเทศต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นพม่า , ลาว , กัมพูชา , เวียดนาม รวมทั้ง จีนตอนใต้ ระบบรถไฟของไทยก็ยังมีประสิทธิภาพสูงกว่ามาก ดังนั้น ปัญหาของรถไฟไทยก็ยังคงจัดเป็นปัจจัยเชิงบวกต่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค นอกจากนี้ ประเทศไทยมีเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำประมาณ 1,750 กิโลเมตร และการขนส่งชายฝั่งทะเล ยาวประมาณ 2,420 กิโลเมตร โดยท่าเรือที่สำคัญของไทย คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีข้อจำกัดอยู่ในอ่าวไทย ซึ่งไม่ใช่เส้นทางเดินเรือหลักของโลก ขณะที่ประเทศมาเลเซีย มีการพัฒนาท่าเรือ Port Klang ด้านฝั่งทะเลอันดามัน และท่าเรือ Tanjung Pelepas อยู่ตรงช่องแคบมะละกา และเป็นเส้นทางเดินหลักทำให้ศักยภาพเป็นท่าเรือระดับโลก และยังเป็นคู่แข่งกับท่าเรือของประเทศสิงคโปร์ ทำให้ประเทศไทยขาดศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลของภูมิภาค สำหรับการขนส่งทางอากาศ เป็นเส้นทางขนส่งที่มีบทบาทน้อยที่สุด เพราะคิดเป็นร้อยละ 0.2 ของการขนส่งเท่านั้น โดยสนามบินสุวรรณภูมิ เมื่อเปิดใช้ในปี 2549 จะเป็นสนามบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก แต่เนื่องจาก สายการบินแห่งชาติของไทยเน้นการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Airline) มากกว่าการขนส่งสินค้า และประเทศไทยยังขาดการพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) แบบประเทศสิงคโปร์และด้วยข้อจำกัดของกฎหมายที่ไม่ทันสมัย ทำให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถเป็นเพียงศูนย์กลางขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารของภูมิภาค แต่ไม่ใช่ศูนย์กลางขนส่งสินค้า

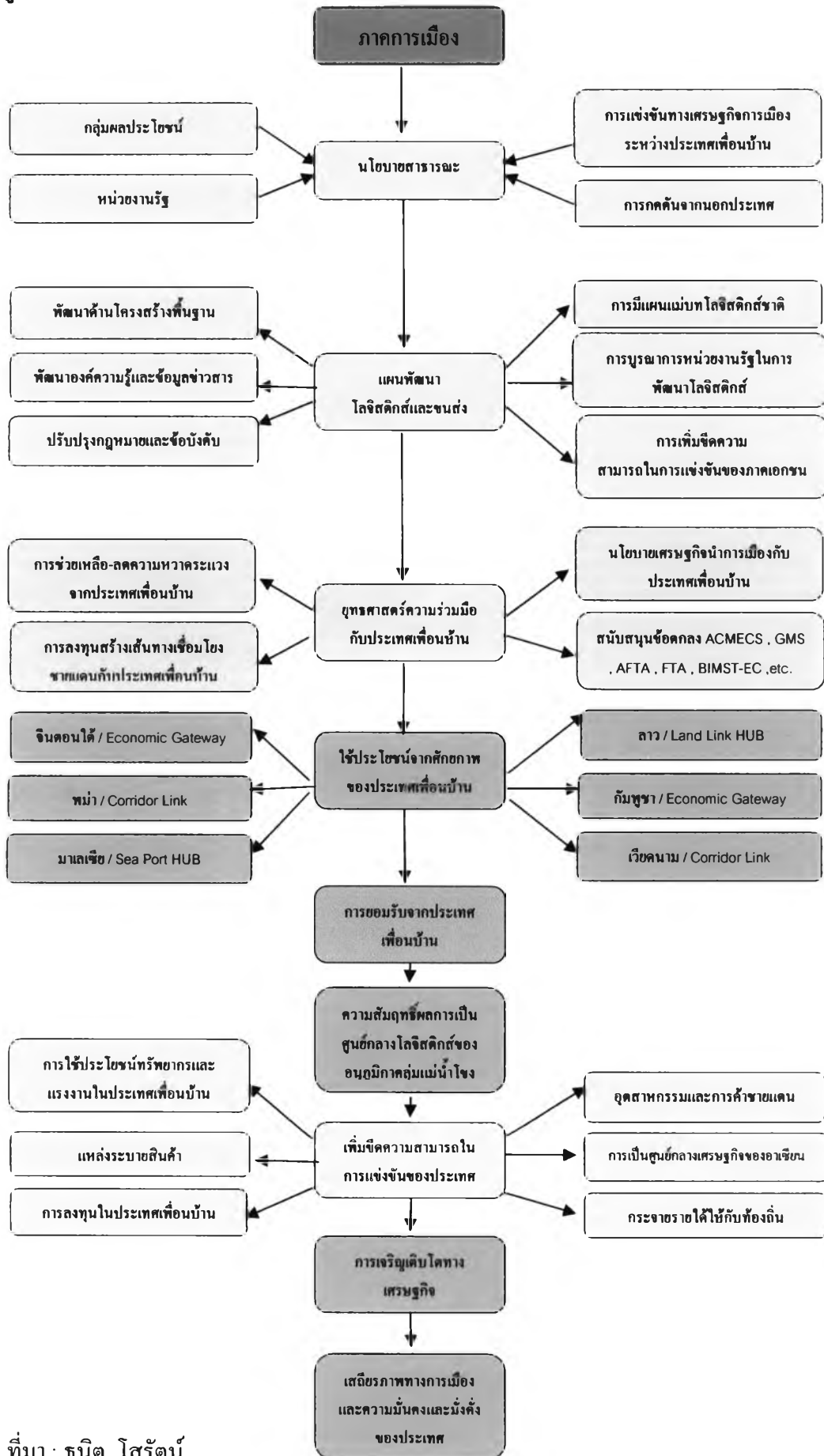
หรือโลจิสติกส์ทางอากาศของภูมิภาค ซึ่งประเทศสิงคโปร์มีศักยภาพที่เหนือกว่า ทั้งนี้ ทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางกับประเทศเพื่อนบ้าน จะต้องให้ความสำคัญต่อการขนส่ง ที่เรียกว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เป็นลักษณะการขนส่งที่ผสมผสานประเภทพาหนะขนส่ง (Modal Shift Transport) ตั้งแต่ 2 ประเภท ภายใต้สัญญาการขนส่งฉบับเดียว ซึ่งเป็นรูปแบบที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งมีลักษณะพื้นที่ซึ่งกว้างขวาง โดยประเทศไทยมีเส้นทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศ ทำให้ไทยมีความพร้อมกว่าในการที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนของภูมิภาค ขณะที่การขนส่งทางอากาศและทางน้ำ ยังมีข้อจำกัดในการที่ไม่สามารถเชื่อมโยงเมืองชั้นในของพื้นที่ ทำให้ประเทศไทย จึงมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคอินโดจีนและลุ่มแม่น้ำโขง

7.1.3 ทิศทางและยุทธศาสตร์ความร่วมมือที่สำคัญระหว่างไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน จากการศึกษาเห็นว่าข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศกัมพูชา กับประเทศเพื่อนบ้าน มีส่วนส่งเสริมต่อความเป็นไปได้ของการเป็นศูนย์กลางขนส่งของไทย ซึ่งการที่ประเทศไทยจะมีโอกาสเป็น HUB ของอนุภูมิภาคไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยภายในของไทยแต่เพียงประการเดียว แต่ปัจจัยสำคัญขึ้นอยู่กับ การยอมรับจากประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะใช้การขนส่งผ่านประเทศไทย หรือยินยอมให้รถขนส่งจากไทย เข้าไปใช้เส้นทางในประเทศเพื่อนบ้าน ปัจจัยหลักจึงขึ้นอยู่กับทิศทางและแนวทางความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในด้านการเมือง สังคม และเศรษฐกิจ ของแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะต้องมีนโยบายให้เกิดความสมดุลและผลประโยชน์ทางการเมืองระหว่างประเทศที่ลงตัว เพราะแต่ละประเทศก็ต้องการเข้ามาแข่งกับไทยในการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาค หรือหากไม่มีศักยภาพที่จะแข่งขันที่ก็ต้องการได้รับผลประโยชน์ทางอ้อม ซึ่งหากประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคจะต้องมีการกำหนดทิศทางและกลยุทธ์ในการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งพม่า ลาว , กัมพูชา ในการใช้เป็น Landbridge ให้กับประเทศไทย โดยจะต้องขจัดปัญหาความหวาดระแวง ประเทศไทย เกี่ยวกับการเข้ามาฉกฉวยประโยชน์โดยไม่สนใจสิ่งแวดล้อม , การคุกคามจากภาคทุน การทุ่มตลาด รวมถึง ลักษณะการเมืองที่ต่างกัน ทำให้เป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความร่วมมือและเป็นศูนย์กลางขนส่งของอนุภูมิภาคของไทย จากการศึกษาพบว่าศักยภาพของไทยจะมีความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางขนส่งทางถนนเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาค ซึ่งปัจจัยสำคัญจะขึ้นอยู่กับความสำเร็จของยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งพหุภาคีและทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้านในการที่จะยอมให้ไทยใช้ถนนหรือมาใช้ถนนของไทย

ทั้งนี้ ข้อตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่สำคัญก็จะมีข้อตกลง GMS กับข้อตกลง ACMECS ซึ่งข้อตกลงทั้ง 2 แบบจะมีความต่างกันตรงที่ GMS เป็นข้อตกลงพหุภาคี (Plural Agreement) โดยเน้นความร่วมมือการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนและการขนส่งระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำโขงบริเวณชายแดน ความแตกต่างที่ชัดเจนของข้อตกลงทั้ง 2 จะเห็นได้ชัดเจนว่า GMS เป็นข้อตกลงที่ ESCAP เป็นเจ้าภาพ และ เกิดจากผลการประชุมร่วม เป็นผลประโยชน์แก่ทุกประเทศ สำหรับข้อตกลง ACMECS เป็นข้อตกลงเป็นความช่วยเหลือให้เปล่าฝ่ายเดียว ขึ้นอยู่กับว่าไทยจะให้อะไร และเพื่อนบ้านต้องการหรือไม่ โดย GMS มีวัตถุประสงค์ทำให้ประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งส่วนใหญ่ยากจน (ยกเว้นจีนและไทย) ขณะที่ ACMECS เป็นยุทธศาสตร์ของไทยในการเข้าถึงประเทศเพื่อนบ้าน ในการสร้างความร่วมมือและการยอมรับไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและขนส่งของอนุภูมิภาค

7.1.4 การเปรียบเทียบศักยภาพและนโยบายพัฒนาระบบเศรษฐกิจการเมืองและโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน จากบริบทที่ผ่านมา พบว่าประเทศไทยมีศักยภาพเพียงพอต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค โดย ประเทศไทยมีแผนพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ และมีศักยภาพด้าน โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง รวมถึงมีนโยบายด้านความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านเพื่อการเชื่อมโยงการขนส่ง อย่างไรก็ดี โอกาสและความเป็นไปได้ที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคท่ามกลางประเด็นการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการเมือง โดยแต่ละประเทศก็ถือนโยบายผลประโยชน์ของประเทศตนเองเป็นสำคัญ (Political Realism) ความสัมฤทธิ์ผลของนโยบาย จึงขึ้นอยู่กับปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและผลประโยชน์ร่วมทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานของความสัมพันธ์ที่ดีทางการเมือง ทั้งนี้ ประเทศไทยมีความได้เปรียบจากศักยภาพเชิงพื้นที่ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสมทางภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitic) ซึ่งมีชายฝั่งทะเลเชื่อมมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกและมีความได้เปรียบจากที่ตั้งสัมพันธ์ (Relative Location) ซึ่งอยู่ตรงศูนย์กลางของแผ่นดินใหญ่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีพรมแดนติดต่อกับทุกประเทศเพื่อนบ้านด้วยศักยภาพดังกล่าว ทำให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์ โดยการเชื่อมการขนส่ง เพื่อเป็นศูนย์กลางขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งจะช่วยให้ประเทศไทยได้ประโยชน์จากทรัพยากร และตลาดรองรับสินค้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางขนส่ง ในการกระจายรายได้สร้างความเจริญทางเศรษฐกิจให้กับชายแดนและท้องถิ่น ซึ่งเส้นทางขนส่งผ่าน นอกจากนี้การศึกษาศักยภาพด้านที่ตั้งและนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จะต้องศึกษาเปรียบเทียบกับศักยภาพของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคว่าจะส่งผลกระทบต่อไทย ทั้งในแง่ส่งเสริมและสนับสนุนหรือจะเป็นภัยคุกคามต่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย

รูปภาพที่ 7 - 1 แผนผังแสดงความสัมพันธ์ของกระบวนการต่างๆในการส่งเสริมต่อโอกาสการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย



ที่มา : ธนิต โสรัตน์

7.2 ปัญหา-อุปสรรคและข้อเสนอแนะ

7.2.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

7.2.1.1 ด้านท่าเรือ

ท่าเรือหลักของไทย ไม่ได้ตั้งอยู่บนเส้นทางขนส่งหลักทางทะเล เนื่องจากตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ ท่าเรือฝั่งตะวันออกทั้งหมด รวมทั้งท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือในอ่าวไทย การขนส่งต้องอ้อมผ่านประเทศกัมพูชา ซึ่งเป็นบริเวณน้ำตื้น เรือขนาดใหญ่ต้องลงไปถึงเกือบสงขลา และยังคงอ้อมแหลมญวน ทำให้ขาดศักยภาพในการพัฒนาเป็นท่าเรือของภูมิภาค ซึ่งจะต้องมีลักษณะเป็น Destination port หรือ Tranship Port โดยท่าเรือฝั่งตะวันออกของไทย จึงเหมาะในการทำหน้าที่เป็น Domestic Port คือ เป็นท่าเรือบริการสำหรับสินค้า ซึ่งนำเข้าและส่งออกเฉพาะประเทศไทย หรือเป็นท่าเรือเชื่อมโยงกับท่าเรือของประเทศต่างๆของอนุภูมิภาค (Collecting Regional Port) โดยจะเห็นได้จากการจัดลำดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ จัดโดย Global Competitiveness Report 2005 ประเทศไทยได้คะแนน 4.9 เป็นลำดับ 29 จาก 102 ประเทศซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยที่ 3.9 แต่ของมาเลเซียได้ลำดับที่ 12 คะแนน 6.1 และท่าเรือสิงคโปร์ ได้ลำดับ 1 คะแนน 6.8 ซึ่งจากข้อค้อยนี้จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังไม่สามารถแข่งขันกับท่าเรือมาเลเซียและสิงคโปร์ จากการศึกษา สรุปได้ว่าประเทศไทยไม่มีศักยภาพเพียงพอต่อการเป็น ศูนย์กลางขนส่งทางทะเลของภูมิภาค

ปัญหาอุปสรรคซึ่งเกี่ยวกับท่าเรือของไทย มีดังนี้

- 1) ท่าเรือหลักของไทย ไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือของโลก ทำให้ต้นทุนด้านการขนส่งทางทะเลของไทยสูง เมื่อเทียบกับการขนส่งจากท่าเรือ Port Klang และท่าเรือ Tanjung Palepas ของประเทศมาเลเซีย รวมถึงท่าเรือของสิงคโปร์
- 2) การที่ท่าเรือแหลมฉบัง ไม่ได้ตั้งอยู่บนเส้นทางขนส่งหลักทางทะเล จะส่งผลอย่างมากต่อการที่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะจีน จะไม่ใช่เส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งตามเส้นทาง North – South Economic Corridor เพื่อใช้ท่าเรือแหลมฉบัง เพราะจีนยังมีทางเลือกที่ไปใช้ท่าเรือฮ่องกง และท่าเรือวินซ์หรือท่าเรือจุง-ออง ของเวียดนามซึ่งการขนส่งทางถนนจากยูนานก็ใช้ระยะทางใกล้เคียงกับที่จะมาใช้ท่าเรือแหลมฉบัง
- 3) ประเทศเพื่อนบ้านมีทางเลือกที่จะไม่ใช่ท่าเรือของไทย ได้แก่ ประเทศลาว มีข้อตกลงสินค้าผ่านแดนกับเวียดนามและใช้ทางออกทะเลที่ท่าเรือจุง-ออง กรณีประเทศกัมพูชา จะมี

ถนนเชื่อมโยงกับเวียดนามและกัมพูชา และท่าเรือสี่เหลี่ยมของกัมพูชา ซึ่งประเทศมาเลเซีย มีโครงการเข้าไปพัฒนาเป็น Port Link กับท่าเรือตันจุงเพเลวาส กรณีของพม่า ก็อาจใช้เรือ Feeder Ship ขนส่งสินค้ามาใช้ท่าเรือ Port Klang ของมาเลเซีย และท่าเรือสิงคโปร์ โดยพม่าก็มีโครงการศึกษาความเป็นไปได้ จะพัฒนาท่าเรือทะวาย เป็นท่าเรือเชื่อมโยงกับท่าเรือของมาเลเซียและสิงคโปร์ โดยทั้งอินเดียและประเทศสิงคโปร์ก็สนใจที่จะเข้าไปพัฒนา ซึ่งสินค้าจากไทยปีละประมาณ 300,000 TEU ก็ขนส่งผ่านท่าเรือของมาเลเซีย

ข้อเสนอแนะ-แนวทางแก้ไขปัญหา

1) เพื่อให้ต้นทุนขนส่งทางเรือต่ำ ประเทศไทยจะต้องใช้ความได้เปรียบจากศักยภาพการผลิตของภาคอุตสาหกรรม ซึ่งมีสินค้าเข้า-ออก ในอีก 5 ปีข้างหน้า พ.ศ. 2554 ปีละประมาณ 11 ล้าน ทีอียู (TEU) โดยเพิ่มศักยภาพขยายท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ Economies of Scale โดยจะต้องเร่งรัดให้มีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือลำดับ 1 ใน 10 ของโลก

2) โครงสร้างขนส่งทางบกต้องเชื่อมโยงกับท่าเรือหลัก เพื่อให้ประเทศเพื่อนบ้านใช้ประโยชน์จากท่าเรือแหลมฉบัง การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องมีการพัฒนาเส้นทางรถไฟระบบรางคู่ จากจังหวัดเชียงราย , จังหวัดมุกดาหารและเส้นทางอรัญประเทศ ซึ่งทางรถไฟรางคู่จะส่งผลต่อศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเป็นประตูการค้าของอินโดจีนและจีนตอนใต้

3) กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ จะต้องเร่งรัดการก่อสร้างท่าเรือปากบารา อำเภอระแงะ จังหวัดสตูล ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งตะวันตกที่สามารถมีศักยภาพแข่งขันกับท่าเรือของมาเลเซีย โดยภาครัฐขณะนี้มีการก่อสร้างในงบประมาณ 5,494 ล้านบาท แต่ยังเป็น การสร้างเป็นท่าเรือขนาดเล็ก หน้าท่ากว้าง 1,500 เมตร ใกล้เคียงกับท่าเรือระนองโครงการ 2 ควร จะต้องสร้างเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ และต้องเร่งดำเนินการ โดยเร็ว เพราะท่าเรือขนาดเล็ก เรือสินค้าในอนาคตจะเป็นขนาดใหญ่ เช่น ขนาด Super Panamax ขนาดบรรทุกมากกว่า 8,000 TEU จะไม่สามารถเข้ามาเทียบท่า

4) การขนส่งชายฝั่ง เร่งรัดโครงการก่อสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อให้เป็นท่าเรือคู่แข่งกับท่าเรือปากบารา โดยการจัดทำเส้นทางรถไฟและถนนยกระดับ เพื่อให้เป็น Land Bridge เชื่อมสองชายฝั่งตะวันออกและตะวันตก และเชื่อมโยงการขนส่งกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยภาครัฐต้องเชิญชวนให้บริษัทเดินเรือขนาดใหญ่ของโลก เข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นในท่าเรือปากบารา และท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือไทย

7.2.1.2 ปัญหาอุปสรรคเกี่ยวกับระบบรถไฟ

- 1) ขาดแคลนหัวรถจักรและแคร่ที่มีก็มีความ ขาดงบประมาณทั้งในการจัดหา และช่วยบำรุง
- 2) รถไฟของไทยเป็นระบบรางเดี่ยว การปฏิรูปการรถไฟไม่มีความก้าวหน้า ระบบราง 95% เป็นระบบรางเดี่ยว ทำให้รถไฟซึ่งได้เฉลี่ยประมาณ 50 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง
- 3) ตารางขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความไม่แน่นอน ทำให้ไม่มีความเชื่อมั่นในบริการและรถไฟของไทยเป็นรูปแบบราชการไม่สามารถสนองต่อภาคธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศได้
- 4) ต้นทุนด้านขนย้ายสินค้าของรถไฟสูง เนื่องจากขาดอุปกรณ์ในการยกตู้ขึ้น และลง ต้องจ้างจากภายนอก เพราะรถไฟขาดแคลน อุปกรณ์และเครื่องมือด้าน โลจิสติกส์
- 5) ปัญหาของรถไฟไม่มีสถานีเปลี่ยนประเภทพาหนะขนส่ง (Modal Shift Terminal) และ ขาดสถานีรวบรวมและกระจายสินค้า (ICD) ตามสถานีรถไฟหลัก ซึ่งเป็นเส้นทาง ศูนย์กลางขนส่ง (HUB) ของแต่ละภาคของประเทศ โดยเฉพาะบริเวณประตูชายแดน ซึ่งจะทำให้ เป็นอุปสรรคต่อการเชื่อม Mode ขนส่งหรือเปลี่ยนประเภทพาหนะขนส่ง เป็นปัญหาต่อการพัฒนา ระบบขนส่ง Multimodal Transport ซึ่งเป็นรูปแบบที่เหมาะสมในการขนย้ายสินค้าทางไกลข้าม ประเทศ
- 6) ขาดเส้นทางเชื่อมโยงชายแดนที่สำคัญ โดยจะต้องเร่งพัฒนาเส้นทาง บัวใหญ่ – ขอนแก่น – ร้อยเอ็ด – กาฬสินธุ์ – มุกดาหาร เพื่อรองรับการขนส่งตามเส้นทางหมายเลข 9 และ เส้นทางขอนแก่น-พิษณุโลก-ตาก-แม่สอด สำหรับเส้นทางเหนือจะต้องพัฒนาเส้นทางเชียงใหม่- เชียงของ-เชียงราย-เชียงใหม่ และเส้นทางเด่นชัย-อุดรดิต์-พิษณุโลก เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่จะมาจากมณฑลยูนนานของจีน เพราะจะช่วยลดปัญหาการใช้เส้นทางถนนซึ่งมีต้นทุนสูงและเป็น ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม
- 7) สถานีรวบรวมและกระจายสินค้า (ICD) ลาดกระบัง มีความหนาแน่น ปัจจุบันมีตู้คอนเทนเนอร์ประมาณ 1 ล้านทีอียู ซึ่งวิสัยปктиรับได้ประมาณ 0.7 ล้านทีอียู จะต้อง เร่งรัดโครงการขยาย ICD ลาดกระบังแห่งที่ 2 เพิ่มเสริมการขนส่งทางรถไฟจากลาดกระบังไป แหลมฉบังจากปัจจุบันประมาณ 20% ให้เป็น 50%

ข้อเสนอแนะ-แนวทางแก้ไขปัญหา

1) การแก้ปัญหาของรถไฟด้านโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับระบบราง จะต้องแก้ อย่างเป็นระบบ โดยภาครัฐโดยกระทรวงคมนาคมจะต้องเข้ามาดำเนินการลงทุนเกี่ยวกับโครงสร้าง พื้นฐาน ด้านรางทั้งการก่อสร้างรางคู่ (Double Track) ตามเส้นทางเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง และสถานีรวบรวมและกระจายสินค้าตามชุมทาง (HUB) และพัฒนาเส้นทางรางเดี่ยว พื้นที่ซึ่งเป็น เส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน โดยงบประมาณอาจใช้จากการจำหน่าย หรือให้เช่าที่ดินของรถไฟ ซึ่งมีจำนวนมาก โดยการรถไฟทำหน้าที่บริหารจรรยาบรรณรถไฟและเก็บ เงินค่าใช้ทาง

2) การแก้ปัญหาการขาดแคลนหัวจักรและแคร่ ซึ่งเกิดจากการมีงบประมาณที่ไม่ เพียงพอ เพราะเป็นรัฐวิสาหกิจที่ขาดทุน ทางกระทรวงคมนาคมจะต้องมีการปฏิรูประบบรถไฟไทย โดยส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามาให้บริการเดินรถ คือ เข้ามาลงทุนในตัวรถจักร และแคร่บรรทุก รวมถึงสถานีรวบรวมและกระจายสินค้า (ICD) โดยให้เอกชนแข่งขันกัน ไม่มีการเหมาหรือให้ สัมปทานเป็นเส้นทาง จึงไม่มีการเก็บค่าสัมปทาน เพราะจะเป็นภาระด้านต้นทุนขนส่ง โดยตัว รถไฟซึ่งเป็นของเอกชนจะจ่ายค่าใช้เส้นทาง ซึ่งเก็บตามราคาที่เหมาะสม โดยจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายต่อ 1 TEU โดยแยกเป็นตู้ 20 Feet และ 40 Feet สำหรับตัวสถานี ICD ก็ให้เอกชนบริหารและก่อสร้าง เอง การรถไฟทำหน้าที่ให้เช่าที่ดินและทำหน้าที่ควบคุมเส้นทางเดินรถ หากทำได้การรถไฟของ ไทยก็จะพ้นจากเป็นรถไฟราชการ

3) แยกรถไฟที่เป็นรถสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Train) ซึ่งการรถไฟอาจ บริหารหรือเพราะมีรถและตู้โดยสารอยู่แล้ว ส่วนรถไฟขนส่งสินค้า (Cargoes Train) ควรแยกให้ เอกชนรับไปดำเนินการ

7.2.2 ปัญหาการขนส่งและการเดินเรือในแม่น้ำโขง

เป็นปัญหาเชิงพื้นที่ซึ่งมีผลกระทบต่อศักยภาพในการแข่งขันเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค ทั้งนี้ ท่าเรือเชียงแสนเป็นท่าเรือเดียวในแม่น้ำโขงของไทย ซึ่งพอมีศักยภาพ ในการแข่งขันกับประเทศจีน ซึ่งมีท่าเรือกว๋นเล่ย์ และท่าเรือจิงหง ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ และจีน มีโครงการก่อสร้างท่าเรือกาหลันป้าเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์รองรับการขนส่งในแม่น้ำโขง ซึ่งจีน ครอบครองการขนส่งได้ 100% หากท่าเรือเชียงแสนไม่มีการพัฒนา ทางจีนอาจเข้าดำเนินการพัฒนา ท่าเรือเองทั้งในเขตไทยหรือในประเทศพม่า (บริเวณดินแดนติดต่อสามเหลี่ยมทองคำ) หรือที่เมือง

ห้วยแก้ว ของลาว ซึ่งตั้งตรงเชิงสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ซึ่งกำลังจะสร้าง จะส่งผลกระทบต่อ การลดบทบาทของไทยที่มีต่อการขนส่งทางแม่น้ำโขงอย่างมาก โดยมีปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

1) ท่าเรือเชียงแสนเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขง ซึ่งปัจจุบันมี ปัญหาความแออัดในช่วงฤดูกาลส่งออกลำไย จะมีปัญหาความแออัด มีเรือเทียบท่าประมาณ 200-250 ลำ/เดือน ท่าเทียบเรือไม่พอ อีกทั้ง ปัญหาการตั้งอยู่ในบริเวณที่ไม่เหมาะสม น้ำเซาะตลิ่งเป็นผล ให้กระแสน้ำเชี่ยว เป็นปัญหาในการขนส่ง

2) ไทยมีข้อตกลงกับลาวในการห้ามก่อสร้างรูก้ำลงไปในแม่น้ำโขง ซึ่งเป็น ปัญหาในการขยายท่าเพื่อรับการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์

3) บริเวณหลังท่าเรือเชียงแสนติดถนน ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจร ทำให้ไม่สะดวกใน การขนย้ายสินค้า และปัจจุบันตั้งอยู่ในเขตควบคุมโบราณสถาน จึงขยายท่าเรือไม่ได้ และปัจจุบัน ไม่มีสถานีเปลี่ยนถ่ายประเภทพาหนะขนส่ง ต้องใช้บริเวณหน้าท่า ซึ่งแคบและขนถ่ายริมถนน

4) ค่าขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงจากไทยไปจีนสูงและไม่มีหลักเกณฑ์ในการคิด จากเดิมตันละ 150 หยวน ปัจจุบัน 350-450 หยวน ขณะที่จากจีนมาไทยประมาณ ไม่เกิน 200 หยวน ทำให้ต้นทุนขนส่งของไทยเสียเปรียบจีน

5) การปล่อยน้ำของจีนไม่แน่นอน เกิดจากจีนเป็นผู้ควบคุมเขื่อนกั้นน้ำ ปล่อยน้ำ ตามเวลาที่เรือจีนจะสัญจรและปัญหาเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การขนส่งในแม่น้ำโขงระหว่างไทย-จีน ยัง ไม่ลงตัวกัน

6) ท่าเรือเชียงแสนเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันไปประเทศจีน ซึ่งท่าเรือกว่นเกล้าของ จีนมีโครงข่ายการขนส่งทางท่อ (Pipe Line) แต่ของไทยไม่มี ต้องขนถ่ายน้ำมันด้วยวิธีบรรจุลงถัง 200 ลิตร ซึ่งทางจีนต้องการขนถ่ายด้วยระบบท่อแต่ไทยทำไม่ได้

ข้อเสนอแนะ-แนวทางการแก้ปัญหา

1) กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จะต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างท่าเรือเชียง แสนแห่งที่ 2 ซึ่งเดิมสำรวจจะสร้างที่ตำบลสบกก ซึ่งอยู่เหนือท่าเรือเชียงแสนปัจจุบัน ไปทางเหนือ ประมาณ 10 กิโลเมตร ซึ่งเดิมมีโครงการจะก่อสร้างในปี 2549 งบประมาณ 1,107.67 ล้านบาท แต่ ทราบว่ามีการชะลอโครงการไปอีก 2-3 ปี ซึ่งหากประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จะต้องเสริมสร้างให้ท่าเรือเชียงแสน มีขีดความสามารถสูงใน การรองรับการขนส่งจากเรือจีน โดยเร่งรัดการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2

2) ภาครัฐควรเข้าไปร่วมลงทุนหรือสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปลงทุนในการทำธุรกิจขนส่งในแม่น้ำโขง ซึ่งปัจจุบันจีนเข้าผูกขาด ทำให้ต้นทุนการขนส่งจากไทยไปประเทศจีน ต่างกับที่จีนมาไทยประมาณ 2.5-3.0 เท่า

3) กระทรวงต่างประเทศ ควรจะมีการเจรจากับจีนเกี่ยวกับระบบจราจรในแม่น้ำโขง ได้แก่ ข้อตกลงใบอนุญาตของกัปตันเรือ ซึ่งจีนไม่ยอมรับใบอนุญาตนายท้ายเรือของกรมเจ้าท่าของไทย ขณะที่ไทยยอมรับของจีน (ใบอนุญาตของกัปตันเรือในแม่น้ำโขงของจีนเป็นใบอนุญาตพิเศษ)

4) ควรมีการตั้งคณะกรรมการร่วมในการควบคุมระดับน้ำในแม่น้ำน้ำโขง เพื่อทำการเจรจาข้อตกลงและเวลาที่แน่นอนในการปล่อยน้ำจากเขื่อนกันแม่น้ำโขงของจีน ซึ่งทางประเทศไทยไม่รู้เวลาปล่อย เนื่องจากทางจีนปล่อยไม่แน่นอน โดยเฉพาะในช่วงหน้าแล้ง จีนจะปล่อยน้ำให้ไล่ตามเรือขนส่งของจีน ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือของไทยในอนาคต

5) รัฐบาลการสนับสนุนให้ภาคเอกชนหรือให้องค์การคลังสินค้า มีการก่อสร้างคลังสินค้า และสถานีรวบรวมและกระจายสินค้า (ICD) เพื่อรองรับระบบการขนส่ง Multimodal Transport ที่บริเวณท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ควรให้ ปตท. เร่งสำรวจและทำโครงการดำเนินการก่อสร้าง Tank Yard สำหรับการขนส่งทางท่อ เพื่อสนองตอบต่อการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางจีนตอนใต้พึ่งพาน้ำมันเชื้อเพลิงจากไทย

7.2.3 ปัญหาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับชาติ

1) การขาดการบูรณาการของหน่วยงานรัฐ ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีอัตราสูง โดยต้นทุนในปี 2003 ประมาณร้อยละ 19-25 ต่อ GDP ขณะที่ประเทศซึ่งพัฒนาแล้ว จะมีร้อยละ 7-10 และประเทศมาเลเซีย ประมาณร้อยละ 14-15 ซึ่งปัญหาสำคัญเกิดจากการขนส่งในประเทศ จะกระจุกตัวอยู่ที่การขนส่งทางถนน ทั้งนี้ การขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นอัตราการใช้เชื้อเพลิงที่สูงกว่าการขนส่งทางรางประมาณ 3.4 เท่า และทางน้ำประมาณ 8.68 เท่า ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ต้นทุน โลจิสติกส์ของไทยสูง อย่างไรก็ตาม จากการวิจัยของสำนักวิจัยโลจิสติกส์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ได้ทำการศึกษาด้านต้นทุน โลจิสติกส์ในปี 2005 โดยแจ้งว่าปี 2005 ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยเป็น 17.5 ต่อ GDP ซึ่งก็ไม่น่าจะสะท้อนข้อเท็จจริง เพราะเป็นการเก็บข้อมูลจากบางประเภทอุตสาหกรรม

2) ปัญหาสำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย ก็คือ ไม่ทราบต้นทุนโลจิสติกส์ที่แน่นอน ต่างหน่วยงาน ต่างสถาบัน ก็จะมีต้นทุน โลจิสติกส์ที่ต่างกัน ทำให้ขาดความน่าเชื่อถือในการนำไปใช้ในการบริหารจัดการ

3) ประเทศไทยมีค่าระวางเรือที่สูง เมื่อเทียบกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งเกิดจากเพราะประเทศไทย ไม่มีกองเรือแห่งชาติ ผู้ประกอบการไทยขาดอำนาจต่อรอง ยกเว้นผู้ส่งออก-นำเข้า ซึ่งเป็นบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ โดยเรือสินค้าของไทยจะมีเพียงเรือ Feeder Ship สำหรับขนสินค้าเพียงสั้นๆ ระหว่างท่าเรือฮ่องกงและท่าเรือสิงคโปร์ และส่วนใหญ่ก็รับจ้างบริษัทเรือต่างชาติ ซึ่งมีการรวมตัวกันเป็น cartel หรือกลุ่มการค้ากึ่งผูกขาด โดยบริษัทเดินเรือทะเลไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ มีแค่เรือเก่าประเภท Conventional Ship ขนาดเล็ก ซึ่งไม่เป็นที่นิยม

4) การขนส่งทางอากาศมีต้นทุนสูงและไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งนี้ การขนส่งทางอากาศ ซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพสูงสุดในการเป็นศูนย์กลางขนส่งของอนุภูมิภาค สาขาการบินหลักของไทย คือ บริษัทการบินไทย ไม่มีเครื่องบินที่เป็น Cargoes Airline โดยเครื่องบินไทยทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศเป็น Passenger Airline เนื่องจากได้กำไรดีกว่าขนส่งสินค้า ในช่วง Peak Season ของสินค้าเกษตร สินค้าจำนวนมากต้องรอคิวขึ้นเครื่อง ทำให้ประเทศขาดโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางอากาศของภูมิภาค เมื่อเทียบกับประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์มีต้นทุนการขนส่งทางอากาศต่ำกว่าไทยประมาณ 30-40%

5) ประเทศไทยไม่มีสถานีเปลี่ยนถ่ายพาหนะขนส่ง ที่เรียกว่า Modal Shift Terminal สำหรับรองรับการขนส่งประเภท Multimodal Transport ทำให้ไม่อาจเปลี่ยนถ่ายประเภทจากทางถนนไปรางหรือทางน้ำได้สะดวก อีกทั้ง ไม่มีสถานีรวบรวมและกระจายสินค้า (ICD) ประจำศูนย์กลางเชื่อมระหว่างภาคและจังหวัดสำคัญ ซึ่งเป็นประตูเศรษฐกิจ (Economic Gateway) ซึ่งจะทำให้ไม่อาจเอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งประเภท Multimodal Transport ซึ่งจะ เป็นประเภทการขนส่งที่สำคัญ ในการขนส่งทางไกลเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่างๆในอนุภูมิภาค

6) ปัญหาต้นทุนน้ำมันดีเซล ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการขนส่ง มีการปรับตัวที่สูงมาก จากอัตราลิตรละ 14.56 บาท ในช่วงกลางปี 2547 และปรับเป็น 18.19 ในเดือนเมษายน 2548 ในช่วงเดือน ตุลาคม 2548 เป็น 23.79 บาท ซึ่งสูงกว่า 1.78 เท่า ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งของไทยมีอัตราสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นผู้ผลิตน้ำมัน เช่น ประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีราคาน้ำมันต่ำกว่า

ไทยประมาณ 50-60% และแนวโน้มของประเทศเวียดนาม ซึ่งจะเป็นประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน ก็จะมี ดันทุนน้ำมันที่จะต่ำกว่าไทย ซึ่งจะเป็นปัญญาต่อศักยภาพการแข่งขันในอนาคต

ข้อเสนอแนะ-แนวทางการแก้ปัญหา

- 1) ควรให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นหน่วยงานกลางในการรับผิดชอบปัญหาโลจิสติกส์ โดยมีการจัดตั้งองค์กรอิสระที่ไม่เกี่ยวข้องกับ กลุ่มผลประโยชน์เป็นองค์กรกลางประสานงานและพัฒนาโลจิสติกส์ของชาติ โดยต้องมีการบูรณาการแผนและงบประมาณเพื่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายชัดเจนว่าใน พ.ศ. 2550 ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย ควรอยู่ระดับไม่เกินร้อยละ 15 ของ GDP โดยภาครัฐโดยกระทรวงคมนาคมต้องเร่งรัดในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งทางแม่น้ำและชายฝั่งทะเลทดแทนการใช้การขนส่งทางบก โดยการสนับสนุนระบบรางคู่ให้เชื่อมโยงกับจังหวัดที่เป็น ศูนย์กลางขนส่งประจำภาค เช่น จังหวัดนครสวรรค์ , จังหวัดนครราชสีมา , จังหวัดสระบุรี ให้เชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง และให้มีเส้นทางรถไฟรางเดี่ยวเชื่อมโยงกับจังหวัดหรืออำเภอที่เป็น ประตูเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย,จังหวัดมุกดาหารเป็นต้น
- 2) เกี่ยวกับการมีตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ที่แตกต่างกัน ซึ่งเป็นปัญหาต่อความ น่าเชื่อถือ ควรให้สภาวิจัยแห่งชาติหรือสภาพัฒนาฯ ทำหน้าที่ในการรวบรวมตัวเลขต้นทุน โลจิสติกส์และมีการแจ้งในทุกๆปี โดยให้ถือเป็นตัวเลขอย่างเป็นทางการ เพื่อไม่ให้เกิดการสับสน เกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ที่แท้จริง
- 3) ภาครัฐจะต้องดำเนินการหาพันธมิตร หรือเข้าร่วมหุ้นกับสายการบินเรือ ต่างชาติที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น China Shipping เพื่อที่จะก่อตั้งเป็นกองเรือ แห่งชาติ หรือรัฐบาลจะรวมทุนกับผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพ เช่น โทวอช , กลุ่มยูนิไทย , กลุ่มจุฬานาวี หรือกลุ่มโทริเช่น ซึ่งปัจจุบันภาครัฐไม่ให้การสนับสนุน โดยกลุ่มสายเดินเรือเรือ เหล่านี้ เป็นของไทยและมีกองเรือ Feeder Ship หากภาครัฐให้การสนับสนุนในการร่วมทุนก็ สามารถพัฒนาเป็นสายเดินเรือไทย เช่น กรณีของมาเลเซียมีกลุ่มบริษัท MISC : Malasia International Ship Corporation เป็นสายการบินเรือแห่งชาติ สำหรับบริษัทเดินเรือไทยเป็น ลักษณะราชการ ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งสายการบินเรือแห่งชาติ ควรมีการแปรรูปเป็นการร่วมทุน โดยให้เอกชนบริหาร และให้ผู้ส่งออกเข้าถือหุ้น ก็จะใช้เป็นข้อต่อรองค่าระวางเรือกับบริษัท ต่างชาติ

4) การขนส่งทางอากาศ ซึ่งไม่มี Cargoes Flight โดยตรง ควรให้บริษัทการบินไทย ให้มีการจัดตั้งเป็น Cargoes Airline ในการรองรับสินค้า และจัด Flight ให้เพียงพอใน Season ของผลไม้ และช่วงเทศกาล ซึ่งจะมีการส่งออกผลไม้ให้พอเพียง

5) การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งทำให้มีต้นทุนขนส่งตู้เปล่ากว่า 30% ของตู้ Container ที่ส่งออก ภาครัฐจะต้องดำเนินการสนับสนุนให้มีการอุตสาหกรรมต่อตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศไทย เพื่อให้ผู้นำตู้ที่สร้างหรือต่อใหม่ ส่งมอบให้กับสายการบินเรือ นำไปใช้ในการบรรจุสินค้าขาออก ซึ่งที่ผ่านมามีต้นทุนการต่อตู้ในประเทศไทยสูงกว่าจีน ภาครัฐควรช่วยสนับสนุนด้านการให้เช่าที่ดินราคาถูก และอุดหนุน (Subsidize) การส่งออก ซึ่งจูงใจให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทย

7.2.4 ปัญหาด้านกลไกภาครัฐ ซึ่งเกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎข้อบังคับ

1) กฎหมายไทยขาดความชัดเจน หน่วยงานของรัฐต่างมีกฎหมายของตนเอง กฎหมายล้าสมัย การขนส่งข้ามแดนต้องผ่านหลายหน่วยงาน เช่น กรมศุลกากร , หน่วยงานตรวจพืช , หน่วยงานอาหารและยา หน่วยงานเจ้าท่า หน่วยงานป่าไม้ ประมง ตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานขนส่งทางบก หน่วยงานทหาร ดำรวจในพื้นที่ อบต. ผู้ว่าราชการจังหวัด ฯลฯ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเป็นศูนย์กลาง (HUB) ขนส่ง

2) ขาดกฎหมายเฉพาะที่ใช้กับ โลจิสติกส์และการขนส่งข้ามแดน หากมีปัญหาต้องอนุโลมใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นกฎหมายเก่า มีแต่บทบัญญัติของการขนส่ง (ในประเทศ) ซึ่ง โลจิสติกส์และเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศจะมีความซับซ้อนมากกว่าในปัญหาข้อโต้แย้งและการละเมิด

3) ขาดกฎหมายรับรองธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเกี่ยวกับลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ (E-Signature) ทำให้หน่วยงานต่างๆต้องการเอกสารที่เป็น กระดาษ (Hard Paper) ซึ่งเป็นปัญหาของการค้าขายแดน ซึ่งห่างไกลจากจังหวัดและส่วนกลาง โดยประเทศไทยหากต้องการเป็นศูนย์กลางขนส่งของอนุภูมิภาค อุปสรรคข้อนี้จะเป็นปัญหา เพราะถึงแม้ว่าด้านโครงสร้างคมนาคมขนส่งจะพัฒนาดีอย่างไร ก็จะไม่มีความจำเป็นเพราะต้องใช้เวลาส่วนใหญ่ไปกับงานเอกสารและรับรองเอกสาร

4) การประกันภัยก็จัดเป็นรูปแบบหนึ่งของกฎหมาย เพราะอยู่ในความรับผิดชอบของ "กรมประกันภัย" โดยการขนส่งบริเวณตะเข็บชายแดน และการขนส่งเชื่อมโยงเข้า

ไปในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เส้นทาง East-West Corridor หรือเส้นทางหมายเลข 9 และการขนส่งแม่น้ำโขง ไม่มีบริษัทประกันภัยเข้ามาให้ความคุ้มครอง เพราะไม่ถือเป็นเส้นทางขนส่งสากล ทำให้ผู้ประกอบการมีความเสี่ยง

5) ไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวข้องกับประเภทของใบขับขี่ เกี่ยวกับคุณสมบัติของพาหนะ รูปแบบของพวงมาลัยที่ต่างกันตามกฎหมายจราจรของแต่ละประเทศ ความคุ้มครองเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย ซึ่งทั้งหมดจะเป็นปัญหาต่อการเป็นศูนย์กลางขนส่งของไทย

6) ไม่มีกฎหมายคุ้มครองธุรกรรมทางการค้า และการเงิน ส่งผลให้การค้าชายแดนไม่อาจดำเนินการให้ถูกต้องตามกฎหมาย ส่วนใหญ่จึงเป็นลักษณะกึ่งผิดกฎหมาย รวมถึง Contact Farming ตามโครงการ ACMECS ซึ่งไทยทำกับชนกลุ่มน้อยในพม่า ซึ่งกระทรวงต่างประเทศของไทยไม่รับรองสถานะ ของประเทศพม่าเพราะถูก Sanction จากสหประชาชาติ ทำให้ธนาคารไม่อาจปล่อยเครดิต รวมถึง กบที่กำกับประเทศลาวและกัมพูชาก็จะประสบปัญหาเดียวกัน เนื่องจากปัญหาความเป็นเจ้าของที่ดินที่ไม่มีกฎหมายรับรอง โดยพื้นที่ส่วนใหญ่บริเวณพรมแดน ทางสำนักงานส่งเสริมการลงทุนไม่ยอมรับเป็นพื้นที่ให้การส่งเสริม

7) ปัญหากฎหมายกรรมที่ดิน บางพื้นที่ชายแดนมีปัญหาเกี่ยวกับการปักปันเขตชายแดนยังไม่แล้วเสร็จหรือเป็นพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม เป็นปัญหาต่อการไม่ขออนุญาตต่อการสร้างโรงงาน ซึ่งต้องขึ้นทะเบียนกับกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม แต่ไม่มีเอกสารสิทธิ เพราะติดปัญหากฎหมายมหาดไทย กฎหมายกรรมที่ดิน กฎหมายป่าไม้ กฎหมายทรัพยากรธรณี ฯลฯ ทั้งหมดล้วนเป็นอุปสรรคต่อการผลักดันอุตสาหกรรม ซึ่งต้องพึ่งพาแรงงาน (Labour Intensive) และพึ่งพาวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้าน ไม่สามารถที่จะย้ายไปอยู่ตามตะเข็บชายแดน ซึ่งจะส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยและใช้เป็นเครื่องมือกระตุ้นเศรษฐกิจและให้ประเทศเพื่อนบ้านต้องพึ่งพาไทย และยอมรับให้ไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค

ข้อเสนอแนะ-แนวทางการแก้ปัญหา

1) เกี่ยวกับกฎหมายที่ล้าสมัย รัฐบาลควรให้สำนักนายกรัฐมนตรีเป็นแกนนำในการแก้ไขกฎหมาย รวมทั้ง กฎหมายว่าด้วยการค้าชายแดนและกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งมีบทบัญญัติสอดคล้องกับลักษณะของธุรกรรมของการค้าเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้เป็นกฎหมายแยกออกจากกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่มีความเหมาะสมที่จะใช้

2) รัฐบาลต้องเร่งรัดร่าง พรบ. รุกระบบทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งค้างอยู่ในคณะกรรมการกฤษฎีกาให้มีผลบังคับใช้ ซึ่งจะส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศ และการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมต่อศักยภาพการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย

3) กระทรวง ICT ต้องเข้ามาเป็นเจ้าภาพในการแก้ไขระเบียบเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้เกิดบูรณาการของระบบโครงข่ายเชื่อมโยงทาง Electronic Server Based โดยการแก้ไขกฎและระเบียบของแต่ละหน่วยงานของรัฐให้รองรับกับการทำงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศแบบไร้กระดาษ (Paperless) เพื่อผลักดันให้มีการนำระบบ Single Window Entry มาใช้ในการขนส่งข้ามแดนแบบ One Stop Service โดยปัจจุบัน กรมส่งเสริมการค้าส่งออกเป็นเจ้าภาพแต่ทำไม่ได้เพราะแต่ละหน่วยงานรัฐไม่ยอมรับระบบธุรกรรมโลจิสติกส์อิเล็กทรอนิกส์และระบบไม่สามารถเชื่อมโยงกันได้ แต่ละหน่วยงานก็ลงทุนไปกับ IT และ Software เป็นเงินจำนวนมาก ไม่มีหน่วยงานใดที่ยอมรับระบบของอีกหน่วยงาน โดยกระทรวง ICT จะต้องมึบทบาทมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

4) รัฐบาลต้องเร่งทำความเข้าใจความตกลงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีแนวทางเส้นทาง East-West / North-South Corridor เกี่ยวกับกฎเกณฑ์ จราจร, ใบขับขี่, ความรับผิดชอบ และเกี่ยวกับการประกันภัยอัตราค่าใช้ทางในแต่ละประเทศ และออกทะเบียนขนส่งเฉพาะรถขนส่งของอนุภูมิภาค ซึ่งจะทำให้เป็นการสนับสนุนต่อการค้าและโลจิสติกส์ โดยไทยซึ่งเป็นศูนย์กลางจะได้รับประโยชน์

5) ภาครัฐ โดยการนิคมอุตสาหกรรม , กระทรวงมหาดไทย , กรมป่าไม้ จะต้องเข้ามาดำเนินการในการจัดพื้นที่ชายแดนให้สามารถใช้ประโยชน์ทางสิทธิของอุตสาหกรรมที่จะใช้ประโยชน์ได้ ทั้งจากเครดิตธนาคาร , การประกันภัย และความเชื่อมั่น โดยอาจผลักดัน พรบ. เศรษฐกิจพิเศษ ส่งเสริมการค้า การเงินและการลงทุนชายแดน โดยกำหนดเขตที่ดิน ซึ่งเป็นสิทธิของการนิคมอุตสาหกรรม และให้ภาคธุรกิจเข้าไปใช้ประโยชน์ โดยมีอายุการเช่าระยะยาว เช่น 30 ปี และรัฐบาลรับรองการครอบครอง เพื่อที่จะได้เกิดความมั่นใจต่อการลงทุนตามตะเข็บชายแดน

7.2.5 ปัญหาเกี่ยวกับระบบสารสนเทศและฐานข้อมูลทั้งของภาครัฐและภาคธุรกิจ

1) ประเทศไทยขาดหน่วยงานกลางระดับชาติ ซึ่งประกอบด้วย ภาครัฐและเอกชนที่ร่วมกันรับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาระบบสารสนเทศโลจิสติกส์และกำหนดมาตรฐาน (Standardization) ของโครงสร้างพื้นฐานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดย

กระทรวง ICT ยังไม่มีบทบาทในการเป็นหน่วยงานกลางและยังไม่มีนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนา IT สำหรับเชื่อมโยงจังหวัดชายแดน และการวางมาตรฐาน IT กับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะทำให้มีปัญหาในอนาคตที่แต่ละประเทศต่างใช้คนละมาตรฐาน

2) ขาดข้อมูล Data Base เพื่อการวางแผนและวิเคราะห์ปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะในระบบราชการไม่มีระบบ Data Base และหน่วยราชการไม่มีการเชื่อมโยงข้อมูล ทำให้ไม่สามารถพัฒนาเป็น E-Government ส่งผลต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งต้องใช้เวลามากในการดำเนินการศุลกากร เพราะต้องไปผ่านขั้นตอนของแต่ละหน่วยงานของรัฐ ไม่อาจพัฒนาไปสู่ Single Window Inspection ซึ่งจำเป็นต้องการเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาค

3) ภาคธุรกิจในระดับ SMEs ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารระบบโลจิสติกส์ การใช้เทคโนโลยีเชื่อมต่อระหว่างองค์กรยังมีอยู่อย่างจำกัด ส่วนใหญ่เป็นบริษัทข้ามชาติ (MNCs) เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น พบว่า การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่างๆ ของไทยในกระบวนการนำเข้าส่งออกยังมีอยู่อย่างจำกัด

4) ภาครัฐและเอกชนขาดความเข้าใจและขาดข้อมูลและความรู้ในการนำ Software และระบบ IT มาประยุกต์การจัดการโลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์กับการทำงาน โดยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของไทยอยู่ในระดับในการบริหารภายใน ยังไม่พัฒนาไปสู่การเชื่อมโยงภายนอก โดย Web ของไทย เน้นการประชาสัมพันธ์แบบขาเดียว (One way Communication) ไม่ใช่ Web Based System ซึ่งเน้นการปฏิสัมพันธ์ในการใช้ประโยชน์เป็น Service Link เช่น การติดตาม E- Tracking หรือเป็น Paperless

5) ผู้ประกอบการขาดความรู้ ความเข้าใจและไม่ตระหนักถึงผลประโยชน์ในเชิงกลยุทธ์ (Strategic Benefits) ในการนำระบบสารสนเทศ (Information Technology : IT) มาใช้ในงานโลจิสติกส์ เช่น ขาดความรู้ในเรื่องชนิด/ประเภทของซอฟต์แวร์ที่สามารถนำมาใช้และช่วยในการดำเนินงานโลจิสติกส์และกิจกรรมในห่วงโซ่อุปทาน

6) ขาดบุคลากรที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและโลจิสติกส์ ในทุกระดับทั้งในภาครัฐบาลและเอกชน รวมทั้งจำนวนของ IT Service Provider ที่เพียงพอที่จะสนับสนุนงานโลจิสติกส์ของ SMEs และซอฟต์แวร์สำหรับงานโลจิสติกส์มีราคาสูงมากมีความไม่เหมาะสมในการใช้งานสำหรับ SMEs และรากหญ้าเพื่อใช้ด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน กับประเทศเพื่อนบ้าน

ข้อเสนอแนะ-แนวทางแก้ปัญหา

1) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสาร (ICT) จะต้องทำหน้าที่ในการเป็นหน่วยงานเจ้าภาพด้าน IT ของประเทศ และต้องจัดทำแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศในการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจนที่ประเทศไทยจะพัฒนาเป็น E-Government โดยต้องกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ ปัจจุบันกระทรวง ICT มีการบริหารงานที่ค่อนข้างล่าช้า ไม่มีทิศทางที่ชัดเจน ไม่มีแผน IT แห่งชาติ ที่จะเป็นแม่บทให้กับภาครัฐและเอกชน

2) ภาครัฐจะต้องเร่งสนับสนุนให้ประเทศไทยมี National Gateway Company โดยอาจให้การสื่อสาร (กศท.) ซึ่งเป็นบริษัทมหาชนลงทุนในการสร้างเครือข่าย High Speed Internet และ Web Server Service Provider ในการทำหน้าที่ให้บริการธนาคารข้อมูล (Data Base Banking) ซึ่งจะทําให้ลดค่าใช้จ่ายด้านการลงทุนเชิงระบบสารสนเทศ และให้มีเครือข่ายสนับสนุนการค้าชายแดนและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สร้าง Logistics Database Linking ซึ่งจะส่งผลสนับสนุนต่อการค้าและการขนส่งทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านลุ่มแม่น้ำโขง

3) จะต้องมี การส่งเสริมและให้ทุนแก่นักศึกษา เพื่อผลิตนักพัฒนาซอฟต์แวร์ ซึ่งประเทศขาดแคลน โดยทั้งกระทรวง ICT และ SIPA ซึ่งเป็นสำนักงานพัฒนาซอฟต์แวร์ เป็นองค์กรมหาชนภายใต้การกำกับของกระทรวง ICT จะต้องพัฒนา Software สำหรับงาน Logistics ทั้งที่เกี่ยวกับโปรแกรมขนส่งและคลังสินค้า เพื่อจำหน่ายราคาถูกลงให้กับ SMEs และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ซึ่งไม่สามารถจัดหา Software ได้ด้วยตนเอง เนื่องจากมีราคาสูง

4) กระทรวง ICT ต้องเร่งรัดในการสร้างมาตรฐาน (Standardize) ของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และเร่งพัฒนาโครงการ Single Window Entry ในการทำให้เป็น E-Logistics ได้แก่ E-Form , E-License , E-Certificated of origin และเร่งรัดระบบ RFID ซึ่งจะเป็นระบบบ่งชี้รายละเอียดของสินค้าและตำแหน่งการขนส่ง ซึ่งจะเป็นระบบสำคัญที่จะนำมาใช้ใน ระบบการขนส่งทางไกลในยุคที่เป็น "Terrorism Logistics"

5) กระทรวง ICT ควรพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของหน่วยงานของ รัฐในรูปแบบ EDI , XML มาเชื่อมโยงในระบบ One Stop Service ซึ่งการส่งออกชายแดน จำเป็นต้องผ่านหลายหน่วยงาน โดยเทคโนโลยีสารสนเทศไม่ว่าจะผ่านในระบบ Van / EDI หรือ Web Internet ให้ส่งเสริมต่อ Trade Facilitation คือ ให้พิธีการขนส่งข้ามพรมแดน มีความง่ายและ

สะดวก ซึ่งจะส่งเสริมต่อการระบบโลจิสติกส์ในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของไทย ไปกระตุ้นให้เกิดการบูรณาการกับหน่วยงานของรัฐ โดยเฉพาะที่ชายแดนและประตูเศรษฐกิจหลักของประเทศ

7.2.6 ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับภาคการศึกษาและภาคธุรกิจ

1) สถาบันการศึกษาส่วนใหญ่ยังไม่มีเปิดการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์ ทำให้ประเทศไทยขาดแคลนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะด้านการขนส่งระหว่างประเทศและ ซึ่งจะเป็อุปสรรคต่อการสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย

2) ขาดแรงจูงใจให้นักเรียน-นักศึกษา (ซึ่งไม่รู้จักเกี่ยวกับ โลจิสติกส์) เพื่อเข้าสู่อการศึกษาโลจิสติกส์ เป็นปัญหาของบุคลากรก่อนตลาดงาน ไม่มีการกำหนดการเรียนการสอนเรื่องโลจิสติกส์เป็นหลักสูตรภาคบังคับ เนื่องจากยังไม่เห็นความสำคัญ ไม่มีหลักสูตร ทั้งในระดับอาชีวะและในระดับปริญญาสาขาบริหารธุรกิจ , สาขาเศรษฐศาสตร์ , สาขารัฐศาสตร์ ฯลฯ

3) บุคลากรซึ่งปฏิบัติงานเกี่ยวกับ โลจิสติกส์ในปัจจุบันไม่มีคุณภาพและขาดความรู้ด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะปัญหาด้านภาษาอังกฤษรวมถึงขาดแคลนอาจารย์ที่มีประสบการณ์จริงทำให้เป็นปัญหาด้านบุคลากรผู้ถ่ายทอดองค์ความรู้ ขณะนี้มีปัญหาที่จำนวนอาจารย์และวิทยากรอบรม (Trainer) มีไม่เพียงพอ จำเป็นต้องเร่งส่งเสริมและพัฒนา

4) ภาคอุตสาหกรรมและภาคธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็กของคนไทยไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนจากธนาคาร เนื่องจากขาดหลักทรัพย์ที่ใช้ในการค้ำประกัน ประกอบกับธนาคารยังขาดความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจด้าน โลจิสติกส์ที่ดีพอ จึงเป็นอุปสรรคต่อการอนุมัติสินเชื่อให้แก่ผู้ประกอบการ

5) ปัญหาความไม่พร้อมของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของคนไทยยังขาดศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ให้บริการของต่างประเทศในทุกๆด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเครือข่ายความร่วมมือ ทักษะ องค์ความรู้ รวมทั้งจำนวนผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ที่เป็นคนไทยมีไม่เพียงพอ ส่งผลต่อการพัฒนาความเป็นศูนย์กลางด้านระบบโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคของประเทศไทยต่อไปในอนาคต

6) ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ไทย ขาดเครือข่ายในการเชื่อมต่อกับต่างประเทศ เนื่องจากไม่มีพันธมิตรในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ ส่งผลให้มีเครือข่ายการจัดการด้าน

โลจิสติกส์ที่แคบกว่าผู้ประกอบการจากต่างประเทศ และขาดการส่งเสริมทางด้านสิทธิพิเศษทั้งทาง BOI และทางภาษีเพื่อช่วยเหลือและจูงใจ ในการส่งเสริมให้เกิดผู้ให้บริการเพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ-แนวทางการแก้ปัญหา

1) ภาครัฐและเอกชนจะต้องเร่งเปิดหลักสูตรด้าน โลจิสติกส์และ Supply Chain Management โดยอาจจัดเป็นทั้งหลักสูตรในระดับอาชีวะ และปริญญาตรีเฉพาะสาขา หรือเป็นวิชาเลือกให้กับการศึกษาในบางสาขา โดยในระยะสั้นในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าจะต้องมีการอบรมเป็นหลักสูตรระยะสั้น 3-4 เดือน โดยมหาวิทยาลัยที่สำคัญ ทั้งในส่วนกลางและต่างจังหวัด โดยเฉพาะจังหวัดที่เป็นประตูเศรษฐกิจติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านต้องเข้ามาดำเนิน เพื่อแก้ปัญหการขาดแคลนบุคลากรในระยะเฉพาะหน้า

2) สำหรับระยะยาวภาครัฐจะต้องมีการส่งเสริมประชาสัมพันธ์ให้กับเยาวชนและนักเรียนระดับมัธยมต้นและมัธยมปลาย รู้จักเกี่ยวกับความสำคัญของโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดแรงจูงใจ และเข้าใจความก้าวหน้าที่จะได้รับจากการศึกษาโลจิสติกส์ ทั้งในระดับอาชีวะและระดับปริญญา โดยกำลังคนด้านหัวหน้างานระดับ Supervisor จะขาดแคลน จำเป็นจะต้องผลิตนักเรียนอาชีวะ ปวช. ปวส. ทั้งสาขาช่างกลและพาณิชย์ เป็นหลักสูตรปี 3 หรือ ปีสุดท้าย ให้เลือกสาขาโลจิสติกส์ เฉพาะด้าน เช่น สาขาลังสินค้า , สาขาขนส่งทางถนน , สาขาขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น

3) การแก้ปัญหาอาจารย์ผู้สอนขาดแคลนและไม่มีประสบการณ์ ภาครัฐจะต้องเร่งให้ทุนการศึกษา แก่ผู้ที่ทำงาน โลจิสติกส์อยู่แล้วให้เข้ารับทุนการศึกษาทั้งในและต่างประเทศ โดยมีสัญญาการชดใช้ในการต้องมาเป็นอาจารย์ผู้สอน ทั้งนี้ ในระยะสั้นอาจขอความร่วมมือกับภาคอุตสาหกรรมและผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ โดยให้อาจารย์ในมหาวิทยาลัยมาฝึกงานระยะสั้น 6-8 เดือนกับภาคธุรกิจ เป็นการศึกษาแบบสหกิจศึกษา ก็จะเป็นการแก้ปัญหการขาดแคลนอาจารย์ผู้สอนในระยะสั้นได้

4) การแก้ปัญหาผู้ประกอบการให้บริการ Logistics Service Provider ซึ่งคนไทยจะมีศักยภาพเป็นรองต่างชาติ รัฐจะต้องให้ความช่วยเหลือดังนี้

- ก. ให้การพัฒนาองค์ความรู้โดยการฝึกอบรมระยะสั้น
- ข. ให้มีหน่วยงานของรัฐเข้ามาเป็นเจ้าภาพในการส่งเสริมคนไทย คล้ายกับกรมส่งเสริมการส่งออก

- ค. จัดให้มีการดูงานทั้งในและต่างประเทศ เพื่อให้เห็นการพัฒนา
โลจิสติกส์ในประเทศที่เจริญแล้ว
- ง. ให้ทูตพาณิชย์ทั่วโลก เป็นเครือข่ายธุรกิจ (Business Network)
ประสานงานการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะทูต
พาณิชย์ประจำประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ควรจะมี
ส่วนช่วยในเรื่องนี้ ซึ่งปัจจุบันทูตไทยมักเป็นตัวแทนในการลงทุน
ให้กับประเทศเพื่อนบ้าน
- จ. ให้ธนาคาร SMEs Bank เข้ามาดูแล และประเมินค่าของงานเป็นทุน
ไม่ใช่ทรัพย์สินเป็นหลักประกัน เพราะธุรกิจด้านนี้เป็นบริการ โดย
ทรัพย์สิน คือ Network และทรัพย์สินจะเป็นแบบสังหาริมทรัพย์เป็น
ทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ได้ จะใช้การประเมินแบบอุตสาหกรรมไม่ได้
- ฉ. ให้การส่งเสริมผู้ประกอบการ โดยให้สิทธิประโยชน์ทาง BOI โดยไม่
เน้นที่เป็น โครงการใหญ่ และ High Technology ซึ่งมีแต่
ผู้ประกอบการต่างชาติเท่านั้นที่จะได้รับการส่งเสริมดังเช่นที่เป็นอยู่
ในปัจจุบัน

7.3 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาพบว่าศักยภาพของประเทศไทย เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ จีนตอนใต้ , พม่า , ลาว , กัมพูชา และเวียดนาม พบว่าประเทศไทยมีศักยภาพทั้งเชิงเศรษฐกิจ การเมือง และประโยชน์เชิงพื้นที่ของประเทศ (Location Advantage) รวมถึง มีนโยบายสาธารณะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ชัดเจนและภาครัฐมีแนวทางและทิศทางการดำเนินการในการพัฒนาระบบโครงสร้างคมนาคมขนส่งทุกประเภทการขนส่ง ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยมีเส้นทางถนนเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยทำให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) ดังนั้น หากเปรียบเทียบเฉพาะประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง ประเทศไทยจะมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง

ทั้งนี้ หากเปรียบเทียบกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีศักยภาพของการพัฒนาระบบท่าเรือของประเทศมาเลเซีย ทำให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าประเทศไทย เนื่องจากท่าเรือ Tanjung Pelepas เป็นท่าเรือระดับโลก (Destination Port) ตั้งอยู่บนเส้นทางเดินเรือหลักของ

โลก ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังของไทย จะเป็นท่าเรือท้องถิ่น (Collecting Port) ด้วยข้อจำกัดนี้ ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทางทะเลของประเทศมาเลเซียจะต่ำกว่าประเทศไทย ทำให้ท่าเรือของมาเลเซียจะเป็นท่าเรือหลักของภูมิภาค (Regional Port) สำหรับด้านการขนส่งทางอากาศ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ และข้อจำกัดสายการบินแห่งชาติของไทย และสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีลักษณะเน้นการให้บริการผู้โดยสารมากกว่าให้บริการ Air Cargoes ซึ่งประเทศสิงคโปร์จะมีศักยภาพในด้านนี้สูงกว่าไทย ดังนั้น การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ประเทศไทยก็จะมีศักยภาพเป็นเพียงศูนย์กลางโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของอนุภูมิภาค (Inland Regional HUB)

อย่างไรก็ดี จากการศึกษาพบว่า การขนส่งทางบกและทางถนนจะเป็นรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพมากที่สุดในการเชื่อมโยง พื้นที่ภายในแผ่นดินของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งจะมีปริมาณการค้าและการลงทุนภายในกันเองในปริมาณที่สูง จะเห็นได้ว่า ถึงแม้ว่า ประเทศไทยจะมีท่าเรือชายฝั่งและสนามบินในประเทศหลายแห่ง แต่ประเภทการขนส่งทางบกก็เป็นร้อยละ 88 ของการขนส่งทุกประเทศ ซึ่งรูปแบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในการเชื่อมโยงภายในอนุภูมิภาค การขนส่งทางบกก็จะเป็นรูปแบบที่เหมาะสม ซึ่งการที่ประเทศไทย มีขีดความสามารถด้านการแข่งขันที่จะเป็นศูนย์กลางขนส่งทางบก ก็ย่อมเป็นการเพียงพอต่อการเชื่อมโยงการขนส่งในอนุภูมิภาค โดยศักยภาพเกี่ยวกับท่าเรือของมาเลเซีย และศักยภาพสนามบินของประเทศสิงคโปร์ จะมีผลกระทบต่อความเป็น HUB ของไทยน้อยมาก อีกทั้งการขนส่งทางบกจากประเทศดังกล่าว เพื่อเชื่อมโยกับประเทศต่างๆ ในลุ่มแม่น้ำโขงจะต้องผ่านประเทศไทยทั้งสิ้น ดังนั้น “จากผลการศึกษาจึงขอสรุปได้ว่าประเทศไทยมีโอกาสและความเป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

7.3.1 เงื่อนไขแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

1) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระดับมหภาค ภาครัฐโดยรัฐบาลจะต้องมีนโยบายโดยจัดทำเป็นแผนแม่บท ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง เพื่อให้สถานะภาพต้นทุน โลจิสติกส์ของไทย เป็นร้อยละ 15 ต่อ GDP ในปี พ.ศ. 2551 โดยดำเนินการในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวกับลดสัดส่วนการขนส่งทางถนน โดยเร่งพัฒนาประสิทธิภาพของระบบรถไฟไทย , การพัฒนาท่าเรือ , สนามบิน และการขนส่ง Multimodal Transport , การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ , การพัฒนานุเคราะห์และองค์ความรู้ด้าน โลจิสติกส์ รวมถึงการ

ปรับปรุงกฎหมายและกฎข้อบังคับให้ทันสมัยและสนับสนุนต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค

2) จัดตั้งหน่วยงานภาครัฐร่วมเอกชนให้เป็นหน่วยงานเจ้าภาพรับผิดชอบดูแลแผนและแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับชาติ โดยอยู่ภายใต้การกำกับของภาคการเมือง เพื่อให้มีอำนาจในการสร้างเสริมและพัฒนาให้เกิดการบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐ ปัญหาสำคัญของการพัฒนาประเทศไทยเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค ก็คือ การขาดการประสานงานกันภายในแต่ละหน่วยงานของรัฐ ซึ่งต่างก็มีกฎหมายเฉพาะของตนเองเป็นเอกเทศ และมีแผนงานการดำเนินงานที่ไม่มีการเชื่อมโยงกัน จากตัวเลขงบประมาณที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2548-2550 จะเป็นจำนวนเงินถึง 269,969 ล้านบาท ซึ่งยังไม่รวมงบประมาณของกระทรวงอื่น โดยงบประมาณเหล่านี้ จะไม่มีการบูรณาการเป้าหมาย, ผลลัพธ์ ระยะเวลา และตัวชี้วัด (KPI) ทั้งนี้ จากการศึกษายังพบว่าสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งควรจะเป็นหน่วยงานหลักในการประสานงาน แต่โดยข้อเท็จจริง แต่ละกระทรวงก็จะมีแผนงานภายใต้งบประมาณที่ไม่สอดคล้องกับสภาพพัฒนาฯ ในกรณีของการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ กระทรวง ICT แทบไม่มีวิสัยทัศน์เกี่ยวกับโลจิสติกส์ และยังไม่มีความนโยบายในการให้แต่ละหน่วยงานรัฐและเอกชน มีมาตรฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในระบบ IT เดียวกัน จากการศึกษาพบว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา, สหภาพยุโรป, ฮองกง, สิงคโปร์ ล้วนแต่มีหน่วยงานรัฐและเอกชนมีหน้าที่เป็นแกนกลางในการพัฒนาและบูรณาการแผนงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ ปัญหาการขาดการบูรณาการในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย เป็นปัจจัยภายใน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทางลบต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งจะเป็นเงื่อนไขสำคัญต่อการเป็น Regional HUB ของไทย

3) ภาครัฐจะต้องสนับสนุนภาคธุรกิจและภาคท้องถิ่นในฐานะกลุ่มผลประโยชน์ในการเข้าไปดำเนินธุรกิจและอุตสาหกรรม รวมทั้งการค้า-บริการ และการลงทุนตามเส้นทางขนส่ง ซึ่งภาครัฐได้เข้าไปเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะเป็นประเด็นสำคัญต่อประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจากการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

4) ภาคการเมืองจะต้องมีนโยบายเป็นมิตรและสร้างเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในรูปแบบที่เป็นข้อตกลงระหว่างประเทศที่เป็นพหุภาคีและทวิภาคี โดยการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือ สร้างเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS และ ACMECS รวมถึง การให้ความช่วยเหลือทางด้านเศรษฐกิจผ่านด้านการลงทุน (Contract

Farming) และการค้าชายแดน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญให้ประเทศเพื่อนบ้าน มีการพึ่งพาไทย ทั้งนี้ ปัจจัยสำคัญต่อการที่ประเทศไทยจะมีโอกาสและความเป็นไปได้ ขึ้นอยู่กับการสร้างความสมดุลทางเศรษฐกิจและการเมืองให้ประเทศเพื่อนบ้านยอมรับในการให้ใช้เส้นทางขนส่งและการค้าระหว่างกัน

5) การใช้นโยบายเศรษฐกิจนำเมืองกับประเทศเพื่อนบ้าน ความสัมฤทธิ์ผลของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคของไทย อยู่ที่ปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจและความสมดุลของเศรษฐกิจ-การเมืองในสถานะของประเทศเพื่อนบ้านในการเป็นศูนย์กลางร่วมกับไทย เพราะแต่ละประเทศก็จะมีศักยภาพ จุดเด่นและจุดด้อยที่แตกต่างกัน โดยข้อเท็จจริงแล้ว แต่ละประเทศก็คำนึงถึงแต่ผลประโยชน์ของประเทศตนเองเป็นสำคัญ (Political Realism) และต่างก็ถือว่าประเทศตัวเองเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและขนส่งของอนุภูมิภาค และต้องการได้รับประโยชน์จากการเป็น Regional HUB ไม่ว่าจะเส้นทางตรงหรือทางอ้อม ดังนั้น โอกาสและความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค จึงขึ้นอยู่กับนโยบายการแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกับประเทศต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น จีน , พม่า , ลาว , กัมพูชา และเวียดนาม รวมถึง มาเลเซียโดยยอมรับศักยภาพและสถานะร่วมกันเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และคมนาคมขนส่งตามความเหมาะสมของแต่ละประเทศ

7.3.2 นโยบายที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐศาสตร์การเมืองที่ประเทศไทยควรใช้กับประเทศเพื่อนบ้าน

1) ประเทศพม่า มีพรมแดนติดต่อกับประเทศจีน , ประเทศไทย และประเทศอินเดีย และเป็นเส้นทางสู่ทะเลอันดามัน ถึงแม้ว่าพม่าจะไม่มีศักยภาพด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และคมนาคมขนส่ง แต่พม่าจะใช้ศักยภาพเชิงพื้นที่ในการเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงขนส่งของอนุภูมิภาคทางภาคตะวันตกของอนุภูมิภาค (Regional HUB Corridor Linking) โดยเส้นทางสำคัญของ GMS หรือ ACMECS ไม่ว่าจะ R3B และเส้นทาง East-West Corridor (ทางหลวงหมายเลข 9) จะต้องใช้เส้นทางผ่าน ซึ่งพม่ามักจะยกเป็นประเด็นในการต่อรองผลประโยชน์กับประเทศศูนย์กลาง (Center Country) ประเทศไทย จะต้องใช้ประโยชน์จากพม่าในฐานะเป็น Regional HUB Link คือเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตก โดยเฉพาะกับประเทศอินเดียและบังคลาเทศ และเป็นเส้นทางถนน เชื่อมโยงกับมณฑลยูนนานของจีน นอกจากนี้ พม่ายังเป็นตลาดรองรับสินค้าจากไทยและเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติ และแหล่งพลังงานฟอสซิลและพลังน้ำที่จะเป็นประโยชน์ ประเด็นสำคัญก็คือ ประเทศพม่า ใช้การเมืองนำเศรษฐกิจและเป็นปัจจัยที่รัฐบาลจะต้องใช้แนวทางที่ยืดหยุ่นในการปฏิสัมพันธ์กับรัฐบาลพม่า

2) **ประเทศจีนตอนใต้** ด้วยศักยภาพด้านเศรษฐกิจและการมีตลาดขนาดใหญ่ จีนจึงเป็นทั้งคู่ค้า มิตร และคู่แข่ง ทั้งทางการค้าและการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย จีนภายใต้แผนนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกและภาคใต้ จีนจะเป็นประตูเศรษฐกิจ (Economic Gateway) ทางภาคเหนือของอนุภูมิภาค โดยมีนครคุนหมิง ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนานเป็นศูนย์กลางขนส่งเชื่อมโยง จีนกับภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ศักยภาพของเส้นทางขนส่งทั้งทางถนนจากพม่า และผ่านลาว และเส้นทางในแม่น้ำโขง ซึ่งอยู่ในการควบคุมของจีนในการเชื่อมโยงและใช้ประเทศไทยเป็น Land bridge สู่ตลาดอาเซียน ประเทศไทย จึงควรใช้จังหวัดเชียงใหม่เป็นฐานเศรษฐกิจและการเงิน (Economic HUB) กับนครคุนหมิง และใช้จังหวัดเชียงรายเป็นประตูเศรษฐกิจหลัก (Gateway Corridor) เชื่อมโยงการขนส่งกับนครจิ่งหรง และนครคุนหมิง โดยใช้อำเภอแม่สายเป็นประตูขนส่งทางถนนและอำเภอเชียงแสนเป็นประตูขนส่งทางแม่น้ำโขง อย่างไรก็ตามนโยบายของจีนนอกเหนือจากใช้เส้นทางขนส่งเชื่อมโยง จังหวัดเชียงราย ในการเป็น HUB เข้าสู่ตลาดอาเซียน จีนยังมีทางเลือก โดยการขนส่งสินค้า โดยใช้ประเทศลาวเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไทย โดยใช้เส้นทางคุนหมิง-บ่อเต็น-บ่อหาน-หลวงน้ำทา-อุดมไซ-หลวงพระบาง ซึ่งจากตรงนี้ จีนสามารถเชื่อมโยงเส้นทางหมายเลข 12 เข้าสู่นครเวียงจันทน์ เพื่อเชื่อมโยงกับจังหวัดหนองคาย นอกจากนี้ ก็ยังใช้เส้นทางต่อเนื่องไปบรรจบกับเส้นทาง East-West Corridor หรือเส้นทางหมายเลข 9 ทำให้จีนสามารถผ่านเข้าไทย โดยเชื่อมโยงแขวงสะหวันนะเขตกับจังหวัดมุกดาหารและยังใช้เส้นทาง ช่องเม็ก ในการเชื่อมโยงไทยผ่านจังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งจีนยังใช้เส้นทางนี้ไปออกทะเลที่เมืองท่า สีหนุวิลล์ของประเทศกัมพูชา ซึ่งจะทำให้ประเทศลาวกลายเป็น HUB ที่สำคัญในการเชื่อมโยงจีนตอนใต้กับอาเซียน

3) **ประเทศลาว** มีพรมแดนติดต่อกับจีนทางทิศเหนือ และติดต่อกับเวียดนามทางตะวันออก และติดต่อกับกัมพูชาทางใต้และทิศตะวันตกติดต่อกับไทย ถึงแม้ว่าประเทศลาวจะเป็น Land Lock ไม่มีทางออกทะเล แต่ประเทศลาวก็ใช้ศักยภาพเชิงพื้นที่ โดยลาวมีนโยบายการใช้ประโยชน์จากการเป็น Land Link ในฐานะเป็น Regional HUB Corridor Linking คือเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงขนส่ง (Inland Regional Linking) ทางภาคตะวันออกของอนุภูมิภาค โดยเส้นทางสำคัญของ GMS เกือบทุกเส้นทางจะต้องผ่านประเทศลาว เช่น เส้นทางหมายเลข 8 (นครพนม-ลาว-เวียดนาม) , เส้นทางหมายเลข 9 (มุกดาหาร-ลาว-เวียดนาม) , เส้นทางหมายเลข 12 (เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-เวียดนาม) , เส้นทาง R3A (เชียงของ-หลวงน้ำทา-จีนตอนใต้) ประเทศไทย จะต้องให้ลาวเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการขนส่งของอนุภูมิภาค (Intra Regional HUB Link) ในการขนส่งเชื่อมโยงชายฝั่งทะเลของเวียดนามและเป็นเส้นทางถนน (R3A) เชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้

4) **ประเทศกัมพูชา** มีพรมแดนติดต่อกับประเทศลาว , ประเทศเวียดนาม และประเทศไทย ถึงแม้ว่าจะไม่มีศักยภาพด้านโครงสร้างคมนาคมขนส่ง แต่เวียดนามก็อยู่ในโครงการของ GMS ในการพัฒนาเส้นทาง อร์รัฐประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ –โฮจิมินห์ซิตี้ อีกทั้งอยู่ในโครงการของ GMS เชื่อมโยงเส้นทาง North – South Corridor สู่ท่าเรือสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา จึงเป็นประตูเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงประเทศอินโดจีนทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของอนุภูมิภาค (Regional HUB Link) ประเทศไทยสามารถใช้กัมพูชาเป็นเป็น Land bridge Economic ในการกระจายสินค้าเข้าไปในลาวและเวียดนามภาคใต้ และใช้ประโยชน์จากนโยบายการส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาลกัมพูชา ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย

5) **ประเทศเวียดนาม** มีศักยภาพเชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก โดยเวียดนามได้วางสถานะตนเองเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเลของอนุภูมิภาค โดยประเทศเวียดนามกำลังเร่งพัฒนาท่าเรือดองฮา , ท่าเรือดานัง , ท่าเรือวินห์ , ท่าเรือวุงอาน , ท่าเรือไฮฟอง และท่าเรือไซ่ง่อน โดยหวังที่จะให้สินค้าจากจีนตอนใต้ , ประเทศไทยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และจากประเทศลาว ใช้ท่าเรือของเวียดนามในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ด้วยข้อจำกัดของโครงสร้างคมนาคมขนส่ง และฐานการผลิตภาคอุตสาหกรรม ซึ่งยังคงต้องมีการพัฒนาอีกมาก และท่าเรือชายฝั่งของเวียดนาม เปิดให้เอกชนมีการแข่งขันในการลงทุน ทำให้ไม่มีท่าเรือใดซึ่งมีขนาดใหญ่ ที่จะคุ้มค่าทางพาณิชย์ให้เรือขนาดใหญ่เข้ามาเทียบท่า (ยกเว้นท่าเรือไฮฟองและท่าเรือไซ่ง่อน) ซึ่งจะเป็นผลทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ด้านขนส่งทางทะเลของเวียดนามไม่สามารถแข่งขันกับไทยได้ อีกทั้ง การที่เวียดนามหวังให้สินค้าของจีนจากนครคุนหมิง และนครหนานหนิงมาใช้บริการ ก็ยังขาดเหตุผลเชิงพาณิชย์ เพราะจีนสามารถขนส่งไปเซินเจิ้นหรือฮ่องกง ซึ่งทางอาจไกลกว่าไม่มากแต่ต้นทุนขนส่งทางทะเลจะต่ำกว่ามาก ดังนั้นเวียดนาม จึงเป็นได้เพียง Port Link HUB ขณะเดียวกันในด้านการแข่งขันการส่งออก เวียดนามก็เป็นคู่แข่งและก็เป็นตลาดของไทยทั้งด้านการค้าและการลงทุน ดังนั้นในระยะสั้น 5-6 ปี เวียดนามยังคงไม่ใช่ภัยคุกคามของไทย แต่ด้วยศักยภาพด้านภูมิศาสตร์และปัจจัยด้านต้นทุนการผลิตที่ต่ำ และมีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ เวียดนามจึงเป็นประเทศที่จะมีศักยภาพที่ดีกว่าพม่า , ลาว , กัมพูชา และจะเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทยในอนาคต