



บทที่ 1

ที่มาและความสำคัญของเรื่องที่ศึกษา

อนุภูมิภาคอินโดจีนและลุ่มแม่น้ำโขงเป็นส่วนหนึ่งของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นภูมิภาคที่มีเรื่องราวและเป็นที่รู้จักกันยาวนาน ในฐานะเป็นอาณาบริเวณที่มีความสมบูรณ์ของทรัพยากรและมีการค้าขายติดต่อกับโลกภายนอก นับย้อนหลังไปได้จนถึงยุคโรมันเรื่องอำนาจ (Romance Empire) โดยเป็นแหล่งเมืองท่า เชื่อมโยงระหว่างมหาสมุทรแอตแลนติกกับทะเลจีนเป็นเส้นทางเดินเรือในยุคโบราณ จนมีชื่อเรียกกล่าวขานว่า “The land of Gold”¹ หรือที่คนไทยเรียกว่าสุวรรณภูมิ (แหลมทอง) ซึ่งชื่อนี้ปรากฏอยู่ในแผนที่ตั้งแต่ยุคสมัยของ Alexander และ Ptolemy (ปโตเลมี) ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางทะเลในฐานะเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญระหว่างยุโรปตะวันออกกลาง, อินเดีย, ชาว, อาณาจักรอาเงะ, กลุ่มเกาะเครื่องเทศ และประเทศจีน โดยเป็นเส้นทางสายไหมขนส่งเครื่องเทศทางบกผ่านเข้าออกจากอาณาจักรอยุธยาหรือจีน เรียกว่า เสียมหลอหลู เชื่อมโยงพม่า, ลาวและอาณาจักรพระนครหรือนครธม (นครวัด) ของเขมรโบราณ บทบาทของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับเป็นดินแดนที่มีการปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจ และเศรษฐศาสตร์การเมืองมาเป็นเวลาช้านาน นับแต่ศตวรรษที่ 17 ในยุคที่ประเทศฮอลันดาเข้ามามีบทบาท ก็ต้องแข่งขันกับประเทศญี่ปุ่นและโปรตุเกส โดยให้การเมืองนำเศรษฐกิจและต่อเนื่องมาจนถึงศตวรรษที่ 19 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ก่อให้เกิดประเทศมหาอำนาจใหม่ เช่น อังกฤษ, ฝรั่งเศส ก็ได้แผ่ขยายจักรวรรดินิยม (Imperialism) เข้ามาในอาณาบริเวณแห่งนี้ โดยประเทศต่างๆเกือบทั้งหมด (ยกเว้นประเทศไทย) ได้กลายเป็นอาณานิคมที่ถูกขูดรีดขูดฉิบและทรัพยากรธรณี รวมถึง ถูกกดขี่ทางด้านแรงงาน โดยประเทศฝรั่งเศสได้ผนวกประเทศเวียดนาม, ลาว และกัมพูชา เรียกว่า โคจีน-ไชน่า หรือกลุ่มประเทศอินโดจีน (Indo-China) ส่วนอังกฤษได้เข้ายึดดินแดนตลอดลุ่มแม่น้ำ ีระวดีจนถึงเมืองมณฑลพายัพ (พม่า) ส่วนทางใต้อังกฤษได้เข้าครอบครองแหลมมลายู สำหรับประเทศไทย พม่า และจีนตอนใต้ เป็นประเทศ ซึ่งไม่อยู่ในอินโดจีนแต่มีบริเวณที่แม่น้ำโขงไหลผ่าน โดยฝั่งตะวันออกก็เป็นประเทศ

¹ Patrick Heenan and Monique Lamotagne, *The Southeast Asia Handbook*. (London : Fitzroy Dearborn, 2001), p.3-5

Imperialism ทฤษฎีจักรวรรดินิยม โดย Hobson (1965 : 72-77) ได้กล่าวถึงการที่ประเทศหนึ่งใช้อำนาจครอบงำประเทศหนึ่ง ซึ่งมีความอ่อนแอกว่า เพื่อประโยชน์ฝ่ายเดียว โดยการครอบงำทางการเมืองและเขตแดนเพื่อให้เกิดการผลิตส่วนเกินและทุนส่วนเกิน (Surplus Capital) (อนุสรณ์ ลิมมณี 2545 : 137-140)

ในกลุ่มอินโดจีน โดย ESCAP¹ ซึ่งเป็นองค์กรของสหประชาชาติ ได้เรียกประเทศเหล่านี้ว่า “ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” (Mekong Sub-Region) ทั้งนี้ในช่วงยุคของสงครามเย็น (Cold War) หลายประเทศในภูมิภาคนี้ไม่ว่าจะเป็นพม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม รวมถึงประเทศไทยล้วนแต่ได้รับผลกระทบจากการเข้ามาแก่งแย่งและแข่งขันจากประเทศจักรวรรดินิยมยุคใหม่ คือ สหรัฐอเมริกา ซึ่งรู้จักกันในนามของสงครามเวียดนาม ซึ่งรบติดพันกันตั้งแต่ช่วงปี 1950-1980

รูปภาพ 1-1 ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง



ที่มา : www.soc.cmu.ac.th

¹ ESCAP : The United Nation Economic and social commission for asia and the pacific เป็นองค์กรภายใต้องค์การสหประชาชาติ ได้เข้ามาพัฒนาประเทศต่างๆในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Economic and Social Commission for ASIA and the Pacific : 2000), หน้า p.1

อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในยุคปัจจุบันได้กลายเป็นแหล่งการลงทุนที่สำคัญของโลก โดยอาศัยปัจจัยสำคัญทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ในการเชื่อมโยงโลกตะวันตกและตะวันออก เหมือนดังที่เคยเป็นในอดีตเป็นอาณานิคมที่ตั้งของประเทศที่มีการพัฒนาทางอุตสาหกรรมใหม่ ได้แก่ ประเทศไทย ประเทศจีนตอนใต้ และเวียดนาม ที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงของโลก ซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนแต่เป็นผู้ส่งออกที่สำคัญ ทั้งนี้ ประเทศต่างๆในภูมิภาคนี้ (ยกเว้นจีน) ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของอาเซียน หรือ “ASIAN” ซึ่งประกอบไปด้วย ประเทศต่างๆ ได้แก่ ไทย , มาเลเซีย , สิงคโปร์ , บรูไน , อินโดนีเซีย , ฟิลิปปินส์ , เวียดนาม , กัมพูชา , ลาว และพม่า บทบาทของอาเซียนในเวทีโลกภายใต้ชื่อย่อกลาง The Association of Southeast Asian Nations ที่เรียกว่า สมาคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือ อาเซียน (ASIAN) โดยตัวเลขการค้าอาเซียน มีความสำคัญต่อประเทศไทย เพราะเป็นบริเวณที่ประเทศไทยส่งออกไปมากที่สุด คิดเป็นมูลค่าการส่งออก ในไตรมาสแรกของปี 2548 จำนวน 2.6 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเหตุผลสำคัญ ASIAN มีความสำคัญกับประเทศไทย ก็เพราะมีการค้ากับ ASIAN ถึง 22.5% และประเทศไทยเข้าไปลงทุนในอาเซียนมีจำนวนสูงที่สุด ลุ่มแม่น้ำโขงเป็นแม่น้ำนานาชาติ มีต้นน้ำจากภูเขาจี้ฟู ซึ่งอยู่ในบริเวณที่ราบสูงธิเบตไหลผ่านมณฑลฉิงไห่ ของจีน มาออกทะเลที่เมืองวัง-เตา ในเวียดนาม มีความยาว 4,909 กิโลเมตร ยาวเป็นอันดับสิบของโลก โดยไหลผ่านประเทศจีน , ลาว , พม่า , ไทย , กัมพูชา และเวียดนาม

1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งมีความสำคัญอย่างไรกับการเจริญเติบโตของประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Infrastructure Logistics)^{**} เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อการสนับสนุนกิจกรรมทางการค้า การบริการ อุตสาหกรรม อีกทั้งเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ทั้งนี้ การลงทุนเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ถนน , ท่าเรือ , สนามบิน , ทางรถไฟ ฯลฯ เป็นการลงทุนเกี่ยวกับสินค้าสาธารณะ (Public Goods) ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สูง ซึ่งรัฐจะเป็นผู้ดำเนินการในการลงทุน เพราะเป็น Big Push^{***} (การลงทุนขนาดใหญ่) เพื่อให้เอกชนสามารถใช้ประโยชน์ โดยไม่มีการกีดกันหรือหวงห้าม การลงทุนเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (Infrastructure

^{*} ASIAN : The Association of Southeast Asian Nations ประกอบด้วย ประเทศไทย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย บรูไน เวียดนาม สปป.ลาว กัมพูชา และพม่า (Association of Southeast Asian Nations :2001)

^{**} โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง (Infrastructure Logistics) หมายรวมถึง การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น รถไฟ , ท่าเรือ ฯลฯ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2547 : 1)

^{***} Big Push เป็นเรื่องของการลงทุนขนาดใหญ่ที่รัฐใช้ในการลงทุนเกี่ยวกับ Infrastructure (ณรงค์ เพ็ชรประเสริฐ 2547)

Logistics) จึงก่อให้เกิดประหยัดจากภายนอกหรือ **External Economy**¹ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถให้กับภาคเอกชน ในกรณีของประเทศไทย หากต้องการพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการขนส่งของภูมิภาค จะต้องมีการกำหนดเป็นนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ในการดำเนินการจัดทำแผนและการดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก , ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องกับเส้นทางของประเทศต่างๆ ในภูมิภาค

การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่ง จึงมีความสำคัญต่อการกระจายสินค้าและเป็นผลให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจ² กล่าวคือ ระบบคมนาคมขนส่ง เป็นพื้นฐานให้เกิดการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งที่มีความจำเป็นน้อยไปสู่แหล่งที่มีความต้องการ ก่อให้เกิดขีดความสามารถในการผลิตและการเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูป ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นกลับคืนไปสู่แหล่งที่มีความต้องการ กล่าวได้ว่า การขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายอุปสงค์และอุปทาน (Demand & Supply) การขนส่งจึงมีผลโดยตรงต่อการกำหนดราคาและทำให้แรงงานสามารถไปแลกเปลี่ยนในตลาด ทำให้กลไกราคาขับเคลื่อน นอกจากนี้ ระบบการคมนาคมขนส่ง ยังก่อให้เกิดการจ้างงานและเคลื่อนย้ายแรงงาน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการผลิต (Mode of Production) เป็นการย้ายผู้มีรายได้ไม่น้อยจากชนบทหรือประเทศที่มีความด้อยพัฒนาเกินไปสู่สังคมเมืองหรือประเทศซึ่งเป็นศูนย์กลางของความเจริญเติบโต ก่อให้เกิดแบ่งการผลิตตามความถนัด (Division of Labour) และเป็นการลดต้นทุนสินค้า และทำให้มีการกระจายรายได้และความมั่งคั่ง อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่จะต้องมีการพิจารณาถึงส่งผลกระทบต่อระบบคมนาคมขนส่ง ว่าการสร้าง ความเจริญเติบโตให้กับประเทศด้อยพัฒนาจะมีผลทำให้สามารถลดความยากจนของคนในภูมิภาค ซึ่งส่วนใหญ่ยังยากจนได้จริงหรือไม่ และระบบขนส่งที่เกิดขึ้น จะก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจจะสามารถพัฒนาคุณภาพชีวิต ให้กับคนในสังคมได้อย่างไร เพราะการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งวัดจาก GDP³ ไม่ใช่หลักประกันว่าจะทำให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตให้กับคนจนได้ รวมถึงผลกระทบที่

¹ External Economy หมายถึง “การประหยัดจากภายนอก” คือ การที่รัฐบาลลงทุนในการสร้างถนนให้ภาคเอกชน ซึ่งเรียกว่า Infrastructure Logistics ทำให้ภาคเอกชนไม่ต้องลงทุนเอง รัฐบาลประหยัดต้นทุนให้ (ณรงค์ เพชรประเสริฐ 2547 เอกสารถอดเทปการบรรยาย 16 มิถุนายน 2547)

² รัตนา สายคณิต, หลักเศรษฐศาสตร์ II : มนเศรษฐศาสตร์. (กรุงเทพมหานคร : โครงการพัฒนาคำา ศูนย์บริการเอกสารวิชาการ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546), หน้า 427-430

³ GDP : Gross Domestic Product ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ ประกอบด้วย ผลรวมของการใช้จ่ายภาคประชาชน (c) , การใช้จ่ายภาครัฐ (G) การลงทุน (I) และการส่งออกสุทธิ (NX) โดย GDP จะวัดได้ 2 แบบ คือ Nominal GDP ซึ่งวัดจากราคาปัจจุบันกับ Real GDP ซึ่งวัดจากราคาคงที่ (นวนน้อย ตรีรัตน์ 2547 ถอดเทปการสนทนาวันที่ 12 สิงหาคม 2547 : 5-13)

จะเกิดตามมาจากปัญหามลพิษในอากาศและปัญหาสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ระบบคมนาคมขนส่งจะก่อให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จะวัดได้จากการขยายตัวของผลิตภัณฑ์ในประเทศที่แท้จริง โดยเฉลี่ยหรือผลิตภัณฑ์ประชาชาติที่แท้จริงโดยเฉลี่ย ดังนั้น ประเทศที่มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จะต้องวัดจากผลิตภัณฑ์ที่แท้จริงเฉลี่ย หรือรายได้ที่แท้จริงเฉลี่ยของประเทศจะต้องสูงขึ้น โดยทางธนาคารโลกได้กำหนดรายได้เพื่อเป็นเกณฑ์ในการวัดฐานะของประเทศต่างๆไว้ดังนี้

1. กลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำ หมายถึง ประเทศที่มีผลิตภัณฑ์ประชาชาติเฉลี่ยน้อยกว่าหรือเท่ากับ 765 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี ได้แก่ ประเทศเคนยา ซูดาน คามeroon ไนจีเรีย มองโกเลีย บังคลาเทศ อินเดีย เนปาล ปากีสถาน ศรีลังกา อัลบาเนีย นิคารากัว ฯลฯ และกัมพูชา พม่า เวียดนาม
2. กลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางก่อนไปทางต่ำ หมายถึง ประเทศที่มีผลิตภัณฑ์ประชาชาติเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 766-3,035 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี ได้แก่ ประเทศสวาซิแลนด์ เลเซโด้ ฟิจิ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ บูลกาเรีย โปแลนด์ ยูเครน ยูโกสลาเวีย และประเทศไทยเป็นต้น
3. กลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางก่อนไปทางสูง หมายถึง ประเทศที่มีผลิตภัณฑ์ประชาชาติเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 3,036-9,385 ดอลลาร์สหรัฐต่อปี ได้แก่ ประเทศฮังการี กรีซ มอลต้า โอมานห์ อาร์เจนตินา บราซิล ชิลี อุรุกวัย และประเทศมาเลเซีย เป็นต้น
4. กลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง หมายถึง ประเทศที่มีผลิตภัณฑ์ประชาชาติเฉลี่ยเท่ากันหรือสูงกว่า 9,386 ดอลลาร์สหรัฐขึ้นไป ได้แก่ ประเทศสวีเดน เดนมาร์ก ญี่ปุ่น เยอรมนี สหรัฐอเมริกา นิวซีแลนด์ ฝรั่งเศส ฮองกง คานาดา เกาหลีใต้ และประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น

1.2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งอย่างไร

โลจิสติกส์ (Logistics) เป็นศาสตร์ใหม่ โดยเพิ่งเข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและเป็นที่ยอมรับ เมื่อไม่นานมานี้ โดยราชบัณฑิตยสภา ซึ่งให้ความหมายว่า “พลาธิการ” ซึ่งจากความหมายนี้ยังไม่เป็นที่ยอมรับ เพราะยังให้ความหมาย ซึ่งยังไม่ชัดเจนกับบทบาทของโลจิสติกส์ นอกจากนี้ คำนิยามในภาษาต่างประเทศในแต่ละตำราก็ไม่ค่อยจะให้ความหมายที่ตรงกัน เนื่องจากโลจิสติกส์พัฒนามาจากผลของการปฏิบัติงาน ในการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ โลจิสติกส์ จึงยังไม่มีทฤษฎีที่จะมารองรับเหมือนศาสตร์แขนงอื่น ซึ่งได้พัฒนามาก่อนหน้านี้ โดยมีการกล่าวว่า โลจิสติกส์พัฒนามาจากระบบการทำงาน ของ Ford และ Toyota แต่ยังไม่เป็นที่ยอมรับเช่นกัน โดยมีผู้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ไว้ดังนี้

The Council of Logistics Management (CLM)³ ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ไว้ดังนี้ “กระบวนการในการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการไหลของการจัดเก็บวัตถุดิบ สินค้าคงคลัง , สินค้าสำเร็จรูป และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งาน โดยมีเป้าหมายเพื่อสอดคล้องกับเวลาและความต้องการของผู้บริโภค”

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ⁴ ได้ให้ความหมายของโลจิสติกส์ว่าหมายถึง “การจัดการ การเคลื่อนย้ายของสินค้า บริการ ข้อมูลและการเงินระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค โดยต้องมีการวางแผนการปฏิบัติและการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ โดยโลจิสติกส์จะต้องมีความเชื่อมโยงเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางถนน ทางเรือ ทางอากาศ รวมถึงการขนส่งทางท่อ รัฐบาลจะต้องมีการสร้างโครงสร้างการขนส่งพื้นฐานสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้มีกฎระเบียบ มีองค์กรบริหาร”

ธนิต โสรัตน์⁵ “Logistics หมายถึง กิจกรรมหรือการกระทำใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ เพื่อก่อให้เกิดการเคลื่อนย้าย , จัดเก็บ และกระจายสินค้า จากแหล่งที่ผลิต (Source of Origin) จนสินค้าได้มีการส่งมอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ (Source of Consumption) โดยกิจกรรมดังกล่าว จะต้องมียุทธศาสตร์เป็นกระบวนการแบบบูรณาการ โดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีเป้าหมายในการส่งมอบแบบทันเวลา (Just in Time) และเพื่อลดต้นทุนรวม โดยมุ่งให้เกิดความพอใจแก่ลูกค้า (Customers Satisfaction) และส่งเสริมเพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ทั้งนี้ กระบวนการต่างๆของระบบ Logistics จะต้องมียุทธศาสตร์ที่สอดคล้องประสานกัน ในอันที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน”

Takeshi Yamada⁶ Logistics หมายถึง การควบคุมการผลิต การจัดซื้อและการกระจายสินค้า ตามความต้องการของตลาด เพื่อกำจัดกิจกรรมที่ไม่จำเป็น การขาดการบริหารจัดการ Logistics จะทำให้เกิด Mismatch นำไปสู่สินค้าคงคลังจำนวนมาก หรือการขาดสินค้า

³ ธนิต โสรัตน์, What is Logistics.??? (กรุงเทพมหานคร : V-SERVE GROUP, 2547) , หน้า 3

⁴ คณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, สำนักงาน, และคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน, : ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย. (นนทบุรี : เพชรรุ่งการพิมพ์, 2547) , หน้า 1

⁵ ธนิต โสรัตน์, What is Logistics.??? (กรุงเทพมหานคร : V-SERVE GROUP, 2547) , หน้า 3

⁶ The Association for Oversea Technical Scholarship (AOTS), Training Program on Logistics Management. (Bangkok : The Association for Oversea Technical Scholarship, 2005)

คงคลัง ในอีกนัยหนึ่ง Logistics ก็คือ การบริหารจัดการเพื่อที่จะเชื่อมโยงตลาด การผลิต และการจัดซื้อ

ทักษิณ ชินวัตร⁷ นายกรัฐมนตรี ให้ความหมายไว้ว่า “Logistics เป็นเรื่องของการบริหารกระบวนการส่งต่อสินค้า / บริการ ตั้งแต่จากผู้ผลิตถึงผู้บริโภค การบริหารจัดการ Logistics ที่ดีจะช่วยลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มในการทำธุรกิจ คุณภาพของการส่งของถึงมือลูกค้าเกิดขึ้นได้เราต้องมีระบบ Logistics ที่ดีเยี่ยม ทั้งในด้านต้นทุน การรักษาสภาพสินค้า และการตรงต่อเวลาในการส่งของ”

วิทยา สุหนุตต์ดำรง⁸ ให้ความหมายไว้ว่า “ลอจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการที่รวบรวมเอากิจกรรมที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดหา การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ และการจัดส่งสถานะทั้งหมดของสินค้าที่ทำการผลิต โดยมีการบริการและบริหารข้อมูล เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยทำให้การดำเนินงานต่างๆดังกล่าว สามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ”

JJ Vogt, WJ Pienaar, PWC de Wit⁹ “Logistics คือ กระบวนการของการวางแผนการนำปฏิบัติและการควบคุมให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการไหลลื่นของสินค้าและบริการ การเก็บรักษาและความสัมพันธ์ของข้อมูลข่าวสารจากแหล่งกำเนิดจนถึงผู้บริโภค โดยให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้า” โดยกิจกรรมของ Logistics จะเกี่ยวข้องกับการไหลลื่นของสินค้าและข้อมูลข่าวสาร เพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้า ตั้งแต่การออกแบบการจัดซื้อ การจัดการสินค้า การบรรจุภัณฑ์ การจัดการคลังสินค้า การสื่อสาร การขนส่ง การคืนสินค้าและบริการอื่นๆ

จากคำนิยามข้างต้น อาจสรุปความหมายของโลจิสติกส์ว่า หมายถึง กิจกรรมเชิงบูรณาการ การวางแผนในการดำเนินงาน การควบคุม การเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ ข้อมูล และข่าวสาร รวมถึง ทุนเพื่อให้เกิดการไหลลื่นอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยขอบเขตของโลจิสติกส์ ยังรวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมระบบการผลิตและการกระจายสินค้า ตั้งแต่

⁷ Thailand & World wide Logistics Magazine, Logistics Time Issue 01. (Bangkok : Thailand & World Wide Logistics Magazine, 2004) p.30

⁸ วิทยา สุหนุตต์ดำรง. ลอจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน. (กรุงเทพมหานคร : ซีเอ็ดดูเคชั่น, 2546), หน้า 9-13

⁹ JJ Vogt, WJ Pienaar and PWC de wit., Business Logistics Management. (Cape Town : Oxford University Press Southern Africa, 2002), p.6

แหล่งจากต้นน้ำ (Upstream Source) จนไปถึงผู้บริโภคคนสุดท้าย ที่เรียกว่า ปลายน้ำ (Downstream Consumption) จะเห็นได้ว่า การจัดการโลจิสติกส์มีความหมายที่ครอบคลุมกว้างขวาง ตั้งแต่ระบบข้อมูลข่าวสาร ,ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ,การบริหารจัดการขนส่ง, การบริหารวัสดุสินค้าคงคลัง ,การบริหารคลัง, การจัดซื้อ, การบรรจุหีบห่อ ,การบริหารข้อมูล ,การบริหารการเงินและการคาดคะเนความต้องการ โลจิสติกส์ได้เป็นที่สนใจของภาครัฐและเอกชน เนื่องจาก ปัจจุบันเป็นยุคของโลกาภิวัตน์ (Globalization) ทำให้การค้าระหว่างประเทศมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว อีกทั้งแนวโน้มนโยบายของภาครัฐในการตกลงเขตการค้า Free Trade Agreement หรือ FTA หรือรวมถึงข้อตกลงพหุภาคีไม่ว่าจะเป็น WTO ทำให้ประเทศไทยต้องเปิดเสรีการค้าและการบริการ โลจิสติกส์เป็นโลกที่ไร้พรมแดนทางการค้า ก่อให้เกิดการผลักดันในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยขีดความสามารถของประเทศนั้นขึ้นอยู่กับความสามารถของภาคเอกชนในการที่จะเพิ่ม Productivity ในการส่งออกและผลิตสินค้าทดแทนการนำเข้า ทั้งนี้ ประเทศที่มีการจัดการระบบโลจิสติกส์ที่ดี ก็จะทำให้มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำ ทำให้สามารถส่งสินค้าออกไปแข่งขันในตลาดโลก ก่อให้เกิดความได้เปรียบทางด้านราคา ทั้งนี้ ในประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้มีการตื่นตัวทางโลจิสติกส์มาตั้งแต่ทศวรรษ 1980 โดยได้นำการจัดการโลจิสติกส์เป็นกลยุทธ์ในการสร้างความได้เปรียบด้านการแข่งขัน ทั้งในส่วนของภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์มีการลดลงอย่างต่อเนื่อง ต้นทุนโลจิสติกส์ร้อยละต่อ GDP ของประเทศสหรัฐฯ ร้อยละ 7-9 ,ยุโรปจะอยู่ที่ร้อยละ 6.7-7, ญี่ปุ่นร้อยละ 11 และสิงคโปร์ร้อยละ 8-9 สำหรับประเทศไทยนั้น ต้นทุนโลจิสติกส์ได้มีการสำรวจเมื่อต้นปี 2548 จะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 19-25¹⁰ แต่ก็ยังเป็นข้อถกเถียงเนื่องจากยังไม่เป็นที่ยอมรับ ซึ่งคาดว่าต้นทุนของโลจิสติกส์ของไทยนั้นน่าจะสูงประมาณ 25-30% ของ GDP

1.3 เรื่องที่ศึกษามีความสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับเศรษฐศาสตร์การเมือง

เนื่องจากประเทศไทยมีอาณาบริเวณที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ประเทศไทยมีเขตแดนทางบก¹¹ ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความยาวประมาณ 5,656 กิโลเมตร แยกเป็นเขตแดนไทย-กัมพูชา ประมาณ 725 กิโลเมตร ไทย-ลาว ประมาณ 1,810 กิโลเมตร ไทย-พม่า ประมาณ 2,400 กิโลเมตร และประเทศไทย-มาเลเซีย ประมาณ 647 กิโลเมตร การที่ประเทศไทยมีเขต

¹⁰ สัมภาษณ์ วันชัย ศารทูลหัต . ปลัดกระทรวงคมนาคม . 22 กรกฎาคม 2548. (แหล่งที่มา : <http://www.thairath.co.th/thairath/1/2548/economic/jun/22/eeco2.php> . 2548)

¹¹ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. คู่มือปฏิบัติงานตามยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดนและเสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน. (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2548) หน้า 32-34

ชายแดน ซึ่งมีความยาวมากเช่นนี้จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการที่ต้องการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภูมิภาค ขณะที่ประเทศต่างๆในภูมิภาคต่างก็เห็นประโยชน์ของการเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางภูมิภาค จึงได้กำหนดแผนงานและยุทธศาสตร์ ในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ต้องการได้ประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยใช้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง รวมถึงประเทศจีนซึ่งมีเขตแดนในมณฑลยูนนาน มีเขตแดนติดกับทั้งประเทศพม่า และลาว รวมถึงเวียดนาม ประเทศจีนซึ่งเศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยประมาณร้อยละ 9.3 ต่อปี ในอัตราการขยายตัวที่สูงเมื่อเทียบกับประเทศต่างๆในโลก ประเทศจีนกลายเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ของโลก ที่เรียกว่า “China Factory of the world” ประเทศจีนได้มีบทบาทสำคัญในระบบเศรษฐกิจโลก ในกรณีภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและอินโดจีน จีนได้ให้ความสำคัญต่อการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะนครคุนหมิง ในมณฑลยูนนาน ซึ่งจีนกำหนดให้เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงจีนตอนใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยสามารถเชื่อมโยงไปถึงเมืองเจินตู และนครฉงชิ่ง ในมณฑลเสฉวน โดยประเทศจีนมีนโยบายในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และต้องการขยายเส้นทางและควบคุมเส้นทางของการขนส่งเพื่อให้สามารถกระจายสินค้าโดยอาศัยเส้นทางเชื่อมโยงผ่านพม่าและลาว เข้าสู่ภาคเหนือของประเทศไทยทางอำเภอแม่สายและอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย จากประเทศไทยจีนสามารถเชื่อมต่อบริเวณขนส่งลงมาจนถึงสี่แยกอินโดจีน ณ จังหวัดพิษณุโลก จากตรงจุดนี้สามารถกระจายสินค้าไปตามภาคต่างๆของประเทศไทย และออกสู่ทะเลทั้งภาคตะวันตกและภาคตะวันออก ทั้งนี้ การขนส่งผ่านลุ่มแม่น้ำโขงจีนได้ควบคุมเส้นทางขนส่งได้ทั้งหมด โดยหวังจะเป็นเส้นทางขนส่งสำคัญในการเข้าครอบครองเส้นทางขนส่งในส่วนเหนือของอนุภูมิภาค ทั้งนี้ ประเทศจีนนับเป็นประเทศที่มีศักยภาพสูงทางเศรษฐกิจ และมีอำนาจต่อรองทางการเมืองที่สูงของภูมิภาค โดยจีนได้ใช้ความได้เปรียบโดยการเมืองนำเศรษฐกิจต่อประเทศต่างๆ ในอาณาบริเวณลุ่มแม่น้ำโขงและอินโดจีน รวมทั้งประเทศไทย โดยความสัมพันธ์ดังกล่าวสามารถศึกษาและนำมาอธิบายได้ในลักษณะที่เป็นเศรษฐศาสตร์การเมือง ซึ่ง Gatung “ ได้กล่าวถึงลักษณะการปฏิสัมพันธ์ จะมีทั้งในลักษณะที่เกื้อกูล แข่งขัน และร่วมมือ

สี่แยกอินโดจีน ได้แก่ บริเวณอำเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่างของไทยเป็นบริเวณซึ่งทางหลวงอาเซียนเส้นทาง North-South กับเส้นทาง East-West Economic Corridor มาตัดกัน โดยประเทศจีนสามารถกระจายสินค้าโดยอาศัยเส้นทางเชื่อมโยงผ่านพม่าและลาว เข้าสู่ภาคเหนือของไทยในอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เชื่อมต่อกับระบบการขนส่งของไทยจากสี่แยกอินโดจีนสินค้าของจีนสามารถกระจายไปตามภาคต่างๆของไทย (สถาบันยุทธศาสตร์การค้า หอการค้าไทย 2547 : 4)

Gatung(1971 : 83) ได้วิเคราะห์ลักษณะความสัมพันธ์เชิงพึ่งพาระหว่างประเทศ โดยลักษณะการพึ่งพาจะเป็นแบบปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจ (Interaction Relationship) โดยผู้มีอำนาจกว่าจะมีลักษณะเป็นประเทศศูนย์กลาง (Center Country) ซึ่งจะมีการสัมพันธ์เชิงเขาเปรียบเทียบกับประเทศที่อ่อนแอกว่า ที่เรียกว่า ประเทศรอบนอก (Periphery Country) ประเทศศูนย์กลางยังรวมถึงประเทศศูนย์กลางในประเทศรอบนอก ซึ่งขึ้นอยู่กับระดับการพัฒนาให้พ้นจากความด้อยพัฒนา (อนุสรณ์ ลีมนัน 2545 :163-165)

โดยภาครัฐของแต่ละประเทศของอนุภูมิภาค มีลักษณะที่มีการปฏิสัมพันธ์แบบพึ่งพา¹² อาจแบ่งได้เป็น 2 รูปแบบ คือ

1. ประเทศศูนย์กลางของประเทศรอบนอก (Center Country In periphery Country) เป็นประเทศซึ่งหากเปรียบเทียบกับประเทศตะวันตก ยังถือเป็นประเทศพึ่งพาและเป็นประเทศซึ่งอยู่ระหว่างการพัฒนา แต่หากเปรียบเทียบกับประเทศที่ด้อยพัฒนาว่าในอินโดจีน ประเทศเหล่านี้ก็คือเป็นประเทศซึ่งมีการพัฒนา ได้แก่ ประเทศจีน และประเทศไทย รวมถึงประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นประเทศที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เริ่มเติบโตจนเป็นประเทศที่ได้รับการยอมรับจากประเทศต่างๆ ในภูมิภาค โดยประเทศศูนย์กลางเหล่านี้ต่างมีนโยบาย ซึ่งแข่งขันในระหว่างกันเองและในการครอบงำประเทศด้อยพัฒนามากกว่า

2. ประเทศรอบนอก (Periphery Country) เป็นประเทศด้อยพัฒนา ซึ่งอยู่ในอนุภูมิภาค ได้แก่ ประเทศพม่า, ประเทศ สปป.ลาว และประเทศกัมพูชา ประเทศเหล่านี้ ซึ่งอยู่ในบริเวณลุ่มแม่น้ำโขงและเป็นประเทศซึ่งอยู่ในภูมิภาคอินโดจีน สภาพเศรษฐกิจและการเมือง ซึ่งยังต้องพึ่งพาประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะกับจีน , ไทย และเวียดนาม ขณะเดียวกันประเทศเหล่านี้ ยังอุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ และเป็นตลาดระบายสินค้าคุณภาพต่ำจากประเทศศูนย์กลาง

ประเทศศูนย์กลางรอบนอก ล้วนแต่มีความต้องการวัตถุดิบราคาถูก และต้องการกระจายสินค้าเข้าไปในประเทศรอบนอก การที่สามารถควบคุมเส้นทางขนส่ง จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพเชิงความได้เปรียบ ในการที่จะเข้าครอบงำประเทศรอบนอกเหล่านี้ ซึ่งได้กลายเป็นประเทศบริวาร ซึ่งเกิดจากมีภาวะจำยอมในการพึ่งพาทางเศรษฐกิจกับประเทศซึ่งมีสถานะทางเศรษฐกิจและการเมืองซึ่งเหนือกว่าและจำต้องถูกกดขี่ และขูดรีดทรัพยากรไปสู่ประเทศศูนย์กลาง ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีพึ่งพา (Dependency Theory) นโยบายการพัฒนาแบบโลกาภิวัตน์ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของภูมิภาคก็มิอาจที่จะต้องถูกวิจารณ์ในฐานะประเทศพัฒนาศูนย์กลาง ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับเศรษฐศาสตร์การเมือง เนื่องจากลักษณะความสัมพันธ์ของประเทศต่างๆ ในภูมิภาค เป็นลักษณะปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจ โดยภาครัฐของประเทศต่างๆ มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะภายใต้

¹² อุนสรณ์ ลิ้มมณี, ทฤษฎีเศรษฐกิจการเมืองยุคปัจจุบัน Theories in modern political economy. (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2545), หน้า 164

¹³ ทฤษฎีพึ่งพา (Dependency Theory) เป็นทฤษฎีซึ่งเป็นกรอบในการวิเคราะห์การสะสมทุน (Capital Accumulation) ของประเทศทุนนิยมศูนย์กลาง ซึ่งกดขี่ประเทศซึ่งด้อยพัฒนาที่เรียกว่าประเทศรอบนอก เป็นแนวความคิดของนักเศรษฐศาสตร์ในคณะกรรมการการเศรษฐกิจแห่งลาตินอเมริกา (วินิต ทรงประทุม 2528 : 6-8)

กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่เรียกว่า ข้อตกลง GMS : Greater Mekong Sub-Region¹³ เป็นข้อตกลงความร่วมมือภายใต้ ESCAP¹⁴ ซึ่งเป็นองค์การภายใต้องค์การสหประชาชาติ ซึ่งประเทศต่างๆในลุ่มแม่น้ำโขงรวมทั้งประเทศไทย ได้มีการลงนามในข้อตกลง ตั้งแต่ปี 2535¹⁵ ผลของข้อตกลง GMS ก่อให้เกิดการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศต่างในภูมิภาคอินโดจีน รวมถึงโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงทั้ง 3 สะพาน โดยโครงการก่อสร้างทางหลวงสายอาเซียน ซึ่งเรียกว่าเส้นทาง East-West / North – South Economic Corridor ก็เกิดจากโครงการความร่วมมือของข้อตกลงของ GMS ซึ่งเป็นพันธกรณี ซึ่งผู้นำประเทศซึ่งเป็นสมาชิกจะต้องมีการกำหนดนโยบายและแผนงานในการเชื่อมโยงระบบการขนส่งให้แล้วเสร็จในปี 2020 นอกจากนี้ โครงการยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี- แม่น้ำโขง-เจ้าพระยา ที่รู้จักกันในชื่อของ ACMECS¹⁶ เป็นความริเริ่มโดยรัฐบาลไทยในฐานะผู้ริเริ่มโครงการความร่วมมือแก่ประเทศสมาชิก 4 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม โดยโครงการนี้ รัฐบาลไทยได้ให้เงินช่วยเหลือให้เปล่าแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ก่อสร้างเส้นทางขนส่งให้กับประเทศพม่า ลาว หรือกัมพูชา รวมถึงการช่วยเหลือในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการเกษตร สาธารณสุข เป็นการแสดงให้เห็นถึงยุทธศาสตร์การเมืองว่าด้วยนโยบายสาธารณะที่ชัดเจน โดยภาคการเมืองได้ใช้นโยบายทางการเมืองในรูปแบบข้อตกลงความร่วมมือและช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน โดยหวังผลความร่วมมือ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลทางเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงการขนส่งและธุรกิจของภาคธุรกิจ เป็นการสอดประสานที่สัมพันธ์ของการเศรษฐกิจและการเมือง ซึ่งจะอธิบายความหมายของยุทธศาสตร์การเมืองได้ชัดเจน อย่างไรก็ดี ในกระบวนการพัฒนาความสัมพันธ์ ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคแห่งนี้ ปัจจัยสำคัญก็อยู่ที่ภาคการเมืองและข้อจำกัดของกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจ

¹³ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร , กระทรวงคมนาคม, รายงานเบื้องต้นโครงการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงการต่างประเทศ, 2548), หน้า 8-7

¹⁴ Economic and social commission for ASIA and the Pacific, Studies in Trade and Investment, (New York : United Nations,2000)

โครงการ GMS : Greater Makong Subregion เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย,พม่า,ลาว,กัมพูชา,เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) ตั้งแต่ปี 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก และประเทศภาคีสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ ได้ให้สัตยาบันความตกลง และได้มีการประกาศมีผลบังคับใช้(กรอบความตกลง) เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2547 (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ 2548 : แหล่งที่มา <http://www.mfa.go.th/web/847.php?id=887>)

¹⁶ ACMECS : Ayeyawadee Choaphraya Mekong Economic Cooperation Strategy ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ที่เรียกว่า อิระวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง ประกอบด้วย ประเทศสมาชิก 5 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา , ลาว , พม่า , ไทย และเวียดนาม เป็นความริเริ่มของประเทศไทย โดยนายกรัฐมนตรีทักษิณ ชินวัตร และเริ่มดำเนินการในปี 2546 เพื่อสร้างความช่วยเหลือและความร่วมมือในการพัฒนาที่ยั่งยืน รวมทั้งการลดความยากจน โดยความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงการขนส่งและความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม โดยประเทศไทยได้ให้เงินให้เปล่าและกู้ยืมกับประเทศต่างๆ ที่เป็นภาคี (กระทรวงคมนาคม 2548 : 8-8)

และการเมืองของประเทศต่างๆ ซึ่งมีทัศนคติเชิงลบต่อประเทศไทย ได้แก่ กรณีของ สปป.ลาว และของประเทศกัมพูชา ก็มีปัญหาทางการเมืองในแง่ลบกับประเทศไทย โดยประเทศไทยต้องการลดบทบาทไทยในการพึ่งพาทางออกทะเล โดยหันไปใช้เส้นทางขนส่งผ่านประเทศเวียดนาม สำหรับประเทศพม่า นั้น ปัญหาภายในซึ่งยังไม่มีเอกภาพ ความสัมพันธ์และการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในทั้งหมดนี้จะเกี่ยวข้องกับเรื่อง เศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ ที่แต่ละประเทศก็จะดำเนินถึงผลประโยชน์ต่อลัทธิการเมืองทางการเมือง (Political Realism) โดยประเทศไทยนั้นก็จะใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ และเศรษฐกิจที่เข้มแข็งกว่าในการเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน โดยอาเซียน โอบายภาครัฐซึ่งได้กำหนดไว้ อาทิเช่น การให้สิทธิประโยชน์ทางการค้า (GSP) และโครงการเศรษฐกิจพิเศษ อาศัยจากข้อตกลง GMS และ ACMECS ประเทศไทยได้เข้าไปมีปฏิสัมพันธ์ในการพัฒนาให้กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะระบบการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดความคล้อยคลึงและเข้ากับระบบของประเทศไทยได้ ซึ่งทั้งหมดจะเกี่ยวข้องโดยตรงกับเศรษฐศาสตร์การเมือง

ทั้งนี้ ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ แต่การที่ประเทศไทยจะสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและลุ่มแม่น้ำโขงได้ จะต้องมีการปรับปรุงประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาโลจิสติกส์ จะต้องมีการเชื่อมโยงเป็น HUB เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นจีนตอนใต้ , พม่า , ลาว , เวียดนาม และกัมพูชา ซึ่งทั้งหมดยกเว้นจีนล้วนเป็นประเทศซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ ASEAN : The Association of Southeast Asia Nations ซึ่งหากไทยสามารถควบคุมเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเหล่านี้ได้ ก็เท่ากับสามารถทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งจะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ โอกาสที่จะเป็นไปได้หรือไม่ได้ จึงขึ้นอยู่กับความสามารถของภาคการเมืองจะต้องมีบทบาทในการผลักดันนโยบายและกำหนดแผนงานให้หน่วยงานของรัฐจัดทำแผนงาน , แผนยุทธศาสตร์ และการดำเนินการด้วยการเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการส่งเสริม , ผลักดันและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งจะมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและความเจริญเติบโตของประเทศไทย โดยที่กล่าวมาทั้งหมดจะเห็นถึงความสำคัญของเรื่องที่ศึกษา ซึ่งจะเกี่ยวข้อง โดยตรงกับเศรษฐศาสตร์การเมือง

* เศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาคหรืออาณาเขตตั้งแต่ 2 อาณาเขตขึ้นไป คือ อาณาเขตเดียวกันซึ่งประกอบด้วยหนึ่งประเทศ , อาณาเขตเดียวกันซึ่งประกอบด้วยหลายประเทศ และหลายอาณาเขตในหนึ่งประเทศ (ศรีวงศ์ สุมิตร และสาลินี วรรณบุตร 2546 : 5)

1.4 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาสถานภาพการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย
2. ศึกษาแนวทางและทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งของไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง
3. ศึกษายุทธศาสตร์ความร่วมมือที่สำคัญระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง
4. ศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพ การแข่งขัน และนโยบายการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์-เศรษฐกิจ-การเมือง ของประเทศเพื่อนบ้าน
5. สรุปผลจากการศึกษาและข้อเสนอแนะ

1.5 ขอบเขตการศึกษา

เป็นการศึกษานโยบายสาธารณะของภาครัฐ ซึ่งแสดงออกในลักษณะแผนงาน , นโยบาย , แผนยุทธศาสตร์ , รายงานการศึกษาวิจัย รวมถึงผลการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ และองค์กรเอกชน ซึ่งเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งของอนุภูมิภาคประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง โดยเน้นกรณีศึกษาการเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน ระยะเวลาการศึกษา ระหว่างปี 2544- 2553

1.6 วิธีการศึกษาและแหล่งที่มาของข้อมูล

ลักษณะการศึกษาจะใช้วิธีเชิงพรรณนา (Descriptive Method) โดยแหล่งที่มาของข้อมูลที่เป็นทฤษฎีจะได้ใช้วิธีศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง , แผนยุทธศาสตร์และงานวิจัย ทั้งจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึง ศึกษาจากนโยบายสาธารณะของรัฐบาล สำหรับข้อมูลที่เป็นปฐมภูมิ จะได้จากการเข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดทำแผน , การดำเนินการ , การประชุม , การสัมมนาทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการเข้าไปสำรวจเส้นทางขนส่งของประเทศเพื่อนบ้าน และการเข้าไปสัมภาษณ์ (Interview Study) ทูตไทยประจำประเทศเวียดนาม และประเทศลาว ซึ่งเป็นประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการศึกษา

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การศึกษาจะทำให้ทราบถึงสถานะภาพของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และโครงสร้างคมนาคมขนส่งตลอดจนทิศทางและยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และศักยภาพของประเทศต่างๆ รวมถึง ปัจจัยต่างๆ ซึ่งจะมีผลอย่างไรต่อโอกาสความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง การศึกษาจะทำให้ทราบถึงปัญหาและการนำเสนอปัญหาอุปสรรคเพื่อเสนอแนะแนวในการปรับปรุงและกำหนดนโยบายและแผนงานการดำเนินการต่างๆของภาครัฐ ให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งของประเทศต่างๆในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง