

บทที่ 6

เปรียบเทียบศักยภาพการแข่งขันและนโยบายการพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์-เศรษฐกิจการเมือง ของประเทศเพื่อนบ้าน

นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง โดยการพัฒนากำหนดแผนงานและการดำเนินการต่างๆ ในการกระตุ้นให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งล้วนแต่เป็นการศึกษาจากปัจจัยภายใน ดังนั้นการวิจัยเพื่อให้โดยการศึกษาเปรียบเทียบจากนโยบายและศักยภาพของประเทศไทย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อ การที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค ซึ่งได้แก่แนวโน้มนโยบายและการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้านว่าเป็นปัจจัยสนับสนุนหรือเป็นปัจจัยคุกคาม ทั้งนี้ นอกเหนือ จากการศึกษาแนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นที่คมนาคมขนส่ง ในการเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้านแล้ว จะต้องศึกษาการเข้าไปใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ตามแนวเส้นทางโลจิสติกส์ โดยเฉพาะตามตะเข็บชายแดนเศรษฐกิจ ที่เรียกว่า Economic Corridor ทั้งฝั่งไทยและฝั่งประเทศ เพื่อนบ้าน ลาว-พม่า, กัมพูชา หรือแม้แต่เวียดนามและจีนตอนใต้ ซึ่งจะทำให้เป็นผลต่อการ ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ซึ่งประเทศไทยต้องใช้งบประมาณจำนวนมากการพัฒนา ทั้งในประเทศและในประเทศใกล้เคียง ทั้งนี้ การเชื่อมโยงโดยการพัฒนาการลงทุนในอุตสาหกรรม ในพื้นที่ จะก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและวัตถุดิบเข้าสู่กลไกโลจิสติกส์ของไทย จะเป็นปัจจัย เชิงพื้นที่ซึ่งจำเป็นที่จะทำให้ประเทศไทย มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (Real Sector HUB) ไม่ใช่เพียงเป็นทางผ่าน (Land Bridge) โดยการศึกษาในบทนี้จะมีทั้งที่ใช้การศึกษา เปรียบเทียบและการนำเสนอในประเด็นวิเคราะห์จากปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ซึ่งจะมีผลต่อศักยภาพ ทั้งของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่ต่างแข่งขันในการเป็นศูนย์กลางขนส่งและเศรษฐกิจ ของภูมิภาค โดยกรอบการศึกษาในบทนี้จะศึกษาความเหมาะสมจากทำเลที่ตั้งของประเทศและ ศักยภาพเชิงพื้นที่ว่าจะมีผลสนับสนุนต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์อย่างไร และศึกษา เปรียบเทียบศักยภาพนโยบาย การแข่งขันของประเทศเพื่อนบ้าน จะเป็นปัจจัยสนับสนุนหรือเป็น ภัยคุกคามต่อนโยบายการพัฒนาโลจิสติกส์และต่อสถานะ การเชื่อมโยงการขนส่งของไทย

6.1 ศักยภาพทางภูมิรัฐศาสตร์ของไทยมีความเหมาะสมต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค

ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ (Geographic Location) ประเทศไทยตั้งอยู่ในทวีปเอเชียในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในบริเวณพื้นที่ที่เรียกว่า "คาบสมุทรอินโดจีน" อยู่ระหว่างกลางของดินแดนใหญ่ 2 บริเวณ คืออินเดียนทางตะวันตก และจีนทางตะวันออก โดยล้อมรอบไปด้วยเพื่อนบ้านใกล้เคียง คือ พม่า ลาว กัมพูชา มาเลเซีย และเพื่อนบ้าน ในเขตภูมิภาคคือ เวียดนาม สิงคโปร์ อินโดนีเซีย บรูไน และฟิลิปปินส์ ที่ตั้งสำหรับประเทศไทยมีลักษณะที่เกื้อกูลต่อการคมนาคมขนส่งและการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ประเทศไทยตั้งอยู่ในเขตร้อนทางซีกโลกเหนือ (North Tropical Zone) ซึ่งอยู่ระหว่างเส้นศูนย์สูตร (Equator) และเส้นทรอปิกออฟแคนเซอร์ (Tropic of cancer) โดยมีส่วนที่อยู่เหนือสุดที่ละติจูดหรือเส้นรุ้งขนานที่ 200 27 เหนือ ในเขต อ.แม่สาย จ.เชียงราย ส่วนที่อยู่ใต้สุดที่ละติจูดที่ 50 37 เหนือในเขต อ.เบตง จ.ยะลา ส่วนที่อยู่ตะวันออกสุดที่ลองจิจูดหรือเส้นเมริเดียนที่ 1050 27 ตะวันออกในเขต อ.พิบูลมังสาหาร จ.อุบลราชธานี และส่วนที่อยู่ตะวันตกที่สุดที่ลองจิจูดที่ 970 22 ตะวันออก ในเขต อ.แม่ลาน้อย จ.แม่ฮ่องสอน จากตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ดังกล่าว ทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพความได้เปรียบการแข่งขันเชิงพื้นที่ ดังต่อไปนี้¹

6.1.1 ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitical) จาก การมีชายฝั่งทะเลสองด้าน (Strength on Geopolitical Location) โดยพื้นที่ทางภาคใต้ของไทยมีลักษณะเป็นแหลมที่อยู่ตรงกลางระหว่างสองฝั่งทะเล คือ ทะเลอันดามัน ซึ่งเชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดีย ซึ่งมีความยาวชายฝั่งทะเลอันดามัน 467 ไมล์ทะเล กับอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ ซึ่งเชื่อมต่อกับมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งมีความยาวชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย 994 ไมล์ทะเล เป็นตำแหน่งที่เหมาะสมในการเชื่อมโลกตะวันออกและเชื่อมโลกตะวันตก (World Ocean Corridor) ซึ่งมีเพียงไม่กี่ประเทศในโลกที่มีที่ตั้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เหมาะสม ดังเช่นประเทศไทย

6.1.2 มีความได้เปรียบจากที่ตั้งทางเศรษฐกิจ (Economic Location)² การที่ประเทศไทยตั้งอยู่ในบริเวณดินแดนที่เกือบจะเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคนี้ นับว่าเป็นทำเลที่ตั้งที่มี

¹ ภูมิศาสตร์ไทย, "ที่ตั้งของประเทศไทย" 2548 <http://www.geocities.com/nanthanalphon/submenu1.html> . หน้า 1-3

² Geopolitic . Haushofer (1869-1996) ภูมิรัฐศาสตร์เป็นลักษณะความเหมาะสมในลักษณะของภูมิศาสตร์ด้านที่ตั้งของประเทศที่เหมาะสม จะต้องมียพื้นที่ซึ่งอยู่ในทำเลที่ดี . มีขนาดและฐานประชากรที่พอเพียงต่อการพึ่งพาตนเองและดำรงความเป็นรัฐ (สุรพล เมื่อน้อยกา2548 : 16-17)

² ภูมิศาสตร์ไทย, "ที่ตั้งของประเทศไทย". หน้า 2-3

ความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะมีลักษณะเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอินโดจีน รวมถึง อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และเป็นบริเวณที่มีประชากรหนาแน่น เป็นแหล่งที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติหลายชนิด เป็นแหล่งเกษตรกรรมที่ยิ่งใหญ่ของโลก คุณค่าในด้านเศรษฐกิจที่เกิดจากทำเลที่ตั้งของประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นประตูเศรษฐกิจ (Economic Gateway) ที่สำคัญของภูมิภาค ดังนี้

6.1.2.1 ความเหมาะสมด้านการเป็นประตูเศรษฐกิจทางทะเลของภูมิภาค (Sea Regional Gateway) การที่ประเทศไทยตั้งอยู่ริมทวีปซึ่งติดกับทะเลถึง 2 ด้านคือด้านอ่าวไทยและทะเลจีนด้านหนึ่ง กับด้านทะเลอันดามันอีกด้านหนึ่งนั้นทำให้เกิดความสะดวกในการติดต่อ กับโลกภายนอก การค้าขายกับต่างประเทศด้วยศักยภาพของชายฝั่งทะเล ทำให้ประเทศไทยมีท่าเรือระดับโลก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง , ท่าเรือมาตาพุด , ท่าเรือคลองเตย , ท่าเรือระนอง , ท่าเรือสงขลา และที่กำลังจะก่อสร้าง คือ ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล มีผลต่อการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าได้โดยตรงส่งผลต่อการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์และเป็นสิ่งที่ทำให้ประเทศไทยมีความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก

6.1.2.2 ประเทศไทยตั้งอยู่เกือบกลางภูมิภาค (Intra – Mainland) โดยธรรมชาติก็เป็นเส้นทางขนส่งมาช้านานและกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกระหว่างประเทศของภูมิภาค (Land Regional Gateway) จะเห็นได้จากเส้นทางหลวงสายเอเชีย (Asia highways) ทั้ง 2 สายต้องผ่านประเทศไทย คือ สายเอเชีย 1 เริ่มจากเดหะราน ผ่านคาร์บูล เคลลี กัลกัตตา แดกกา มันทะเลย์ กรุงเทพฯ พนมเปญ และนครโอจิมินต์ และสายเอเชีย 2 เริ่มจากเดหะราน ผ่านเกตตา ละฮอร์ เคลลี กาฐมันฑู จิตตะกอง ย่างกุ้ง กรุงเทพฯ ฮอร์สตาร์ สิงคโปร์ ทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาคในการคมนาคมและขนส่ง

6.1.2.3 ประเทศไทยมีศักยภาพในการมีชายฝั่งทะเลเชื่อมโลกตะวันออกและตะวันตก ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศหรือเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคนี้ (Air Via Regional Gateway) จะเห็นได้จากมีสายการบินของประเทศต่าง ๆ ใช้สนามบินของไทยเป็นจุดเชื่อมโยงการบินของโลก เพราะด้วยลักษณะที่ตั้งของประเทศเหมาะสม มีความสะดวก และไม่มีอุปสรรคต่อการขึ้นลงของเครื่องบิน มีพื้นที่เป็นที่ราบทัศนวิสัยดีไม่มีหมอกที่บ ฝนตกหนักหรือลมแรงจนเกินไป

6.1.3 ความได้เปรียบเชิงพื้นที่จากที่ตั้งสัมพันธ (Relative Location)³ ประเทศไทยตั้งอยู่ในทวีปเอเชียในส่วนที่เป็นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นคาบสมุทรอินโดจีนและเป็นส่วนหนึ่งของแหลมมลายู ประเทศไทยอยู่ริมทวีป โดยมีอาณาเขตดังนี้ ทิศเหนือ จรดประเทศพม่าและลาว ทิศตะวันออก จรดประเทศลาว กัมพูชาและอ่าวไทย ทิศตะวันตก จรดประเทศพม่าและทะเลอันดามัน ทิศใต้ จรดประเทศมาเลเซีย ดินแดนอันเป็นที่ตั้งของประเทศไทยนี้ในทางประวัติศาสตร์นิยมเรียกกันว่า "แหลมทอง"หรือ "สุวรรณภูมิ" จากความได้เปรียบเชิงที่ตั้งสัมพันธทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพ ดังนี้

6.1.3.1 ประเทศไทยตั้งอยู่ในเขตที่ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติ เช่น แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด พายุไต้ฝุ่น เป็นต้น ประเทศไทยตั้งอยู่บนโครงสร้างทางธรณีวิทยาที่มั่นคง และอยู่ในมหาสมุทรอินเดีย จึงปลอดภัยจากภัยพิบัติเป็นอันมาก แม้ว่าในบางปี เช่น ปลายปี พ.ศ. 2547 ประเทศไทยจะต้องประสบภัยธรรมชาติจากคลื่นสึนามิ แต่ก็ไม่ใช่จะเกิดได้บ่อยครั้ง

6.1.3.2 ประเทศไทยตั้งอยู่ท่ามกลางประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า , ลาว , กัมพูชา , ลีบองปันนา(จิงหง) ซึ่งส่วนมากมีเชื้อสายเป็นไทยมาแต่ดั้งเดิม จึงมีวัฒนธรรมขนบประเพณีคล้ายคลึงกัน อีกทั้ง ประเทศไทยตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญอันดับ 4 ของโลก ประเทศไทยจึงได้รับผลประโยชน์จากการขนส่งทั้งขาเข้าและขาออก

6.1.4 ท่าเลที่ตั้งทางยุทธศาสตร์ และการเมือง (Strategic and Political Location) ประเทศไทยตั้งอยู่เกือบเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค มีพรมแดนติดต่อกับหลายประเทศ เช่น จีน และ ประเทศขนาดเล็ก เช่น สปป.ลาว โดยแต่ละประเทศที่มีลัทธิทางการเมืองแตกต่างกัน ประเทศไทยก็มีสัมพันธไมตรีอันดีกับประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศ เนื่องจากประเทศไทยมีที่ตั้งเปรียบประดุจเป็นปลายหอก(Spare Head of the Southeast Asia) ที่ยื่นเข้าไปในกลุ่มประเทศคอมมิวนิสต์และสังคมนิยม ได้แก่ จีน , ลาว,เวียดนาม ซึ่งมีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในแหล่งจุดยุทธศาสตร์ที่อภิมหาอำนาจ ตะวันตกทั้งสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป ก็ต้องการใช้การเมืองแบบสมดุลกับประเทศจีน ประเทศไทยจึงมีสถานะการเมืองซึ่งตั้งอยู่ระหว่างรอยเชื่อมของสมดุลโลกทางเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จึงกลายเป็นประเทศที่มีความสำคัญต่อการเคลื่อนไหวทางการเมืองระหว่างประเทศ จึงตกอยู่ในฐานะที่มีที่ตั้งเป็นรัฐกันชน (Buffere State) ระหว่างการปกครองระบอบประชาธิปไตย กับระบอบสังคมนิยม

³ ภูมิศาสตร์ไทย, "ที่ตั้งของประเทศไทย" . หน้า 1/3

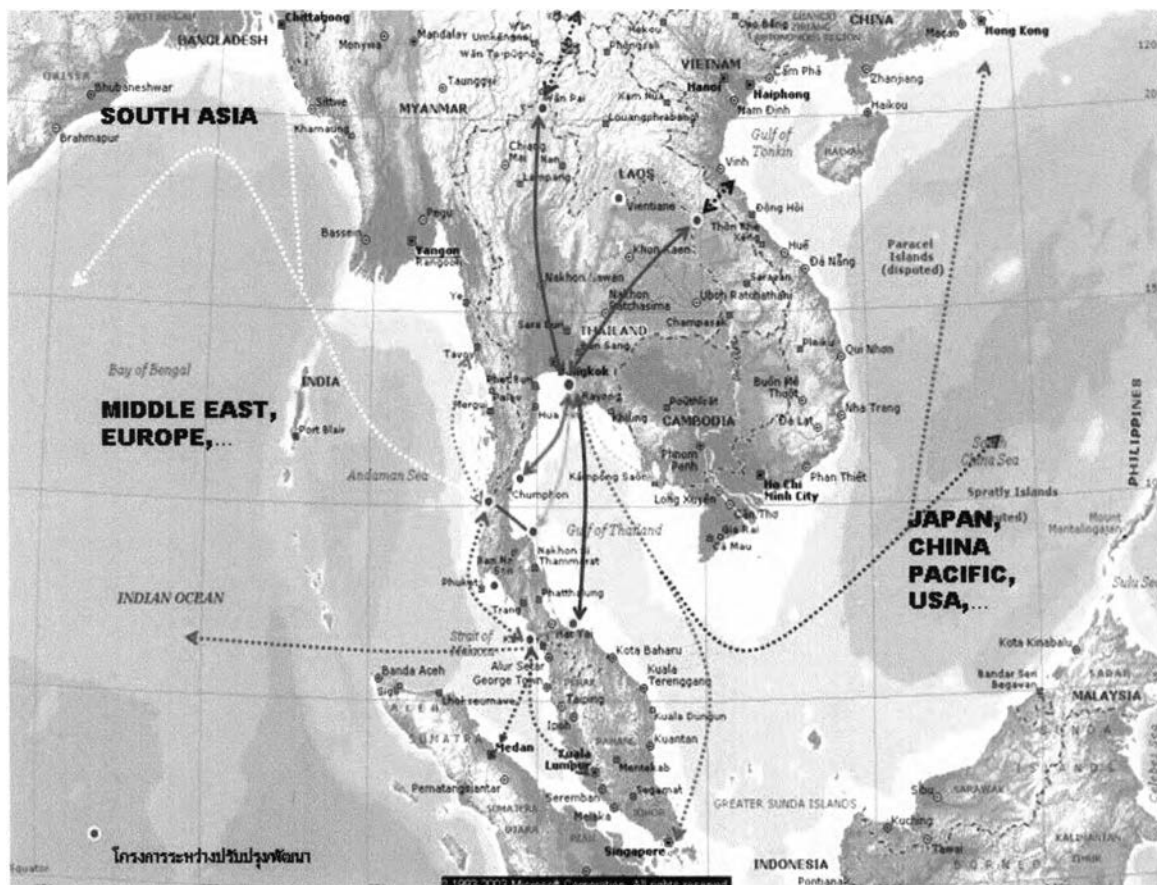
6.1.5 การได้ประโยชน์เชิงพื้นที่ (Geolocation Comparative Advantage)⁴ จากการที่ประเทศไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในภูมิภาคนี้ ดังนั้นการดำเนินนโยบายทางการเมืองท่ามกลางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศแบบเปิดเสรี จำเป็นที่จะต้องใช้หลักเศรษฐศาสตร์การเมืองระหว่างประเทศ ทั้งในระดับโลก และระดับภูมิภาค เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ ด้วยการพัฒนาเพื่อให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงระบบขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

6.1.6 เป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของโลก เป็นดินแดนซึ่งเชื่อมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นแผ่นดินใหญ่ของทวีปเอเชีย ซึ่งติดต่อไปถึงเอเชียไมเนอร์ และทวีปยุโรปผ่านทางรัสเซีย โดยดินแดนของทวีปที่ต่อเนื่องมาถึงประเทศไทย จะผ่านมาทางประเทศจีนตอนใต้ (ยูนาน) กับกลุ่มประเทศอินโดจีนทางภาคตะวันออกเฉียงใต้และเชื่อมกับประเทศเอเชียใต้ผ่านทางประเทศพม่า นอกจากนี้ ทางใต้ของไทยยังเชื่อมกับประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งเป็นประเทศสำคัญทางช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือที่สำคัญของโลก

จากศักยภาพทำเลที่เหมาะสมทางภูมิศาสตร์ กอปรกับประเทศไทยมีการพัฒนาถนนครอบคลุมทั่วประเทศ กว่า 170,000-190,000 กิโลเมตร และเส้นทางรถไฟประมาณ 4,120 กิโลเมตร ทำให้ไทยมีศักยภาพพร้อมในการที่จะเชื่อมการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน หากประสงค์ที่จะขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกันในภูมิภาค ล้วนแต่ต้องอาศัยผ่านประเทศไทยทั้งสิ้น อีกทั้งการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์และระบบโครงสร้างคมนาคมขนส่งของไทยล้วนแต่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น สี่แยกอินโดจีนอาจจะเป็นพินิจโลกหรือผ่านออกไปทางมุกดาหาร หรือจังหวัดหนองคาย ซึ่งมีสะพานเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ซึ่งออกทางทะเลไปยังประเทศเวียดนาม หรือกลับกันก็ออกทะเลเชื่อมต่อกับประเทศพม่าทางภาคตะวันตก และถนนสายเอเชีย North – South Corridor ซึ่งเชื่อมประเทศจีนทางเหนือกับประเทศมาเลเซียทางภาคใต้ ด้วยที่ตั้งซึ่งเหมาะสมทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เป็น Land Link กับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นปัจจัยทางบวกสนับสนุนให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขัน และเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง นอกจากนี้ด้วยลักษณะที่ตั้งของไทย มีลักษณะติดชายฝั่งทะเล (Rimland) ทั้ง 2 ด้าน โดยชายฝั่งทะเลด้านตะวันตก (West Coast) มีทะเลอันดามัน (Andaman Sea) ตั้งแต่จังหวัดระนอง , ภูเก็ต , กระบี่ , พังงา , ตรัง , สตูล โดยมีท่าเรือระนองและท่าเรือสตูล ซึ่งกำลังจะก่อสร้าง (แล้วเสร็จในปี 2553)

⁴ ภูมิศาสตร์ไทย, "ที่ตั้งของประเทศไทย" . หน้า 1-3

รูปภาพที่ 6- 1 ภาพแสดงที่ตั้งของไทย มีความเหมาะสมทางภูมิรัฐศาสตร์⁵



ที่มา : http://www.mot.go.th/Point_News/bara.htm

ซึ่งจะมีศักยภาพเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าผ่านมหาสมุทรอินเดียไปสู่เอเชียได้ โดยมีประเทศอินเดีย ซึ่งมีจำนวนประชากรมากที่สุดของโลกรองจากประเทศจีนและจะเป็นตลาดสำคัญของไทยในอีก 5 ปี ประเทศในตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นประเทศส่งออกน้ำมันสำคัญของโลก และเป็นเส้นทางขนส่ง สินค้าไปสู่ทวีปยุโรป , แอฟริกา และทวีปอเมริกาเหนือและใต้ สำหรับชายฝั่งทะเลตะวันออก (East Coast) มีแนวฝั่งทะเลที่ยาวติดต่อกันตั้งแต่จังหวัดตราด จนถึงจังหวัดสงขลา เป็นที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือสงขลา ซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าผ่านอ่าวไทย (Gulf of Thailand) ไปสู่มหาสมุทรแปซิฟิก โดยเป็นเส้นทางไปประเทศจีน , ญี่ปุ่น , ทวีปออสเตรเลีย , ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศภายใต้ของข้อตกลงความร่วมมือเอเชียแปซิฟิก APEC (Asia Pacific Economic Co-Operation) ดังนั้นประเทศไทย จึงมีศักยภาพในการขนส่ง เชื่อมโยงกับทุกประเทศทั่วโลก โดยอาศัยความเหมาะสมจากทำเลที่ตั้ง

⁵ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (กระทรวงคมนาคม), "รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2." กันยายน 2548. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า 7-10

6.2 ศึกษาและวิเคราะห์เกี่ยวกับศักยภาพ และการแข่งขันของประเทศเพื่อนบ้าน

การศึกษาโอกาสและความเป็นไปได้ของไทยที่จะเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ด้วยการพัฒนาเชื่อมโยง โลจิสติกส์และขนส่งกับ ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาค ซึ่งต่างก็มีการแข่งขันในการเป็นศูนย์กลางขนส่งและเศรษฐกิจ จะต้องมีการพิจารณาศักยภาพและยุทธศาสตร์และปัจจัยทางบวกและทางลบจากประเทศเพื่อนบ้านว่าจะเป็นการสนับสนุนหรือเป็นภัยคุกคามต่อการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยจะต้องศึกษา ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantages) จากศักยภาพและนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้านของแต่ละประเทศ รวมทั้ง ปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมือง เพื่อสามารถวิเคราะห์ถึงโอกาสและความเป็นไปได้ของไทยที่จะเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค ทั้งนี้ การพึ่งพาอาศัยกันระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ศักยภาพจากวิธีการกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการผลิต การค้า การลงทุน จะเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์และการเชื่อมโยงโครงสร้างคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะมีผลต่อขีดความสามารถในการพัฒนาเป็นศูนย์กลาง (HUB) ของการขนส่ง ซึ่งแต่ละประเทศในอนุภูมิภาคส่วนใหญ่ล้วนแต่มีนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตนเองทั้งสิ้น และต่างมีการแข่งขันที่จะใช้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์และเศรษฐกิจ โดยแต่ละประเทศก็ต้องการประโยชน์เพื่อประเทศของตนเองทั้งสิ้น (Political Realism)

อย่างไรก็ดี การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แต่ละประเทศไม่สามารถพัฒนาแบบเอกเทศ โดยไม่มีการร่วมมือกับประเทศอื่น เพราะระบบขนส่งและเศรษฐกิจมีการเชื่อมโยงกัน ดังนั้น ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะของการพึ่งพาศักยภาพที่เอื้อประโยชน์ต่อกันและกัน จะเป็นการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ (Economic Enhancement) ให้กับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง⁶ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่ยังมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ และวัตถุดิบที่หลากหลาย โดยเฉพาะไฟฟ้าพลังน้ำจากประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ประเทศไทยใช้ความได้เปรียบให้เป็นประโยชน์ในด้านต้นทุนการผลิต และการลงทุน โดยต้องมีความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น แนวทางวิจัยเพื่อศึกษาโอกาสและความเป็นไปได้ที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค นอกจากศึกษาปัจจัยภายในประเทศแล้วจะต้องศึกษาและวิเคราะห์ถึงศักยภาพและนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 6 ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย , จีน , เวียดนาม , พม่า , สปป.ลาว และ

⁶ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย), "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง," บทสรุปแผนยุทธศาสตร์ กันยายน 2547. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่),หน้า 1-2

กัมพูชาว่าจะมีการสนับสนุนเอื้อประโยชน์ต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ หรืออาจเป็นปัจจัยเชิงลบต่อประเทศไทย โดยจะศึกษาในลักษณะ SWOT Analysis คือ จุดแข็ง (Strength) , จุดอ่อน (Weakness) , โอกาส (Opportunity) และอุปสรรค (Treat) สำหรับการศึกษาระบบโลจิสติกส์ประเทศเพื่อนบ้าน จะเน้นในประเด็นสำคัญ ได้แก่ ด้านการค้า , ด้านการลงทุน และเส้นทางเชื่อมโยงการค้า-การลงทุนและขนส่ง รวมถึงประเด็นทางเศรษฐศาสตร์การเมืองของแต่ละประเทศ ซึ่งจะทำให้เห็นภาพที่ชัดเจนว่าศักยภาพและโอกาสของไทยจะสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ได้อย่างไร

6.2.1 วิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศจีน

ประเทศจีนเป็นประเทศต้นแม่น้ำโขง เริ่มต้นจากที่ราบสูงธิเบต โดยแม่น้ำโขงซึ่งจีนเรียกว่า แม่น้ำหลานชางที่ผ่านจีน มีความยาวประมาณ 2,130 กิโลเมตร ประเทศจีนจึงมีความสำคัญต่อการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของไทย โดยเฉพาะเมืองทางตอนใต้ คุณหมิงเงินตู และมหานครฉงชิ่ง ที่เป็นจุดกระจายสินค้าและบริการ รวมถึงพลังงานจากไทยสู่จีนตอนกลางและตอนเหนือ โดยสินค้าหลักซึ่งเป็นที่ต้องการของตลาดอื่น ได้แก่ สินค้าเกษตรประเภทข้าวหอมมะลิ ผลไม้ และยางพารา ประกอบกับ การที่ไทยและจีนมีโครงสร้างทางอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน ทำให้มีความต้องการสินค้าแตกต่างกัน จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนที่ทำให้มีการค้าระหว่างกันเพิ่มมากขึ้นได้ โดยสินค้าไทยสามารถเข้าสู่ตลาดจีนได้ทางชายแดนพม่าและลาวเชื่อมต่อเมืองทางตอนใต้ของจีน คือ นครคุนหมิง นครเงินตู และนครฉงชิ่ง ในทางตรงกันข้ามจีนสามารถกระจายสินค้า โดยอาศัยเส้นทางเชื่อมโยงผ่านพม่าและลาว เข้าสู่ภาคเหนือของไทยในอำเภอแม่สาย อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เชื่อมต่อกับระบบการขนส่งของไทยจากสี่แยกอินโดจีนกระจายไปตามภาคต่าง ๆ ของไทยและออกสู่ทะเล โดยผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

จีนมีนโยบายใช้ความได้เปรียบจากทำเลที่ตั้งของประเทศไทยนำมาเป็นประโยชน์กับจีน โดยใช้ประเทศไทยเป็นสะพานเชื่อมโยง (Land Bridge) ไปสู่ตลาดอินโดจีนและอาเซียน นโยบายของจีน จึงเป็นทั้งมิตร คู่ค้า และคู่แข่งทางโลจิสติกส์ และการค้ากับประเทศไทย ยุทธศาสตร์ของจีนกำหนดให้นครคุนหมิง เมืองหลวงของแคว้นยูนนานเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในการเชื่อมโยงกับประเทศอินโดจีนและอาเซียน และวางยุทธศาสตร์ให้เมืองเชียงรุ่งหรือสิบสองปันนา ซึ่งอยู่ติดกับแม่น้ำโขงให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เส้นทางบกและทางแม่น้ำโขงเชื่อมโยงการค้าและขนส่งกับประเทศโดยใช้ไทยเป็น Spring Board ไปสู่ประเทศอาเซียน โดยอาศัยข้อตกลงการค้า FTA จีน-อาเซียน ดังนั้น โอกาสการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคของไทย จะต้องศึกษาและวิเคราะห์บทบาทของจีนเป็นสำคัญ

ตารางที่ 6-1 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของประเทศจีนตอนใต้⁷

จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> - ตลาดขนาดใหญ่ ประชากรมีกำลังซื้อ - ทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ - การคมนาคมขนส่งสะดวก - มูลค่าการค้าตามแนวชายแดน และการค้าผ่านแดนมีแนวโน้มสูงขึ้น - เป็นจุดกระจายสินค้า และพลังงาน จากกลุ่มประเทศเอเชียใต้ และ ตะวันออกกลาง ผู้จีนตอนกลาง และ ตอนเหนือได้ - มีโครงสร้างพื้นฐานรองรับ - อยู่ในพื้นที่พัฒนาเขตตะวันตกของจีน 	<ul style="list-style-type: none"> - แรงงานไร้ฝีมือขาดช่างเทคนิควิศวกร - รัฐบาลกลางควบคุมเศรษฐกิจระดับมหภาคในบางส่วน ทำให้เกิดความไม่คล่องตัว - ผู้ประกอบการขาดความรู้ความสามารถในการดำเนินธุรกิจขนาดใหญ่ และขาดประสบการณ์ในการติดต่อธุรกิจระหว่างประเทศ - ขาดทรัพยากรด้านพลังงาน (น้ำมัน) - ไม่มีเส้นทางเชื่อมโยงสู่ตะวันออกกลางโดยตรง 	<ul style="list-style-type: none"> - สามารถพัฒนาเพื่อเป็นที่รองรับการขยายฐานการผลิตของประเทศ - สามารถพัฒนาและนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ประโยชน์ด้านต่าง ๆ เช่น พลังงาน และการท่องเที่ยว - สามารถส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมาก - สามารถพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางสายพลังงาน (น้ำมัน) จากประเทศ ตะวันออกกลางได้ - สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางบรรจุและขนถ่ายสินค้าของกลุ่มประเทศเอเชียใต้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดการลงทุนจากต่างประเทศ - ขาดการร่วมมือจากประเทศกลุ่ม ตะวันตก - การเชื่อมโยงเส้นทางต้องผ่านประเทศอื่น - กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติยังมีน้อย

⁷ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย), “โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง”, หน้า 5

6.2.1.1 การพัฒนาการค้า การลงทุน และการขนส่งของจีน

จีนเป็นประเทศใหญ่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง โดยจะเห็นได้จาก พ.ศ. 2540 ในช่วงเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ จีนยังสามารถรักษาการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ดี โดยอัตราการขยายตัวประมาณร้อยละ 7-8 ต่อปี จีนยังเป็นตลาดที่สำคัญของไทย โดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรมอาหาร แป้งมันสำปะหลัง , ยางพารา , น้ำมันเชื้อเพลิง , ถั่วเหลือง ฯลฯ อย่างไรก็ตามการลงทุนของไทยในอนาคตจะต้องคำนึงถึงปัจจัยสนับสนุนด้านการผลิตและการตลาด ในการพัฒนาการศูนย์กลางกระจายสินค้าระดับภูมิภาค (Regional Center) ที่สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ในประเทศจีน ซึ่งมีปัญหาเพราะจีนไม่ใช่รัฐรวมศูนย์เหมือนไทย การเข้าเป็นสมาชิก WTO ของจีนจะส่งผลต่อการลดข้อจำกัดทางการค้าที่เอื้ออำนวยต่อนักลงทุนต่างชาติ โดยเฉพาะด้านการเงินที่ผู้ประกอบการและนักธุรกิจสามารถทำธุรกิจการค้าการลงทุนในประเทศจีนได้โดยใช้เงินตราท้องถิ่นแทนการใช้สกุลเงินต่างประเทศ

รูปภาพที่ 6- 2 เขตเศรษฐกิจของจีนตอนใต้



Kunming to Major Logistics Centers

ที่มา : กรมเจรจาการค้าต่างประเทศ

ประเด็นซึ่งจะต้องนำมาพิจารณาในการค้ากับประเทศจีน⁸

- 1) พัฒนาด้านการขนส่งเชื่อมโยงกับจีน โดยใช้เชียงใหม่และเชียงรายเป็นจุดศูนย์กลาง (Hub) ขนส่งทั้งทางอากาศ, ทางถนน และทางแม่น้ำโขง เพื่อการกระจายไปยัง นคร कुนหมิง และเมืองจิ่งหงหรือสิบสองปันนาของจีน
- 2) พัฒนาการค้าระหว่างไทยกับยูนาน โดยใช้นครคุนหมิงเป็นประตูเศรษฐกิจ (Economic Gateway) ไปสู่เมืองชั๊นไห่ โดยให้มีศูนย์แสดงสินค้าถาวรและทูตพาณิชย์ประจำมณฑล โดยส่งเสริมทั้งการค้าระหว่างประเทศ และการค้าผ่านแดน ซึ่งปัจจุบันเป็นการค้าที่ผู้นำเข้ายูนานที่อยู่ตามชายแดนมีการซื้อสินค้าจากผู้ส่งออกไทยและขนส่งสินค้าผ่านพม่าและลาว เพื่อส่งต่อไปยังผู้ค้าส่งออกและผู้ค้าปลีกของ ยูนานอีกทอดหนึ่ง ซึ่งนักธุรกิจไทยควรมีบทบาทมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- 3) ไทยควรจะให้ความสนใจด้านการลงทุน ในมณฑลยูนาน และนครเสฉวน รวมถึง มหานครฉงชิ่ง ซึ่งเป็นประตูเชื่อมภาคใต้-ภาคตะวันตกและภาคตะวันออกของจีน การลงทุนในยูนานและเสฉวนของนักลงทุนไทย สามารถใช้ปัจจัยเชิงลบจากจีนมาเป็นปัจจัยเชิงบวก โดยใช้ประโยชน์ร่วมจากจีน ทั้งด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจและด้านแรงงาน คือ สินค้าใดไม่สามารถแข่งขันกับจีนได้ ก็ควรไปลงทุนในประเทศจีน ซึ่งทางโลกิสิกส์เรียกว่า การเคลื่อนย้ายทุน (Fund Flow)
- 4) ด้านเศรษฐกิจและการเมือง การที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางโลกิสิกส์ของภูมิภาค จะต้องให้ความเข้าใจจากแนวนโยบายการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีน ได้เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะภายหลังการประชุมสมัชชาพรรคคอมมิวนิสต์จีนสมัยที่ 16 จีนได้วางเป้าหมายชัดเจนที่จะนำพาประเทศไปสู่การเป็นประเทศกำลังพัฒนาระดับกลางภายในปี 2563 (ค.ศ.2020) โดยจะต้องรักษาระดับการเติบโตของ GDP ให้อยู่ที่ร้อยละ 7 จนถึงปี 2563 (ค.ศ. 2020) เพื่อสร้างความสมดุลในการพัฒนาประเทศทั้งในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจ จีนจะต้องมีความมั่นคงและเสถียรภาพของการเมืองภายใน มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาสังคม การว่างงาน ตลอดจนปัญหาความเหลื่อมล้ำของรายได้ของประชากรในเมืองกับชนบทและรายได้ของประชากรในภาคตะวันออกกับภาคตะวันตก จีนจึงได้เร่งปรับปรุงนโยบายการพัฒนาประเทศที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคตะวันตกและภาคใต้

⁸ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย), “โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง”, หน้า 31-32

ควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวม เพื่อให้บรรลุเป้าหมายหลักให้ได้ภายในปี 2563 (ค.ศ. 2020) ซึ่งแนวนโยบายดังกล่าวจะเห็นได้จากการที่จีนให้ความสนใจต่อการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

6.2.1.2 ตักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย⁹

พื้นที่แถบภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง มีทรัพยากรธรรมชาติมาก อาทิ แร่โลหะต่าง ๆ น้ำมัน ถ่านหิน เป็นเขตอุตสาหกรรมเหล็ก ปิโตรเลียม การต่อเรือเดินทะเลนอกจากนั้นนโยบายการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีน ก็ทำให้มณฑลชายทะเลภาคตะวันออกเฉียงใต้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจอย่างเต็มที่ มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้เขตสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง (มณฑลกว่างตุง มณฑลฝูเจี้ยน) เขตสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง (นครเซี่ยงไฮ้ มณฑลเจ้อเจียง และมณฑลเจียงซู) เกิดเป็นเขตอุตสาหกรรมใหม่ มีการลงทุนจากต่างประเทศมากมาย อย่างไรก็ตาม พื้นที่ในแถบภาคใต้และภาคใต้แก่ มณฑลยูนนาน กุ้ยโจว ส่านซี เสฉวน นครฉงชิ่ง เขตปกครองตนเองซินเจียง ซึ่งให้กันคู่หนิงเซีย กวางสี มองโกเลียในทิเบต และเขตปกครองตนเอง ซึ่งมีอาณาบริเวณ 1 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งประเทศ มีประชากรร้อยละ 23 ของประชากรทั้งประเทศอาศัยอยู่ ยังเป็นพื้นที่ซึ่งประชากรยากจนและมีระดับการพัฒนาดำกว่ามณฑลที่ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียง

ด้านยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของจีน เริ่มมีนโยบายในการปฏิรูปเศรษฐกิจ โดยจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรก ณ มณฑลเซินเจิ้น หลังจากนั้นได้มียุทธศาสตร์ในการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งมีปัญหาด้านความเหลื่อมล้ำระหว่างชนชั้น รายได้ และมณฑลที่ได้รับการพัฒนาแล้วกับมณฑลที่ไม่ได้รับการพัฒนา จึงพยายามที่จะนำความเจริญและพัฒนาเศรษฐกิจกับมณฑลที่ยังด้อยกว่า โดยการจับกลุ่มมณฑลคู่แฝดเพื่อดึงความเจริญให้มีการควบคู่กันไป นอกจากนี้ จีนเริ่มมีบทบาทด้านความเจริญทางเศรษฐกิจมากขึ้น และบทบาททางด้านการทหารและเริ่มมีบทบาทด้านอาเซียนมากยิ่งขึ้น และอีกด้านหนึ่งจีนก็ต้องการจะมีบทบาทด้านความมั่นคงทางการเมือง ปี 1990 จีนมุ่งเน้นให้นครเซี่ยงไฮ้เป็นเขตเศรษฐกิจใหม่ให้เป็นเมืองท่าที่มีความสำคัญและเป็นใจกลางทางด้านเศรษฐกิจ และได้มีการเปิดเมืองเศรษฐกิจ 14 เมือง ซึ่งเป็นเมืองหลวงและ

⁹ คณะกรรมาธิการพัฒนาเศรษฐกิจ(สภาผู้แทนราษฎร), "บันทึกการประชุม," วันที่ 7 กันยายน 2548. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่)

เมืองเศรษฐกิจตามแนวชายฝั่งทั้งหมด โดยได้รับสิทธิพิเศษในการดึงดูดนักลงทุนเทียบเท่ากับเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงทำให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 เขต¹⁰ คือ

- 1) เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง มีมณฑลกว่างตุ้งเป็นศูนย์กลาง
- 2) เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง มีมณฑลเซี่ยงไฮ้เป็นศูนย์กลาง
- 3) เขตเศรษฐกิจรอบเมืองอู่ไห่เชื่อมโยงกับสามเหลี่ยมปากแม่น้ำฮวงโห โดยมีมณฑลซานตงเป็นศูนย์กลาง

รัฐบาลจีนหวังว่าการขยายเครือข่ายความร่วมมือทางเศรษฐกิจดังกล่าว จะทำให้กลุ่มเมืองและมณฑลโดยรอบมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและพัฒนา เริ่มจากภาคใต้ไปสู่ภาคตะวันตกเฉียงใต้ ภาคตะวันตก และขึ้นสู่ภาคกลางของประเทศในที่สุด ทำให้จีนมีพลังอำนาจทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง ซึ่งอาจเป็นทั้งปัจจัยเกื้อกูลและปัจจัยเชิงคุกคามต่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย

6.2.1.3 นครคุนหมิงศูนย์กลางโลจิสติกส์ของจีนตอนใต้

การพัฒนาระบบโครงสร้างคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ปัจจัยสำคัญอยู่ที่จีนก็สนับสนุนให้นครคุนหมิง ซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนานซึ่งอยู่ทางภาคใต้และใช้นครเซี่ยงรุ่งหรือเมืองจิ่งหง ซึ่งคนไทยรู้จักในชื่อสิบสองปันนาเป็นศูนย์กลาง (HUB) เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ กับประเทศไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียน โดยจีนมีการพัฒนาเส้นทางจากมณฑลกว่างตงเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านนครฮานอ่ยเพื่อออกสู่ทะเลของเวียดนาม เพราะลำพังสินค้าจาก สปป.ลาวและเวียดนามภาคเหนือ ซึ่งเศรษฐกิจยังไม่เข้มแข็งเหมือนภาคใต้จะทำให้ปริมาณสินค้าไม่มากเพียงพอที่จะให้เรือ Container Vessel เข้ามาเทียบท่าเรือในเวียดนามทางเหนือ ซึ่งมีท่าเรือไฮฟอง , ท่าเรือวินน์ และท่าเรือวุง-ออง การวิเคราะห์เรื่องที่ศึกษานี้จะต้องให้ความสนใจ มณฑลยูนนานของจีน โดยเมืองคุนหมิงจะกลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศจีนและอาเซียน โดยอาศัยความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ไม่ว่าจะเชื่อมโยงกับประเทศพม่าทางตะวันตกประเทศไทย ซึ่งจีนสามารถเลือกใช้ได้ทั้งการขนส่งทางบกและทางแม่น้ำโยง โดยทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ก็สามารถติดต่อกับทางเวียดนาม ซึ่งจะทำให้เอื้ออำนวยให้กับการค้า การแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจ-การเมือง-สังคมกับภูมิภาคอาเซียนได้สะดวก ซึ่งจะทำให้ลดบทบาท

¹⁰ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย). -โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง., หน้า 31-32

ประเทศไทยในฐานะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ในแง่การคมนาคมทางน้ำ เมืองคุนหมิง และเมืองจิ่งหง (เชียงรุ่งหรือสิบสองปันนา) จะเป็น Gate way ของจีนตอนใต้ในการเข้าสู่อาเซียน โดยมีแม่น้ำโขง ไหลผ่านประเทศพม่า ไทย ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ซึ่งตรงนี้เองที่จีนอ้างความชอบธรรมในการก่อสร้างเขื่อนและระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำ เพราะอ้างว่าไม่ใช่แม่น้ำนานาชาติ¹¹

นอกจากนี้ การพัฒนาทางหลวงอาเซียนสาย North-South Corridor เมื่อเสร็จแล้ว มณฑลยูนนานก็สามารถติดต่อกับประเทศต่างๆในอาเซียน โดยไม่จำเป็นต้องผ่านประเทศไทยเพราะเลือกผ่านทางเวียดนามและกัมพูชาไปออกทะเลที่เมืองท่าสีหนุวิลล์ ทั้งนี้ในการเดินเรือของแม่น้ำหลาน ชาง เจียง - แม่น้ำโขง เมื่อได้รับการปรับปรุงดีขึ้นแล้ว จะใช้ควบคุมการขนส่งทางบกที่ผ่านเชียงตุง-แม่สาย และผ่าน สปป.ลาว มาบรรจบกับเส้นทางหมายเลข 12 โดยโครงการดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากทางรัฐบาลของจีน ซึ่งจะทำให้เมืองเชียงรุ่งกลายเป็นประตูเชื่อมจีนกับประเทศต่างๆ ของอนุภูมิภาค ทั้งนี้ มณฑลยูนนานมีประชากร 7.64 ล้านคน โดยเป็นคนที่ยากจนมาก 2.68 ล้านคน เนื่องจากอาณาบริเวณนี้การคมนาคมยังไม่สะดวกและเทคโนโลยียังล้าหลัง จีนตั้งเป้าหมายว่าโครงการ Look South ทำให้พัฒนาภาคใต้ของจีนให้เข้าสู่ความมั่งคั่งใน ค.ศ. 2010

นอกจากนี้ จีนยังได้ลงทุนก่อสร้างถนนในประเทศพม่า เพื่อเชื่อมไทย-จีน จากอำเภอแม่สายถึงท่าจีเหล็ก ของประเทศพม่า ผ่านเมืองเชียงตุง ถึงด่านเมืองลา และท่าล้อ ชายแดนจีน เป็นถนนที่สร้างเสร็จแล้วใน ค.ศ. 2004 เส้นทางนี้ยาวทั้งสิ้น 297 กม. โดยจะใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง จากชายแดนภาคเหนือของไทย ผ่านพม่า เข้าสู่ยูนนานโดยเส้นทางโลจิสติกส์สายนี้ น่าจะ ทำให้สินค้าเกษตรของไทย เช่น ลำไยสด และผลไม้เมืองร้อน ลำเลียงผ่านทางบกเข้าสู่ประเทศจีนได้สะดวก โดยสามารถขนส่งรถที่เป็นรถตู้เย็น ซึ่งขาล่องลงมาจากยูนนานจะบรรทุก ผัก ผลไม้ สาลี ส่วนขาขึ้นจากประเทศไทย จะบรรทุกมะพร้าว ซึ่งเป็นที่นิยมของคนจีน (ปัจจุบันเส้นทางนี้ยังไม่สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่ง เส้นทางนี้ยังไม่สามารถใช้เป็นเส้นทางขนส่ง เพราะมีปัญหาความไม่ปลอดภัย) โดยประเทศไทยจะต้องเตรียมเปิดเส้นทางขนส่งทางบกจากอำเภอเชียงของผ่านแขวงบ่อแก้วประเทศลาว เข้าด่านบ่อหานประเทศจีน โดยทางราชการท้องถิ่นของพม่าจะต้องอำนวยความสะดวกและรับรองความปลอดภัยของเส้นทางเส้นนี้ ซึ่งประเทศจีนให้ความสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งพืช ผัก ผลไม้ ตามข้อตกลง FTA ไทย-จีนเข้าสู่ประเทศไทย ซึ่งการเปิดเส้นทางการค้าสายนี้ จะกระตุ้นการค้าการ

¹¹ พรพิมล ตรีโชติ , วัชรินทร์ ยงศิริ , อดิสร เสมแยม และชปา จิตติประทุม, การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพฯ : สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), หน้า 6

ลงทุนในย่านภาคเหนือของประเทศไทย และจะมีความสำคัญต่อการค้าชายแดนภาคเหนือของไทย ซึ่งจะเป็นประตูการค้าไปสู่ประเทศพม่า-ลาว-เวียดนาม โดยเฉพาะจีน

ข้อคิดเห็น

เป็นที่น่าสังเกตว่าประเทศจีนมีความประสงค์ต้องการมีบทบาทในฐานะผู้นำของการขนส่งทางบกและแม่น้ำโขงของภูมิภาคอาเซียน โดยได้เร่งการก่อสร้างท่าเรือ โดยเฉพาะทางภาคใต้ โดยได้กำหนดให้ท่าเรือกวนเล่ย์ และท่าเรือกาหลันป้า (Ganlanba) จะเป็นท่าเรือยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงเส้นทางบก จากจีนตอนใต้ ซึ่งมีเมือง กุหนิงในมณฑลยูนนาน ซึ่งจีนใช้เป็น HUB ในการเชื่อมโยงกับ ASIAN ทำให้จีนมีทางเลือก นอกจากการขนส่งทางบกที่ผ่านทางเชียงรุ่ง (จิ่งหง) – ท่าล้อ ผ่านมาออกที่เมืองเชียงตุง ซึ่งอยู่ทางเหนือของประเทศพม่าและผ่านท่าจีเหล็ก จนเข้าแผ่นดินไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย นอกจากนี้ จีนยังมีเส้นทางจากกุหนิงเข้ามายังแขวงหลวงน้ำทาของ สปป.ลาว แยกเข้าอำเภอเชียงของและจังหวัดเลย ผ่านเข้าเมืองหลวงพระบางแล้วมาบรรจบกับถนนหมายเลข 12 เข้ามานครเวียงจันทน์และออกมายังไทย ทางสะพานมิตรภาพ จังหวัดหนองคาย ขณะเดียวกันจีนยังสามารถใช้เส้นทางบก ผ่านจังหวัดกว๋างสี มายังนครฮานอยของเวียดนาม และออกทางท่าเรืออุยงทะเลจีนใต้ นอกจากนี้ จีนยังใช้เส้นทาง Logistics ทางแม่น้ำโขง ซึ่งช่วงที่ผ่านจีน เรียกว่า แม่น้ำลานช้างหรือหลานช้างเจียง ผ่านเข้ามาจนถึงท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งจีนคุมระบบการขนส่งตลอดแม่น้ำจนถึงประเทศไทยได้อย่างสิ้นเชิง ถ้าประเทศไทยยังต้องการส่งเสริมให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็น HUB ทางทะเลของแถบนี้ จะต้องมีการศึกษานโยบายการพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์ของจีน เพราะจะเป็นปัจจัยต่อการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาค อย่างไรก็ดี ด้วยที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของจีนอยู่ลึกเข้าไปในตอนเหนือสุดแผ่นดินของอนุภูมิภาค ซึ่งบริเวณตอนเหนือของกลุ่มแม่น้ำโขง จะมีลักษณะเป็นเทือกเขาสูงต่อเนื่องติดต่อกันและเป็นบริเวณที่ทุรกันดาร ทำให้จีนขาดศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยง โลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค โดยจีนสามารถใช้นครกุหนิงเป็น HUB หรือเป็นประตูเศรษฐกิจในการเชื่อมโยงระหว่างจีนกับอาเซียน

6.2.2 ศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาโลจิสติกส์ประเทศเวียดนาม

ประเทศเวียดนามมีพื้นที่ 331,037 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 81.6 ล้านคน (พ.ศ. 2546) โดยเวียดนามเป็นประเทศที่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลจีนใต้ยาวทั้งสิ้น 3,440 กิโลเมตร และเป็นเขตแดนทางทะเลติดต่อกับไทย 97 กิโลเมตร จึงจัดเป็นประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทย และมีแม่น้ำโขงไหลผ่านประมาณ 230 กิโลเมตร และดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขงเป็นบริเวณ

ที่แม่น้ำโขงไหลลงสู่ทะเลจีนใต้ ทั้งนี้ เวียดนามมีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ มีรายได้ต่อหัว/ปี 470 USD. (2546) มูลค่าเข้าสินค้าทั้งสิ้น 19.4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีการค้ากับประเทศไทยเป็นอันดับที่ 6 จากการนำเข้าทั้งหมดซึ่งมีมูลค่า 995.5 ล้านบาท หรือเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.8 ของมูลค่านำเข้า ผู้บริโภคเวียดนามมีความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทยสูง เนื่องจากสินค้าจากประเทศไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ เช่น น้ำตาล สิ่งทอ เสื้อผ้าสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์พลาสติก จักรยานยนต์และชิ้นส่วนจักรยานยนต์ โดยสินค้าสามารถนำสินค้าไทยผ่านประเทศลาว และกัมพูชาอย่างมีประสิทธิภาพ จะทำให้ต้นทุนสินค้าไทยที่จำหน่ายในประเทศเวียดนามต่ำลง จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับสินค้าจากประเทศจีน ซึ่งครองตลาดบางส่วนในประเทศเวียดนาม ได้อีกมาก ประเทศเวียดนาม พยายามใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์ของประเทศ ซึ่งเป็นแนวยาวตามชายฝั่งทะเลจีนใต้ โดยมีนครดานังเป็นเมืองท่า Gateway และเป็นประตูเศรษฐกิจของเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งจะผ่าน สปป.ลาว ประเทศไทย และพม่า ไปออกทะเลอันดามันที่เมืองมะละกา โดยเวียดนามประกาศตัวเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเล (Port HUB) และศูนย์กลางขนส่งทางบกเชื่อมโยงประเทศจีนผ่านมณฑลกว๋างสี-ฮานอย-โฮจิมินห์ซิตี้ และเชื่อมโยงผ่านทั้ง สปป.ลาว และเมืองท่าสิหนุวิลล์ ของกัมพูชา ดังนั้น เวียดนามจึงเป็นประเทศคู่แข่งและคู่ค้าทั้งทางการค้า, การลงทุน และโลจิสติกส์ของไทย ทั้งนี้ เวียดนามฐานประชากรประมาณ 80 ล้านคน มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง ค่าจ้างแรงงานถูก และรัฐบาลมีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศมาก แรงงานส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือขาดความชำนาญ และผู้ประกอบการมีส่วนใหญ่ยังไม่มีความรู้ด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาเศรษฐกิจเวียดนาม คือ การที่มีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ และมีความพร้อมในด้านปัจจัยการผลิตอื่น ๆ ทำให้สามารถเป็นฐานการผลิตที่สำคัญในอนาคต ข้อจำกัดด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ คือ ขาดแคลนเงินทุนและโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งที่ยังไม่ดี ไทยสามารถกระจายสินค้าผ่านทางชายแดนของลาว และกัมพูชา เข้าสู่เวียดนามได้ ทำให้มีช่องทางการกระจายสินค้าได้เพิ่มขึ้น

6.2.2.1 แนวทางพัฒนาการค้า การลงทุน การขนส่งระหว่างไทยกับเวียดนาม¹²

1) ด้านการค้า การค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนามมีการขยายตัวค่อนข้างมาก โดยไทยผลิตสินค้าที่มีมูลค่าสูงกว่า และใช้เทคโนโลยีสูงกว่าประเทศเวียดนาม ที่เน้นการผลิตที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติ และวัตถุดิบขั้นพื้นฐานเป็นหลัก ด้านเกษตร เวียดนามเป็น

¹² สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย). "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง." หน้า 27

ประเทศส่งออกข้าว รองจากประเทศไทยและภายในปี 2549 หรือ 2550 เวียดนามจะส่งออกข้าวเป็นอันดับ 1 เวียดนามยังมีศักยภาพที่จะผลิตสินค้าประเภทใช้แรงงานที่ไร้ฝีมือเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าและใช้เทคโนโลยีขั้นต้น ดังนั้นประเทศเวียดนามยังคงนำเข้าสินค้าหลายประเภท เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ ยา เวชภัณฑ์ รถจักรยานยนต์ อะไหล่จักรยานยนต์ เครื่องจักร และวัสดุก่อสร้าง จากประเทศไทย การค้ากับประเทศเวียดนามปัจจุบันใช้การขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือไซ่ง่อน โดยทางเวียดนามมีการส่งเสริมให้ใช้ทางเลือกการขนส่งทางถนนหมายเลข 9 เชื่อมโยงเส้นทางขนส่งผ่านประเทศลาว ให้สินค้าของไทยผ่านไปยังเวียดนามได้อย่างสะดวก โดยสินค้าของไทยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมดสามารถขนส่งสินค้าเพื่อไปขึ้นเรือที่ท่าเรือไฮฟอง ดานัง หรือโฮจิมินห์ ซึ่งจะต้องเปรียบเทียบต้นทุนขนส่งกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งก็ต้องพิจารณาว่าจะเป็นการลดศักยภาพด้านการแข่งขันการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทยอย่างไรหรือไม่

2) ด้านการลงทุน เวียดนามมุ่งส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศสังคมเกษตรมาสู่สังคมอุตสาหกรรมเพื่อลดความแตกต่างของระดับการพัฒนา กับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมของเวียดนามมีเป้าหมายที่จะลงทุนอุตสาหกรรมส่งออกและทดแทนการนำเข้า การปรับปรุงและพัฒนาเทคโนโลยีที่ทันสมัย การลงทุนในเขตอุตสาหกรรมส่งออกและเขตอุตสาหกรรมไฮเทค โดยเวียดนามกำลังส่งเสริมพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ด้านการลงทุน แนวโน้มนักลงทุนต่างชาติจะเข้ามาลงทุนในประเทศเวียดนามมากเพราะมีความได้เปรียบทางด้านวัตถุดิบและต้นทุน โดยเฉพาะค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่า ในปี 2544 มีบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในเวียดนามรวมทั้งสิ้น 373 โครงการ มูลค่าการลงทุนรวม 91,792.38 ล้านบาท โดยประเทศที่เข้ามาลงทุนในประเทศเวียดนามคือ เนเธอร์แลนด์ ฝรั่งเศส สิงคโปร์ ใต้หวัน และญี่ปุ่น ส่วนเขตส่งเสริมการลงทุนได้แก่ นครโฮจิมินห์ กรุงเทพมหานคร เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว

3) เส้นทางเชื่อมโยงการค้า และการขนส่ง¹³ ไทย – สปป.ลาว – กัมพูชา และเวียดนาม

(1) เส้นทางบึงค้ำ – ปากกระดิ่ง – วินน์ จากอำเภอบึงค้ำ จังหวัดหนองคาย ข้ามแม่น้ำโขงไปสู่อำเภอปากกระดิ่งของลาว ไปตามถนนหมายเลข 13 เชื่อมต่อถนนหมายเลข 8 สู่อำเภอวินน์ของเวียดนาม

¹³ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย), "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน: ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง", หน้า 28

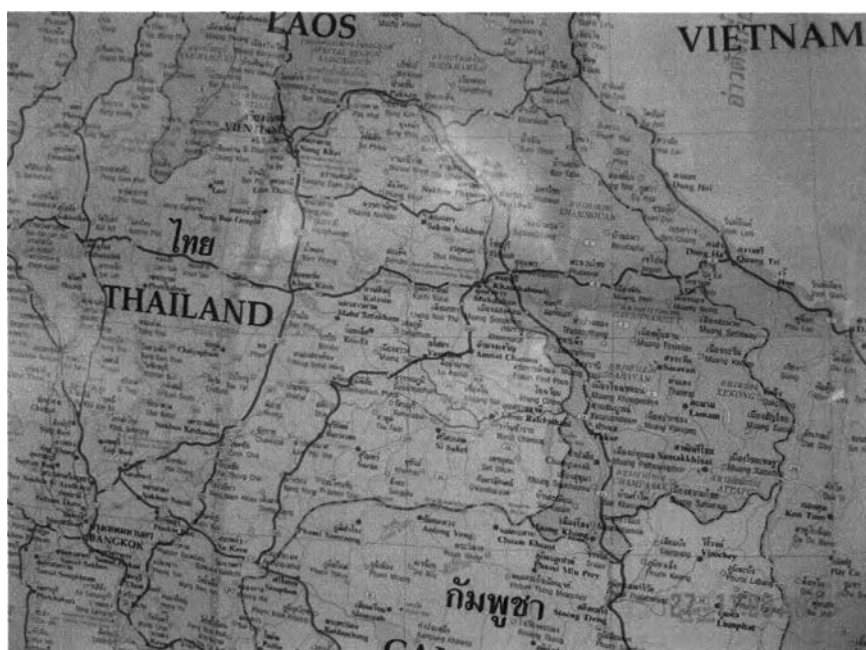
(2) เส้นทางนครพนม – ท่าแขก – วินน์/ดองโฮ จากจังหวัดนครพนมของไทย ข้ามแม่น้ำโขงเข้าสู่เมืองท่าแขก ไปตามถนนหมายเลข 12 เชื่อมต่อกับถนนหมายเลข 15 ของเวียดนาม ขึ้นเหนือสู่วินน์ หรือลงใต้สูดองโฮ

(3) เส้นทางมุกดาหาร – สะหวันนะเขต – ดองฮา – ดานัง จากจังหวัดมุกดาหารของไทย ข้ามแม่น้ำโขงสู่สะหวันนะเขตของลาว ไปตามถนนหมายเลข 9 เข้าสู่ดองฮาของเวียดนาม จากดองฮาสามารถลงใต้สู่เมืองท่าดานังได้อีกทางหนึ่ง

(4) เส้นทางรัฐประเทศ – ปอยเปต – พนมเปญ – โฮจิมินห์ จากรัฐประเทศจังหวัดสระแก้วของไทย เข้าสู่ปอยเปตของกัมพูชา ผ่านพนมเปญ ค่านม็อกไบ สู่อโฮจิมินห์ของเวียดนาม

(5) เส้นทางขนส่งทางทะเลทางน้ำ (Sea Power) จังหวัดตราดมีพื้นที่สุดชายแดนไทยภาคตะวันออก มีน่านน้ำเชื่อมกับประเทศกัมพูชา และเวียดนามตอนใต้ โดยผ่านเมืองตึกจิ่ง หมิ่นฮายค็อก เกียงยาง (เกาะกู๊วะ) หลงเตียบ ค่อนเทอ คุยหลง หมี่เทอ ด่งทับ หุยหลง หลงเต่า และ โฮจิมินห์ซิดี ใช้เวลาเดินทาง ประมาณ 20 ชั่วโมง สำหรับท่าเรือของเวียดนามที่สำคัญ คือ ท่าเรือไซ่ง่อน ซึ่งอยู่ติดกับนคร โฮจิมินห์ซิดี ทางตอนใต้ มีสินค้าเข้า-ออก ประมาณ 400,000 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี ส่วนตอนกลางมีท่าเรือน้ำลึกดานัง และท่าเรือดองฮา ซึ่งทั้ง 2 ท่า เวียดนามมีโครงการพัฒนาให้เป็นท่าเรือรองรับการขนส่งตามเส้นทางหมายเลข 9 จากจังหวัดมุกดาหารสำหรับทางเหนือ จะมีท่าเรือไฮฟอง ซึ่งติดกับนครฮานอย ซึ่งจีนใช้เป็นท่าเรือเชื่อมโยงกับประเทศจีนผ่านมณฑลกวางสี ถัดลงมาอีกประมาณ 250 กิโลเมตร มีท่าเรือวินน์และวุง-อวาง ซึ่งเวียดนามมีข้อตกลงให้เป็นท่าเรือที่ลาวจะขนส่งสินค้าผ่านแดนออกทะเล

รูปภาพที่ 6-3 เส้นทางเชื่อมโยงการค้า และการขนส่งไทย-ลาว-เวียดนาม



ศักยภาพด้านท่าเรือของเวียดนามทั้งหมดอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลจีนใต้ หากเปรียบเทียบศักยภาพเชิงพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังของไทยจะมีความเสียเปรียบท่าเรือของเวียดนาม เพราะเป็นท่าเรือในอ่าวไทย ซึ่งจะมีความเสียเปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ ปัจจุบันสินค้าขาเข้าทางทะเล 90% ของ สปป.ลาวนั้น จะขนส่งผ่านประเทศไทย ซึ่ง สปป.ลาวก็อยากจะได้ลดการพึ่งพาไทย โดยมีทางเลือกที่จะใช้เส้นทางหมายเลข 12 จากเวียงจันทน์จนถึงท่าเรือของเวียดนามทางภาคเหนือ ทั้งนี้ เวียดนาม ทางลาวไม่ค่อยให้ความสำคัญเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมจังหวัดมุกดาหารข้ามสะพานแม่น้ำโขง 2 กับแขวงสะหวันนะเขต ผ่านเมืองลาวบาว เมืองเว้ ไปออกทะเลที่ท่าเรือคานัง ซึ่งทางเวียดนามเองยังไม่ชัดเจนในการพัฒนาท่าเรือ แห่งนี้ เนื่องจากเวียดนามมีการพัฒนาท่าเรือไซ่ง่อน (โฮจิมินห์ซิตี้) ซึ่งอยู่ทางภาคใต้และโครงการพัฒนาท่าเรือทางภาคเหนือ เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจให้กับเมืองฮานอย โดยเวียดนามเองมีโครงการระยะยาวที่จะสร้างท่าเรือคอนฮาใกล้กับท่าเรือคานัง ประเทศไทยจะต้องมีการศึกษาข้อเท็จจริง และหากเป็นจริงก็จะต้องมีการปรับยุทธศาสตร์ เพราะหากไทยยังต้องการที่จะพัฒนาระบบ Logistics ให้ประเทศเป็นศูนย์กลางคมนาคมของอนุภูมิภาค ก็จะต้องไม่มองข้ามการใช้เส้นทางในการแข่งขันกับเวียดนาม ในด้านการพัฒนาท่าเรือ เพื่อเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาค

ตารางที่ 6-2 แสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของประเทศเวียดนาม¹⁴

จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
- มีตลาดขนาดใหญ่มีประชากรมาก	- แรงงานไร้ฝีมือขาดความชำนาญ	- มีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์	- ขาดการลงทุนจากต่างประเทศ
- มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง	- ผู้ประกอบการกิจส่วนใหญ่ยังไม่มีความรู้	- มีความพร้อมในปัจจุบัน	- ไม่มีความร่วมมือด้านต่าง ๆ จากประเทศกลุ่มตะวันตก
- ค่าจ้างแรงงานถูก	- ความชำนาญ	- สามารถเป็นฐานการผลิตที่สำคัญในอนาคตได้	- กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติยังมีน้อย
- รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศมาก	- มาตรการด้านต่างๆ (การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว)ยังไม่ชัดเจน		

¹⁴ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย). "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง." หน้า 13

6.2.2.2 เศรษฐกิจและการเมืองของประเทศเวียดนาม¹⁵

1) ด้านการเมือง ประเทศเวียดนามปกครองในระบอบสังคมนิยมในลักษณะที่เป็นรัฐเดี่ยว (Unistate) มีพรรคคอมมิวนิสต์มีอำนาจเบ็ดเสร็จ ทำให้กฎหมายของเวียดนามมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง โดยระบบการเมืองภายใต้พรรคคอมมิวนิสต์ของเวียดนามมีความมั่นคง ผู้ว่าราชการของเวียดนามเป็นแบบผู้ว่า CEO มีอำนาจมากและมาจากการเลือกตั้งทางอ้อม¹⁶ สำหรับไทยกับประเทศเวียดนามได้มีการสถาปนาความสัมพันธ์ วันที่ 6 สิงหาคม 2519 (ค.ศ.1976) โดยการประชุมคณะรัฐมนตรีร่วม (Joint Cabinet Meeting) มีนายกรัฐมนตรีของทั้งสองประเทศเป็นประธาน โดยการประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมครั้งแรกมีขึ้นเมื่อ 20-21 กพ.2547 ที่ดานังและนครพนม ทั้งนี้ ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้การประชุมคณะรัฐมนตรีร่วมนี้เป็นกลไกที่ต่อเนื่องและให้จัดขึ้นทุกปี นอกจากนี้ยังมีกลไกการหารือร่วม (Joint Consultative Mechanism) จัดตั้งตามแถลงการณ์ร่วมว่าด้วยกรอบความร่วมมือไทย-เวียดนามในทศวรรษแรกของศตวรรษที่ 21 (ลงนามเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2547) โดยเป็นกลไกหารือระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของทั้งสองฝ่าย เพื่อกำกับดูแลการดำเนินความสัมพันธ์ในภาพรวม ทั้งสองประเทศมีการจัดตั้งคณะกรรมการการร่วม (Joint Commission : JC) โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงวางแผนและการลงทุนเวียดนามเป็นประธานร่วม (Joint Working Group on Security Cooperation) กลไกดังกล่าวนี้มีหน้าที่ดำเนินความร่วมมือในทุกมิติของความมั่นคง โดยมีเลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติและรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศเวียดนามเป็นประธานร่วม คณะกรรมการกำกับร่วม (Joint Steering Committee) สำหรับการจัดทำยุทธศาสตร์ร่วมเพื่อความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจ (Joint Strategy for Economic Partnership : JSEP) ไทย-เวียดนาม มีรองเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและอธิบดีกรมส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์ระหว่างประเทศ กระทรวงวางแผนและการลงทุนเวียดนามเป็นประธานร่วม โดยมีหน้าที่จัดทำยุทธศาสตร์ร่วมฯ ระหว่างประเทศทั้งสอง

2) ด้านเศรษฐกิจ การค้าระหว่างไทย-เวียดนามในปี 2546 มีมูลค่า 66,322.9 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.2) ไทยส่งออกมูลค่า 52,448.6 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นร้อยละ 29.1) และ

¹⁵ ธนิต ไสรัตน์, *Logistics Case Study แม่น้ำโขง เส้นทางสายใหม่โลจิสติกส์ยุคใหม่ของการค้าจีน-อาเซียนและการปฏิรูประบบโลจิสติกส์ของจีน พิมพ์ครั้งที่ 1* (กรุงเทพฯ : เรบบริการ, 2548), หน้า 195-198

¹⁶ ธนิต ไสรัตน์, "การขนส่งข้ามแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศเวียดนาม." รายงานกรณีผลกระทบกับประเทศไทยจากข้อตกลงการขนส่งสินค้าจากนครเวียงจันทน์กับท่าเรือจาง-อาน ประเทศเวียดนาม เสนอที่ศูนย์ประชุมแห่งชาตินครเวียงจันทน์ 24-25 มีนาคม 2548. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า 18

นำเข้าจากประเทศเวียดนาม 13,847.3 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.6) สินค้าหลักที่ไทยส่งไปเวียดนาม คือ เม็ดพลาสติก น้ำมันสำเร็จรูป เหล็ก ก๊าซปิโตรเลียม ปูนซีเมนต์ เคมีภัณฑ์ รถจักรยานยนต์ และส่วนประกอบ ขณะที่ไทยนำเข้าเครื่องจักรไฟฟ้า น้ำมันดิบ ถ่านหิน เมล็ดพืช น้ำมันและผลิตภัณฑ์สัตว์ทะเลจากเวียดนาม โดยไทยมีความร่วมมือที่ดีกับเวียดนามในด้านข้าว โดยผ่านสภาความร่วมมือด้านข้าว ซึ่งสมาชิกประกอบด้วยประเทศผู้ส่งออกข้าวรายใหญ่ของโลก 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย จีน เวียดนาม อินเดีย และปากีสถาน ทั้งนี้ ไทยได้แสดงท่าทีสนับสนุนเวียดนามให้เข้าร่วมในความร่วมมือด้านยางพาราสามฝ่าย (ไทย-มาเลเซีย-อินโดนีเซีย) เนื่องจากเวียดนามเป็นผู้ส่งออกยางพาราที่สำคัญรายหนึ่ง จึงแสดงท่าทีสนใจที่จะเข้าร่วม สำหรับด้านการลงทุน ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีมูลค่าการลงทุนในเวียดนามสูงเป็นอันดับที่ 11 จากผู้ลงทุนทั้งหมด และเป็นอันดับที่ 2 ในประเทศอาเซียน โดยมีโครงการรวม 101 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 1,099 ล้านบาท (พ.ศ.2545) แหล่งที่ใหญ่ที่สุดที่มีนักลงทุนไทย คือ นครโฮจิมินห์ สาขาสำคัญที่มีการลงทุนจากนักธุรกิจไทย คือ ด้านการท่องเที่ยวและโรงแรม เคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมด้านเกษตร อาหารสัตว์ อุตสาหกรรมพลาสติก ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์¹⁷

ข้อคิดเห็น

ประเทศเวียดนาม มีศักยภาพทั้งในด้านเศรษฐกิจและการเมือง รวมถึง ศักยภาพจากค่าแรงงานที่ต่ำกว่าไทย ทั้งนี้ ประเทศเวียดนามจะเป็นประเทศหนึ่ง ซึ่งมีศักยภาพในการเข้ามาแข่งขันกับไทย ดังนั้น จึงจะต้องศึกษาเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ของเวียดนามในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งด้านท่าเรือและการเชื่อมโยงการขนส่ง เวียดนามเป็นประเทศสังคมนิยม มีพรรคคอมมิวนิสต์พรรคเดียวปกครองประเทศ แต่ก็มี การกระจายอำนาจในการปกครอง แต่จังหวัดมีอำนาจที่จะอนุมัติการลงทุนได้เอง โดยการขออนุมัติการลงทุน หากไม่ใช่โครงการที่มีปัญหา ได้รับอนุมัติภายใน 3-10 วัน แต่บางโครงการก็ใช้เวลานานมากขึ้น อย่างไรก็ตามรัฐบาลจะสนใจหรือไม่ จากศึกษา Cost Production ในการเปรียบเทียบ Skill Labour ค่าแรง Engineer ค่าแรงการจัดการ ระบบการขนส่ง ค่าสาธารณูปโภค ค่าที่ดิน ของเวียดนามและประเทศในแถบนี้ ซึ่งมี ไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ จีน จะพบว่าเวียดนามจะต่ำกว่า โดยค่าแรงของคณงานประมาณเดือนละ 45 เหรียญสหรัฐฯ ซึ่งตรงนี้ทำให้เวียดนามมีศักยภาพมีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบด้านต้นทุนการผลิต (Cost Comparative Advantage) ที่ดีกว่าไทย

¹⁷ ธนิต ไสรัตน์, "การขนส่งข้ามแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศเวียดนาม," รายงานกรณีผลกระทบทันทีประเทศไทยจาก

จุดด้อยของเวียดนาม คือ ปัญหาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ยังไม่ก้าวหน้าส่งผลให้ค่าขนส่งสูงเมื่อเทียบกับไทย ไม่มีอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ขาดวัตถุดิบ ปัญหากฎหมายยังไม่โปร่งใส อันนี้เป็นปัญหาที่ทาง JICA ศึกษา มา เมื่อเปรียบเทียบแล้ว ไทยมีศักยภาพดีกว่ามาก อย่างไรก็ตาม เวียดนามมีประชากรมีรายได้น้อยแต่มีอำนาจการซื้อสูงมาก เพราะได้รับเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศปีละ 2.8 พันล้านเหรียญ ได้รับในฐานะประเทศกำลังพัฒนาที่เรียกว่า Loan Cash โดยมีเงินเกินดุลสะสม ซึ่งเป็นเงินที่ได้รับการโอนมาจากญาติพี่น้องที่ย้ายไปอยู่ต่างประเทศทั่วโลก โดยปีที่แล้วแสนกว่าล้านบาท ซึ่งเป็นเงินที่ได้เปล่า นอกจากนั้นญาติเข้มาก็จะนำเงินสดและสิ่งของมามากมาย รัฐบาลก็มีเงินมาจากการส่งออกน้ำมัน ทั้งข้าว และกาแฟส่งออกเป็นอันดับสองของโลก อาหารทะเลเป็นรายได้อันดับที่สองของประเทศ สินค้าไทยได้รับความนิยมนิยมจากเวียดนามแต่กำลังถูกสินค้าจากจีนเข้ามารุกตลาด ปัญหาของเวียดนามอีกประเด็นหนึ่งคือยังเป็นปัญหาของศุลกากร เรื่องราคาภาษีของศุลกากรนั้นมักจะสูงกว่าข้อเท็จจริง เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะการนำเข้าวัสดุก่อสร้างจากประเทศไทย ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มของเวียดนามอยู่ในกำมือของไต้หวัน จึงไม่เป็นโอกาสของคนไทยมากนัก เพราะคนไทยจะไม่มีกรรมร่วมกันในการมาลงทุน ซึ่งต่างจากไต้หวันหรือเกาหลี ซึ่งจะมีการรวมตัวเป็นปึกแผ่น จึงต้องรอดูได้ว่า จากที่กล่าวมาในความอุดมสมบูรณ์ด้านการเกษตรของในประเทศไทยและเวียดนาม มีความแตกต่างกันในด้านที่ดิน และน้ำทำให้การเกษตรมีปัญหา สำหรับด้านต้นทุนการผลิต ค่าแรงราคาต่ำเป็นจุดขายของเวียดนาม แต่เมื่อเทียบกับศักยภาพและ Productivity แล้ว ประเทศไทยมีความสามารถในการผลิตสูงกว่า ทั้งด้านเทคโนโลยีและฝีมือของแรงงาน , ด้านทุน และการเข้าใจระบบตลาดโลก¹⁸ ดังนั้น ถึงแม้ว่าเวียดนามจะมีศักยภาพด้านทำเลที่ตั้งมีท่าเรืออูร์ริมฝั่งทะเล ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือหลักของโลก แต่ด้วยลักษณะของประเทศซึ่งอยู่ริมตะวันออกเฉียงใต้ของอนุภูมิภาค ทำให้ขาดคุณสมบัติของการเป็น HUB อีกทั้ง ปัญหาด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างคมนาคมขนส่ง และปัญหาความไม่เป็นสากลของกลไกรัฐและกฎหมายทำให้ประเทศเวียดนาม โดยเฉพาะปริมาณสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก ยังไม่มีปริมาณมากเพียงพอที่จะเป็น Original Port Base เมื่อเปรียบเทียบกับไทยแล้วก็ขาดศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง

¹⁸ การสัมมนาฯ, นายกฤษณ์ ไกรจิตติ เอกอัครราชทูตไทยประจำเวียดนาม ณ นครโฮจิมินห์ซิตี้ วันที่ 26-30 กรกฎาคม

6.2.3 วิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศพม่า

ประเทศพม่า เป็นประเทศเพื่อนบ้านของไทย¹⁹ ทางทิศตะวันตก มีแนวพรมแดนติดต่อกันประมาณ 2,400 กิโลเมตร โดยมีแม่น้ำโขงไหลผ่านประมาณ 265 กิโลเมตร โดยเป็นเส้นทางกั้นชายแดนกับจีน 31 กิโลเมตร และกั้นชายแดนลาว ประมาณ 234 กิโลเมตร การพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าจากไทยไปพม่าโดยจุดเชื่อมโยงทางบก ซึ่งปัจจุบันสินค้าไทยส่งไปพม่าในทางเรือ ที่มีต้นทุนการขนส่งสินค้าสูง เนื่องจากเรือสินค้าจะต้องอ้อมแหลมมลายู และขนถ่ายสินค้าที่สิงคโปร์ ทำให้ต้นทุนของสินค้าไทยแพงกว่าคู่แข่ง เช่น สิงคโปร์ และมาเลเซีย²⁰ พม่ามีการปกครองเป็นรัฐบาลฟาสซิส หรือรัฐบาลทหาร ไม่ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ เพราะมีปัญหาด้านความไม่เป็นเอกภาพภายในประเทศ แต่พม่าจะมีความสำคัญเพราะทางหลวงสายเอเชียเส้นทางหมายเลข 9 ไปสิ้นสุดที่พม่า ซึ่งปัจจุบันก็ยังตกลงไม่ได้ว่าจะสร้างถนนที่ไหน รวมถึงท่าเรือเชื่อมโยงขนส่งกับท่าเรือคานังของเวียดนามตามโครงการของ GMS ก็ยังตกลงกับพม่าไม่ได้ว่าจะเป็นที่เมืองเมะลาไยหรือเกาะกอกะระหรือท่าเรือทะวาย สำหรับเส้นทางถนนทางเหนือ ซึ่งจีนได้สร้างถนนระยะทาง 300 กิโลเมตร เชื่อมโยงจากเมืองเชียงรุ่งมาจนถึงแม่สายของไทย ก็ยังไม่สามารถใช้ได้ เพราะปัญหาความปลอดภัยและมีการเก็บภาษีเดือนจากพวกกลุ่มหัวแดง ซึ่งเป็นชนกลุ่มน้อยที่ปกครองตนเอง การซื้อขายสินค้ากับพม่า โดยใช้สกุลเงินบาทและเงินจ๊าด รวมถึงสินค้าที่นำเข้าจากชายแดนไทยมีราคาต่ำกว่าคู่แข่งและสินค้าจะไม่เสียหายในขณะขนส่ง เนื่องจากชายแดนไทยกับพม่ามีเส้นทางถนนที่ดี และคุณภาพของสินค้าอุปโภคบริโภคของไทย เป็นที่นิยมของชาวพม่า เนื่องจากได้รับอิทธิพลของการค้าชายแดนที่มีมาเป็นเวลานานทำให้ชาวพม่าแถบชายแดนนิยมบริโภคสินค้าไทยมากกว่าของประเทศคู่แข่ง การบริการขนส่งสินค้าไทยสามารถจัดส่งได้รวดเร็ว โดยไทยสามารถค้าขายตามแนวชายแดนไทย – พม่า ทำให้การกระจายสินค้าเข้าสู่เมืองต่าง ๆ ของพม่าเข้าไปได้ทั่วถึงทุกพื้นที่

¹⁹ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (กระทรวงคมนาคม), "รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2.", หน้า 6-133

²⁰ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย), "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง.", หน้า 6

สถานภาพพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของพม่า

ศักยภาพการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งภายในประเทศและระบบโลจิสติกส์²¹ อาจกล่าวได้ว่าเกือบไม่มี ภายในนครย่างกุ้ง มีถนนลาดยาง 5-6 สาย และระบบขนส่งยังมีการใช้เกวียนในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในระหว่างเมืองรอบๆนครย่างกุ้ง โดยเส้นทางขนส่งทางถนนของพม่า เป็นความช่วยเหลือจากประเทศต่างๆ ซึ่งจะเน้นให้ความช่วยเหลือเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงจากชายแดนเป็น Corridor Logistics เพื่อประโยชน์ในการขนส่งเชื่อมโยงของประเทศผู้ช่วยเหลือเป็นหลัก เช่น เส้นทางสาย R3B²² ซึ่งเชื่อมเมืองจิ่งหง(สิบสองปันนา)-ต้าลี่(ของจีน) กับเมืองลา-เชียงตุง-ท่าจีเหล็ก และวกเข้าอำเภอแม่สายของไทย ซึ่งจีนจะเป็นผู้ใช้เส้นทางเพราะเส้นทางนี้อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มว่าแดง สำหรับเส้นทางที่ไทยให้ความช่วยเหลือจะเชื่อมโยงจากอำเภอแม่สอดกับพรมแดนพม่าที่เมืองเมียวดี-กอกะระ-พะอัน 46 กิโลเมตร ซึ่งไทยจะมีโครงการให้ความช่วยเหลือ ซึ่งไทยจะได้ประโยชน์จากการกระจายสินค้าเข้าไปเชื่อมกับเส้นทางเมืองสะเทิม-ย่างกุ้ง ซึ่งประเทศญี่ปุ่นมีโครงการให้ความช่วยเหลือและเส้นทางทางใต้ของพม่าเอกชนของไทย ก็มีโครงการเข้าไปพัฒนาเส้นทางบ้านน้ำพุร้อน-ทะวาย ระยะทาง 150 กิโลเมตร แต่โครงการไม่มีความก้าวหน้า อย่างไรก็ตาม รัฐบาลพม่าได้มีการแจ้งอย่างเป็นทางการ เมื่อต้นเดือนพฤศจิกายน 2548 โดยพม่าได้เริ่มนโยบายการย้ายเมืองจากนครย่างกุ้ง ซึ่งอยู่ห่างจากนครย่างกุ้งประมาณ 330 กิโลเมตร มีสภาพทางภูมิศาสตร์เป็นป่าและภูเขาซับซ้อน โดยกำหนดให้เสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2549 เมืองหลวงแห่งใหม่ คือ พะยินมานา หรือ ปิ่นมะนา (Pinyinmana) ซึ่งพม่าอ้างว่าเพื่อป้องกันการรุกรานของสหรัฐอเมริกา โดยเมืองหลวงแห่งใหม่ อยู่ตรงกลางของประเทศมีเส้นทางไปรัฐฉานและติดต่อกับประเทศจีนได้ง่ายกว่านครย่างกุ้ง²³ ผลกระทบน่าจะมีต่อโครงการที่ไทยจะสร้างเส้นทางจากแม่สอดไปสะเทิมและโครงการของญี่ปุ่นจะสร้างถนนเชื่อมสะเทิมกับนครย่างกุ้ง และจากเหตุผลที่มีการย้ายนครหลวงให้ห่างชายฝั่งทะเล ก็จะมีผลกระทบต่อโครงการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งทะเลของพม่า อย่างแน่นอน และส่งผลกระทบต่อโครงการ East - West Economic Corridor อย่างไรก็ตาม พม่ายังคงให้ความสำคัญต่่อนครย่างกุ้ง ซึ่งเป็นอดีตเมืองหลวง โดยยังคงใช้เป็นเมืองด้านเศรษฐกิจในการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง ซึ่งนครปิ่นมะนา การเดินทางจากไทยที่สะดวกที่สุดจะผ่านจังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะทางประมาณ 250-290 กิโลเมตร โดยถนน

²¹ ธนิต ไสรัตน์, การเข้าไปสังเกตการณ์สภาพการขนส่งในประเทศพม่า เมื่อเดือน มิถุนายน 2540

²² สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (กระทรวงคมนาคม), "การพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน" กันยายน 2547. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่)

²³ เกียรติชัย พงษ์พาณิชย์, ประชาชน. หนังสือพิมพ์มติชนรายวัน (28 ธันวาคม 2548)

ยังขาดการพัฒนาอีกมากต้องใช้เวลาเดินทางทาง 2 วัน ซึ่งจะเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับประเทศพม่า

รูปภาพที่ 6- 4 แผนที่ประเทศพม่า ซึ่งแสดงให้เห็นที่ตั้งของเมืองปิ่นมะนา เมืองหลวงแห่งใหม่



ที่มา : หนังสือพิมพ์ผู้จัดการ

ตารางที่ 6-3 แสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของประเทศพม่า²⁴

จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> - มีตลาดขนาดใหญ่ ประชากรหนาแน่น - มีสัมพันธภาพด้านการค้ากับไทยมาช้านาน - มีอาณาเขตติดกับ จีน อินเดีย บังคลาเทศ ลาว และไทย - มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ เหมาะแก่การลงทุนเป็นฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรม - มีทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ 	<ul style="list-style-type: none"> - แรงงานไร้ฝีมือ - ขาดผู้มีความรู้ด้านการทำธุรกิจต่างประเทศ - ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐาน - กฎระเบียบการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง - ราชการมีการคอร์รัปชันสูง - มีอัตราเงินเฟ้อที่สูง - มีปัญหาด้านการปกครองชนกลุ่มต่างๆ ภายในประเทศ - ไม่มีนโยบายด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่ชัดเจน - ไม่มีเสถียรภาพด้านการเงิน และระบบการเมือง 	<ul style="list-style-type: none"> - ศักยภาพพัฒนาตลาดของพม่าในอนาคต - ไทยสามารถใช้พม่าเป็นประตูระบายสินค้าสู่ประเทศที่สาม - สามารถเป็นฐานการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกของไทยในอนาคต - สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ในภูมิภาคได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดการลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติ - ไม่มีสัมพันธมิตรที่ดีจากประเทศในกลุ่มตะวันตก - ขาดความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยและความมั่นคงจากนักลงทุน - นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศไม่มีข้อมูลด้านการท่องเที่ยวที่ถูกต้อง

²⁴ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย). "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง". หน้า 15

6.2.3.1 แนวทางพัฒนาการค้า การลงทุน และการขนส่งระหว่างไทยกับพม่า²⁵

1) ด้านการค้า พม่ามีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์เหมาะแก่การเป็นฐานของวัตถุดิบ และมีน้ำมัน , ก๊าซธรรมชาติ , ถ่านหิน , มีทรัพยากรน้ำที่จะพัฒนาเป็นพลังไฟฟ้าได้มหาศาล โดยพม่าเป็นประเทศเกษตรกรรมสามารถเลี้ยงตัวเองได้ ประเทศไทยควรใช้พม่าเป็นฐานการผลิตวัตถุดิบป้อนให้กับอุตสาหกรรมภายในประเทศ ขณะที่ประเทศมีตลาดขนาดใหญ่ที่จะรองรับสินค้าภายในประเทศและเพื่อการส่งออก การร่วมมือด้านการค้าและเศรษฐกิจกับพม่า จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านอุตสาหกรรมโดยใช้วัตถุดิบจากพม่า ขณะเดียวกันพม่าสามารถพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตธุรกิจต่อเนื่อง และขยายตลาดสินค้าผ่านเอกชนไทยได้มากขึ้น ความได้เปรียบที่แตกต่างสามารถพัฒนาในลักษณะเกื้อกูลกัน โดยแต่ละประเทศจะเลือกผลิตสินค้าและขั้นตอนการผลิตที่ได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบและเหมาะสมตามศักยภาพอย่างแท้จริง และก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันทั้งสองประเทศ การแก้ปัญหาแรงงานผิดกฎหมายต้องพัฒนาให้ประเทศพม่าเป็นฐานการผลิตให้กับอุตสาหกรรมของไทยเป็นลดการเคลื่อนย้ายแรงงานผิดกฎหมายอย่างยั่งยืน

2) ด้านการลงทุน ประเทศไทยได้กำหนดเขตเศรษฐกิจชายแดนแม่สอดจะสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างอุตสาหกรรมในพื้นที่บริเวณชายแดนจะเน้นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานและพึ่งพาวัตถุดิบของพม่า โดยผู้ประกอบการไทยจะได้รับผลประโยชน์จากนโยบายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์จากถนน ซึ่งเชื่อมต่อกับพม่า ในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ แรงงานราคาถูก และสามารถเปิดตลาดสู่อินเดียและจีน ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีแนวโน้มการเติบโตต่อเนื่อง สถานการณ์ของประเทศพม่าหลังการเปลี่ยนแปลงนายกรัฐมนตรี ยืนหยุน เมื่อกลางปี 2548 มีการเปลี่ยนแปลงด้านการเมือง การปกครอง สถานการณ์ลงทุนในพม่าเป็นศูนย์ ทั้งนี้ ประเทศพม่าจะต้องทำการปฏิรูปการเมือง การปกครอง ให้มีความชัดเจนก่อนจึงจะมีการกำหนดกรอบยุทธศาสตร์การค้า การลงทุน กับประเทศพม่าได้ ในปัจจุบันการลงทุนในประเทศพม่ายังมีอุปสรรคมาก เนื่องจากนโยบายที่ไม่แน่นอนด้านการลงทุน ทำให้นักลงทุนจากประเทศต่าง ๆ ต้องปิดบริษัทเพื่อคู้ท่าทีของรัฐบาลในอนาคตอย่างไรก็ตามประเทศพม่าก็เป็นประเทศที่น่าลงทุนในอนาคตเนื่องจากเป็นประเทศที่มีทรัพยากรสมบูรณ์ มีแรงงานมาก และที่สำคัญมีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับประเทศจีน และอินเดีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีประชากรมากและเป็นตลาดใหญ่สำหรับสินค้าอุปโภคบริโภคซึ่งสินค้าไทยมีภาพพจน์ด้านคุณภาพ และมาตรฐานที่สูงในภูมิภาคนี้

²⁵ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย). -โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคสุมาตรา-อินโดจีน. หน้า 16-17

3) ด้านการขนส่ง ควรพัฒนาการเชื่อมโยงพื้นที่ในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตามเส้นทางต่าง ๆ ทั้งทางบกแม่สาย – ท่าจี้เหล็ก ซึ่งเชื่อมโยงผ่านเชียงตุง-เมืองลา ไปจนถึงนครเชียงรุ่งของประเทศจีน ส่วนระยะทางที่จะไปสำหรับเส้นทางทางภาคตะวันตก โดยผ่านแม่สอด เมียวดี เมืองกอกอแระ สามารถไปถึงกรุงย่างกุ้งและผ่านไปบังคลาเทศและอินเดีย โดยพื้นที่เป้าหมายการค้าชายแดน จุดผ่านแดน ระหว่างไทยกับพม่า ประกอบด้วยพื้นที่ชายแดนในการพัฒนาร่วมกับพม่ามี 6 จุด คือ อ.สาย จ.เชียงราย กับ จ.ท่าจี้เหล็ก , อ.แม่สอด จ.ตาก กับ จ.เมียวดี , เจริญสามองค์ จ.กาญจนบุรี กับ พญาตองซู , บ้านน้ำพุร้อน จ.ราชบุรี กับ เมืองทวาย , อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ กับ เมืองปกเปียน และระนอง กับ เกาะสอง

6.2.3.2 สถานะการเชื่อมโยงขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทย-พม่า²⁶

ประเทศไทยและพม่ามีแนวชายแดนติดต่อกันยาวที่สุดจากภาคเหนือจนถึงภาคใต้ มีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดนของไทย 10 จังหวัด คือ เชียงราย ตามแม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ ระนอง กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร โดยมีจุดเชื่อมติดต่อกัน 14 แห่ง ทั้งที่เป็นจุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรน 11 แห่ง ทั้งหมดเป็นจุดผ่านแดนทางน้ำ โดยสถานะความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับพม่า ยังไม่มีข้อตกลงอย่างเป็นทางการ มีเพียงความตกลงที่ประเทศไทยและพม่าร่วมเป็นภาคีความตกลงภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการขอมริบใบอนุญาตขับรถที่ออกให้โดยประเทศอาเซียน และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ซึ่งในทางปฏิบัติไม่มีผลบังคับใช้กับประเทศพม่า การดำเนินธุรกิจขนส่งของไทยในพม่า จึงเป็นเรื่องความคุ้นเคยและความสามารถเฉพาะตัวในการเข้าถึงกลไกรัฐของพม่ากับการเข้าถึงกลไกชนชั้นผู้นำของชนกลุ่มน้อย ซึ่งครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของพม่า ซึ่งระบบโลจิสติกส์และธุรกิจพม่าจะให้การเมื่อนำเศรษฐกิจ ซึ่งจะเป็นประเด็นทางเศรษฐศาสตร์การเมือง อย่างชัดเจน สำหรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างไทย-พม่า ทางด่านศุลกากรต่างๆ พบว่าในปี พ.ศ.2544 ด่านศุลกากรแม่สอดมีมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสูงสุด คือ 5,396.16 ล้านบาท แบ่งเป็นนำเข้า 1,664.69 ล้านบาท ส่งออก 3,731.47 ล้านบาท และข้อมูลปี พ.ศ. 2547 ประมาณ 9,000 ล้านบาท ทั้งนี้ การขนส่งทางด้านชายแดนถาวรที่สำคัญ ดังนี้

²⁶ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (กระทรวงคมนาคม), "รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2.", หน้า 6-133 / 6-

เส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงขนส่งกับพม่า

1) การขนส่งสินค้าผ่านทางด่านแม่สาย เป็นด่านชายแดนขนาดใหญ่อยู่ที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย โดยมีสะพานข้ามแม่น้ำแม่สายแห่งที่ 2 โดยรถบรรทุกของไทยสามารถส่งสินค้าข้ามสะพานเข้าไปถึงท่าจี้เหล็ก สามารถเข้าไปในฝั่งพม่าได้เพียงประมาณ 5 กิโลเมตร ซึ่งทำให้เป็นปัญหาในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยกับพม่า สินค้าจากไทยส่วนหนึ่งนำไปใช้ในพม่าแต่ส่วนใหญ่มีการขนส่งต่อไปยังจีน อินเดีย และบังคลาเทศ โดยมีเงินเป็นลูกค้ำรายใหญ่ ผ่านเส้นทางการขนส่งจากแม่สาย-เชียงตุง-ด้าลัวะ หรือท่าล่อ -ระยะทางประมาณ 266 กิโลเมตร ซึ่งเป็นถนนลาดยางเลียบแม่น้ำและหุบเขา เป็นถนนที่จีนสร้าง ซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งไปเมืองเชียงรุ่งหรือสิบสองปันนาและมีเส้นทางไปนครคุนหมิงในมณฑลยูนนานของจีน อย่างไรก็ตามเส้นทางนี้อยู่ในความดูแลของกลุ่มว่าแดง ซึ่งมีการเก็บภาษีเดือน ร้อยละ 5 และไม่มีความปลอดภัย ปัจจุบันเส้นทางนี้มีเพียงรถขนส่งสินค้าจากจีนเท่านั้น ซึ่งจะใช้เส้นทางนี้

2) การขนส่งผ่านด่านแม่สอด เป็นด่านถาวรขนาดใหญ่ ตรงบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ที่ อ.แม่สอด จ.ตาก โดยมีแม่น้ำเมยเป็นเขตกั้นพรมแดน ฝั่งตรงข้ามจะเป็นเมืองเมียวดี ซึ่งเป็นศูนย์กลางรับสินค้าจากฝั่งไทยและกระจายเข้าไปในแผ่นดินพม่า โดยสินค้าไทยจะครองตลาดกว่า 70-80% เส้นทางเลขจากเมียวดี ยังไม่มีถนนที่ใช้งานได้เพื่อการขนส่ง โดยประเทศไทยมีโครงการก่อสร้างถนนจากเมียวดีไปเมืองกอกกอระ ระยะทาง 50 กิโลเมตร โดยไทยออกค่าใช้จ่ายให้ 600 ล้านบาท โดยเส้นทางนี้จะเป็นเส้นทางสำคัญในอนาคต เพราะอยู่ในแนวพัฒนาของ GMS ในฐานะเป็นแนวถนนหมายเลข 9 ซึ่งผ่านจากมุกดาหาร มาที่แม่สอด และจะไปออกทะเลที่เมืองเมะลำไซ แต่จากปัญหาการเมืองในพม่า ซึ่งแนวเส้นทางนี้จะผ่านไปในเขตกระเหรี่ยง (KNU) ซึ่งยังมีสงครามการเมืองกับพม่า ทำให้มีการพัฒนาเชื่อมโยงการขนส่งกับพม่าแต่เส้นทางใช้ได้เฉพาะฤดูแล้งและถนนทรุดส่วไม่ได้ ต้องสลับวันวิ่งคงต้องใช้เวลาพัฒนาอย่างน้อยไปถึงปี พ.ศ. 2550²⁷

3) การขนส่งสินค้าผ่านจุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรน เป็นเขตผ่านแดนชั่วคราว ตั้งอยู่ในจังหวัดต่างๆตามชายแดน ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และแม่ฮ่องสอน แต่มีปริมาณการขนส่งสินค้าไม่มากนัก เช่น จุดผ่อนปรนบ้านไร่เครา (ด่านสิงขร) อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ , จุดผ่อนปรนหลักแตง อ.เวียงแหง จ.เชียงใหม่ , จุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น อ.ขุนยวม จ.แม่ฮ่องสอน , จุดผ่อนปรนบ้านห้วยผึ้ง อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน , จุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น

²⁷ ธนิต โสรัตน์, การเข้าไปสังเกตการณ์สภาพการขนส่งในประเทศพม่า , มิถุนายน 2540

รูปภาพที่ 6-5 แผนที่แสดงการเชื่อมโยงจังหวัดชายแดนไทย-พม่า



6.2.3.3 เศรษฐกิจและการเมืองของพม่า

1) ด้านเศรษฐกิจ²⁸ ไทยมีศักยภาพการแข่งขันทางการค้าในพม่า โดยเป็นคู่ค้าอันดับที่ 1 และเป็นผู้ลงทุนในพม่าเป็นอันดับที่ 2 โดยระบบเศรษฐกิจของพม่าขึ้นอยู่กับรัฐบาลทหารในการวางระบบวางแผนส่วนกลาง (centrally planned economy) มีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจที่เคยเป็นจักรกลสำคัญของระบบเศรษฐกิจเดิม รวมทั้งเปิดประเทศเพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการส่งออก อย่างไรก็ตาม ปัญหาทางเศรษฐกิจที่ยุ่ยากซับซ้อนและสั่งสมมายาวนาน การเมืองที่ขาดเสถียรภาพ การขาดประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ รวมทั้งมาตรการ Sanction ทางเศรษฐกิจของประเทศตะวันตก ทำให้การปรับเปลี่ยนระบบเศรษฐกิจไม่คืบหน้า การเปลี่ยนแปลงผู้นำพม่ามิได้ทำให้พม่าปรับเปลี่ยน ในปี 2547 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของพม่ามีมูลค่า 9.4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของพม่าอยู่ที่ประมาณร้อยละ -1.3 แต่คาดว่าอัตราดังกล่าวจะเพิ่มเป็นร้อยละ 1.3 ในปี 2548 โดยร้อยละ 54 ของ GDP อยู่ในภาคเกษตร อันเนื่องจากปัญหาความมั่นคงของพม่า

²⁸ สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ (กระทรวงมหาดไทย) และกระทรวงการต่างประเทศ. "คู่มือปฏิบัติงานของข้าราชการในพื้นที่ชายแดน" เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อเสริมสร้างความรู้ด้านความมั่นคงและเศรษฐกิจชายแดน และการส่งเสริมความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน เสนอที่โรงแรมรามารการ์เด็นท์ กรุงเทพฯ, 25-27 เมษายน 2548. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่) หน้า 16

และการเปลี่ยนรัฐบาลบ่อยครั้ง ทำให้ไทยและพม่ายังไม่มีความตกลงด้านการขนส่งทางถนนในระดับทวิภาคีมีแค่กรอบภายใต้ GMS และ ASIAN จากมติ ครม.ของ ไทย เมื่อวันที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2545 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้มีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่นำร่อง 3 พื้นที่ ได้แก่ ที่อำเภอแม่สายและอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สอด จังหวัดตากซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จังหวัดตาก นอกจากจะทำหน้าที่เป็นเขตประกอบการอุตสาหกรรม สำหรับพื้นที่ชายแดน ยังจะเป็นประตูเศรษฐกิจในการกระจายสินค้าของไทยไปในเขตของพม่า และด้วยมาตรการของ ACMECS ในการส่งเสริม Contact Farming จากพม่าและใช้แรงงานพม่าแบบเงื่อนไข่ม่อนปรนเข้ามาเป็นแรงงาน โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อำเภอแม่สอดจะเป็นต้นแบบของประเทศไทย ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ชายแดนในพื้นที่ดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมให้ปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศไทยและพม่ามีเพิ่มสูงขึ้นตามปริมาณการค้าที่เพิ่มสูงขึ้นด้วย

2) **ด้านการเมือง**²⁹ โครงสร้างทางการเมืองของพม่าจะมีความสำคัญในฐานะเป็นปัจจัยต่อการกำหนดบทบาทของภาคเศรษฐกิจ โดยพม่าปกครองด้วยระบอบทหาร โดยนโยบายของพม่า ถือความมั่นคงของรัฐบาลทหารเป็นสำคัญและปัญหาชนกลุ่มน้อยอีก 7 กลุ่ม ได้แก่ คะฉิ่น , คะยาห์ , กะเหรี่ยง , รัฐชิน , รัฐมอญ , รัฐยะไข่ และรัฐฉาน ซึ่งถึงแม้ส่วนใหญ่ทางรัฐบาลจะควบคุมได้แต่ในช่วงแต่ละพรมแดนรัฐบาลก็ยังไม่ควบคุมได้ ยุทธศาสตร์หลักของพม่าในการพัฒนาประเทศ ปัจจุบันพม่าพึ่งพารายได้จากการค้าชายแดนกับการท่องเที่ยวจากต่างประเทศเป็นหลัก แต่ยังคงประสบปัญหาอย่างหนักในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเนื่องจากปัญหาความขัดแย้งภายในประเทศ รวมถึงจากการถูกกีดกัน (Sanction) จากประชาคมระหว่างประเทศโดยรัฐบาลพม่าได้ประกาศยุทธศาสตร์แห่งชาติของพม่า ซึ่งประกอบด้วย 3 ประการหลัก(Three National Causes) คือ การสร้างเสถียรภาพ ความเป็นเอกภาพ และความมั่นคงในอธิปไตยของชาติ และได้ประกาศวัตถุประสงค์ทางการเมืองหลัก 4 ประการ (Four Political Objectives) คือ

- 1) ความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ
- 2) ความปรองดองแห่งชาติ
- 3) การมีรัฐธรรมนูญฉบับใหม่
- 4) การพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้าและทันสมัยควบคู่กับการมีรัฐธรรมนูญฉบับใหม่

²⁹ พรพิมล ตรีโชติ , วัชรินทร์ ยงศิริ , อติศร เสมอแย้ม และชลา จิตติประทุม. การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง. หน้า

ข้อคิดเห็น

ศักยภาพของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อบนขนส่งของไทยกับพม่าจะต้องให้ความสำคัญของนโยบายการต่างประเทศของพม่าคือต่อต้านการแทรกแซงกิจการภายในโดยรัฐบาลพม่ามักอ้างว่ากำลังสร้างความเป็นปึกแผ่นของชาติจึงไม่ต้องการให้ฝ่ายใดเข้ามาก้าวท้าวกิจการภายในของพม่า โดยรัฐบาลทหารของพม่าต่อต้านทั้งระบบประชาธิปไตยและความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งจะต่างไปจากประเทศอื่นซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและเป็นปัญหาการเชื่อมโยงการขนส่งของไทย แนวคิดของพม่าจะมีการควบคุมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้จำกัด โดยเห็นว่าประเทศตะวันตกบางกลุ่มเป็นพวกล่าอาณานิคมแบบใหม่ ไม่ต้องการให้พม่ามีความสงบและพยายามเข้ามายุ่งเกี่ยวและแทรกแซงกระบวนการปรองดองแห่งชาติ โดยใช้การใช้การลงทุนและการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือและจะส่งผลกระทบต่อรัฐบาลพม่าประสบปัญหาการเมืองภายในประเทศดังกล่าว การดำเนินนโยบายต่างประเทศของพม่าจึงมุ่งที่การรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศที่จะเอื้อประโยชน์ต่อพม่าและไม่ดำเนินการใด ๆ ที่จะกระทบต่อเสถียรภาพและความมั่นคงของรัฐบาลพม่าโดยตรง ทั้งนี้ ประเทศที่พม่าเห็นว่าเป็นมิตรส่วนใหญ่เป็นประเทศในภูมิภาคอินโดจีน โดยให้ความสำคัญต่อมาเลเซียและเวียดนาม สำหรับประเทศไทยหลังการปฏิวัติเมื่อกลางปี 2548 โดย พลเอกอาวุโสหม่องเอ มีอำนาจที่แท้จริง ความสัมพันธ์ไทยกับพม่าไม่ค่อยจะราบรื่น

ศักยภาพของพม่าไม่มีโอกาสที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค อย่างไรก็ดี ด้วยศักยภาพด้านทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ และการมีที่ตั้งซึ่งจะเป็นเส้นทาง Land Bridge ประเทศไทยจึงควรใช้นโยบายระหว่างประเทศกับพม่าในลักษณะเศรษฐกิจการเมือง โดยให้มีความยืดหยุ่นสูง โดยให้ความช่วยเหลือพม่าทั้งด้านการเงิน , การคมนาคมขนส่ง , ด้าน Contract Farming โดยพยายามให้พม่าพึ่งพิงไทยให้มากที่สุด นโยบายของพม่าต่อการที่ไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ไม่ใช่ประเด็นสำคัญของรัฐบาลพม่า ตราบใดที่ไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงภายในของรัฐบาลพม่า ดังนั้น พม่าจึงไม่ใช่คู่แข่งและไม่ใช่ภัยคุกคามต่อเศรษฐกิจและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยไทยควรใช้ ประเทศพม่าให้เป็นประโยชน์กับไทยในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคในฐานะประเทศสะพานเชื่อมโยงให้กับไทยไปสู่จีน , อินเดีย , บังคลาเทศ และใช้ประโยชน์ จากความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากร และแรงงานราคาถูกจากประเทศพม่า อย่างไรก็ดี นโยบายของการย้ายเมืองหลวงจากนครย่างกุ้งไปเป็นเมืองหลวงใหม่ชื่อ "พะยิ่นมานา (Pyinmana) หรือคนไทยเรียก ปิ่นมณา" อยู่ห่างจากร่างกุ้งไปทางเหนือประมาณ 330 กิโลเมตร จะมีผลกระทบต่อแผนพัฒนาเส้นทางหมายเลข 9 ของ GMS และมีผลกระทบต่อโครงการพัฒนาเส้นทางทางขนส่งเชื่อมโยงกับไทย

6.2.4 วิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศลาว

สปป.ลาว เป็นประเทศที่แม่น้ำโขงเป็นทางยาวรองจากประเทศจีน คือ 1,744 กิโลเมตร โดยเป็นเส้นกั้นชายแดนไทย 955 กิโลเมตร และไหลผ่านเข้าไปในแผ่นดิน 789 กิโลเมตร โดยลาวมีพรมแดนติดกับไทย 1,810 กิโลเมตร การที่ลาวตั้งอยู่ท่ามกลางกลุ่มประเทศอาเซียน และมีพรมแดนติดต่อกับ เวียดนาม และ จีนตอนใต้ การเพิ่มจุดผ่านแดนเพื่อให้สามารถใช้ลาวเป็นทางผ่านในการส่งสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศเวียดนามและจีนตอนใต้ อีกทั้งลาวเป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้วยพลังงานไฟฟ้า และทรัพยากรธรรมชาติเหมาะแก่การเป็นฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมในอนาคต การพัฒนาแรงงานของลาวซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ ให้มีศักยภาพและความสามารถเป็นที่ยอมรับของกลุ่มประเทศในและภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สร้างผู้ประกอบการที่มีความรู้ในการทำธุรกิจกับต่างประเทศ กำหนดนโยบายของภาครัฐให้แน่นอน มีระยะยาวโดยมีการเปลี่ยนแปลงน้อยครั้ง ลดปัญหาการคอร์รัปชันของข้าราชการ พัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของลาว เพื่อให้โครงการลงทุนขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้ามา ลงทุนในลาวได้ ประเทศลาวถือเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลเป็น Land Lock แต่ลาวก็มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลกับทั้งไทยและเวียดนาม โดยลาวก็ประกาศตัวเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงขนส่งภายในแผ่นดินของอนุภูมิภาคประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Regional Land Link HUB) เพราะเส้นทางหมายเลข 9 หรือ East-West Corridor ก็ผ่านประเทศลาวประมาณ 210 กิโลเมตร ปัญหาของ สปป.ลาว ก็คือ ยังคงเป็นประเทศสังคมนิยม มีการปกครองแยกออกเป็นแขวงภายใต้การปกครองของเจ้าแขวง ซึ่งจะมีอำนาจในแขวงของตนเองอย่างไม่จำกัด ทำให้เป็นปัญหาในการทำข้อตกลงและการร่วมมือระหว่างประเทศ โดยทาง สปป.ลาว ยังคงมีความหวาดระแวงประเทศไทยและให้น้ำหนักกับทางประเทศเวียดนามมากกว่าไทย³⁰

ประเทศ สปป.ลาว ได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร (GSP) จากสหรัฐอเมริกา และยุโรป ประกอบกับลาวมีพรมแดนติดต่อกับไทย จีน เวียดนาม พม่า และกัมพูชา จึงได้เปรียบในการติดต่อทำการค้ากับกลุ่มประเทศดังกล่าวในการส่งสินค้าผ่านลาวไปยังประเทศที่สาม ลดอุปสรรคของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศลาว เพิ่มอำนาจการซื้อ สร้างโอกาสในการไหลเข้าของเงินตราต่างประเทศ เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานของประเทศได้รับการพัฒนา พัฒนากฎระเบียบต่าง ๆ ให้ทันสมัย มีความยืดหยุ่น เพื่อลดปัญหาและได้รับความสะดวกในการติดต่อของนักธุรกิจต่างชาติ

³⁰ สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ (กระทรวงมหาดไทย) และกระทรวงการต่างประเทศ, "คู่มือปฏิบัติงานของข้าราชการในพื้นที่ชายแดน", หน้า 9-10

ตารางที่ 6- 4 แสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ของประเทศลาว³¹

จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> - มีพรมแดนติดต่อกับเวียดนาม และจีนตอนใต้ - มีแหล่งพลังงานไฟฟ้า - มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ - มีวัฒนธรรมและประเพณีดั้งเดิม - มีแหล่งประวัติศาสตร์ 	<ul style="list-style-type: none"> - แรงงานไร้ฝีมือ - ขาดผู้ประกอบการที่มีความรู้การทำธุรกิจกับต่างประเทศ - ประชาชนมีอำนาจซื้อน้อย - นโยบายภาครัฐมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย - ข้าราชการมีการคอร์รัปชันสูง - สาธารณูปโภคไม่ได้รับการพัฒนา - กฎ ระเบียบต่าง ๆ ล้าสมัย ขาดความยืดหยุ่น - ไม่มีความมั่นคงด้านเงินตรา 	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับสิทธิพิเศษ MFN และ GSP จากสหรัฐและยุโรป - มีความได้เปรียบต่อการทำการค้า การส่งสินค้าผ่านลาวไปประเทศที่สาม - สามารถเปิดจุดผ่านแดนถาวรเพิ่มเติมเพื่อความคล่องตัวด้านการค้า - มีศักยภาพในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ โดยความร่วมมือด้านเงินทุนจากกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และกลุ่มประเทศเงินทุน 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดแคลนเงินตราต่างประเทศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน - ขาดความสนใจด้านลงทุนจากต่างประเทศ - กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติยังมีน้อย

6.2.4.1 แนวทางการค้า การลงทุน และการขนส่งระหว่างไทยกับ สปป.ลาว

ประเทศลาว มีความอุดมสมบูรณ์ โดยภาครัฐมีนโยบายการส่งเสริมการเกษตรของประเทศลาวในปัจจุบันมุ่งเน้น การเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร การรักษาป่าและการยุติการทำไร่เลื่อนลอย การผลิตผลผลิตทางการเกษตรเพื่อการค้า ส่งเสริมการเลี้ยงสัตว์เพื่อป้องกันการบุกรุก

³¹ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย), “โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง.”, หน้า 16

พื้นที่ป่า ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมเกษตรส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์วิจัยและบริการ
 การเกษตรแก่เกษตรกร การผลิตและการแปรรูป นโยบายดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายการค้า
 และการลงทุนของประเทศไทยโดยการขยายฐานการผลิตไปยัง สปป.ลาว โดยการทำ Contact
 Farming และการเข้าไปขอสัมปทานปลูกข้าวในลาว ทำให้มีการยกระดับมาตรฐานการเพาะปลูก
 และมาตรฐานสินค้าเกษตรที่ไทยจะซื้อกลับมาเพื่อการแปรรูปในไทย

1) การค้า³² ไทยเป็นประเทศที่ลาวนำเข้าสินค้ามากที่สุด คิดเป็นประมาณร้อยละ
 50 ของการนำเข้าทั้งหมด แต่เนื่องจาก สปป.ลาวมีประชากรเพียง 5 ล้านคน ทำให้ปริมาณการค้ามี
 จำนวนไม่มากนัก ในปี 2546 การค้าไทย-ลาว มีมูลค่ารวม 23,220.70 ล้านบาท โดยไทยได้ดุลการค้า
 14,627.10 ล้านบาท อย่างไรก็ตามการค้ากับ สปป.ลาว อีกประมาณร้อยละ 30 เป็นการค้าชายตาม
 แนวชายแดน และจุดผ่านแดนควรเพิ่มจุดผ่านแดนเพิ่มขึ้น และประเทศลาวต้องมีการปฏิรูประบบ
 การค้าชายแดนให้เข้าสู่ระบบสากล โดยแก้ไขปัญหาคอขวดการค้าชายแดน ซึ่งแต่ละแขวงจะมี
 กฎเกณฑ์ที่ต่างกัน จึงต้องเร่งปรับปรุงกระบวนการผ่านแดนให้สะดวกรวดเร็ว ประเทศ สปป.ลาว
 มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเวียดนามตอนเหนือและกลาง ประเทศไทยได้ให้สิทธิพิเศษทางภาษี
 AISP³³ กับ สปป.ลาว เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการนำเข้าสินค้าจากไทย โดยได้รับการยกเว้นภาษี ซึ่ง
 จะส่งเสริมต่อการประหยัดต้นทุน และเวลาในการขนส่งสินค้าผ่าน สปป.ลาว ไปยังประเทศ
 เวียดนาม สักยภาพในการที่ลาวต้องพึ่งพาไทยและเป็นการส่งเสริมต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์
 ของไทย

2) การลงทุน³³ ประเทศไทยมีการลงทุนในลาวมากที่สุด แสดงถึงศักยภาพของ
 ไทยในการที่ใช้ประโยชน์จากลาว สาขาไทยไปลงทุนมากที่สุด คือ พลังไฟฟ้า , ขนส่งโทรคมนาคม
 ส่วนสาขาอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ มีเป้าหมายเพื่อพึ่งพาวัตถุดิบ แรงงาน และพลังงานเพื่อการผลิต
 ทั้งสินค้าอุปโภค – บริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดภายในประเทศ สปป.ลาว และ
 เพื่อการส่งออก ภายใต้กรอบข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ ACMECS โดยโครงการเมือง

³² กระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงมหาดไทย, "ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน : ECS กับ
 โอกาสและสู่ทางการค้าและการลงทุนตามเส้นทางหมายเลข 9," เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการ เสนอที่ โรงแรมพลอยพลาซ่า
 จังหวัดมุกดาหาร วันที่ 26 กรกฎาคม 2547. (เอกสารไม่ตีพิมพ์และเผยแพร่), หน้า 14

AISP : ASEAN Integration System of preference เป็นสิทธิพิเศษทางภาษีอากรขาเข้าแต่ประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่เป็นการ
 ยกเว้นอากรขาเข้าแบบ One Way Free Trade (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายต่างประเทศ (กระทรวงมหาดไทย) และกระทรวงการต่างประเทศ
 2548 : 12)

³³ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย), "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับ
 ประเทศในอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง," หน้า 24

พี่เมืองน้องกับลาว (Sister Cities) ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจด้านการค้า การลงทุน เชียงของ และเชียงแสน เป็นพื้นที่ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างประเทศเป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนเชียงราย ซึ่งครอบคลุม 3 เมืองหลักชายแดน แม่สาย เชียงแสน และเชียงของ ส่วนจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งอยู่ในเส้นทางสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และแนวเส้นทางถนนเศรษฐกิจอาเซียนหมายเลข 9 พัฒนาเป็นประตูสู่เวียดนามตอนกลาง โดยจะมีเขตเศรษฐกิจชายแดน เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมและศูนย์กระจายสินค้าเพื่อสนับสนุนการผลิตในสหวนนะเขต (Savan-Seno Special Economic Zone) โดยมุ่งเน้นเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เพื่อเชื่อมโยงไทย สปป.ลาว และเวียดนาม

3) การขนส่ง ลาวเป็นประเทศไม่มีทางออกทะเล โดยมีข้อตกลงขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว นโยบายการเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาค โอกาส และความสำเร็จขึ้นอยู่กับปัจจัยความร่วมมือระหว่างประเทศของลาวในการที่จะให้ไทยใช้เป็น Land Bridge เชื่อมโยงกับเวียดนามและจีนตอนใต้ ภายใต้กรอบ GMS ได้ มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงในปัจจุบัน 2 จุด คือ หนองคาย-ท่านาแร่-กำแพงเวียงจันทน์ และอีกแห่งซึ่งกำลังจะเสร็จในปี 2549 คือ ที่มุกดาหาร-สหวนนะเขต โดยมีโครงการก่อสร้างอีก 2 สะพาน คือ สะพานแห่งที่ 3 ที่อำเภอเชียงของ-ห้วยทราย-แขวงบ่อเต็น โดยมีเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศจีนจากเชียงของ- บ่อแก้ว-อุดมไซ-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-บ่อหาน ไปจนถึงเมืองคุนหมิง ซึ่งคาดว่าในปี 2550 จะแล้วเสร็จ ก็จะเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งเชื่อมโยงไทย-ลาว-จีน ซึ่งเส้นทางเชื่อมโยงไทย-ลาว มีดังนี้ เส้นทางที่ 1 เชียงของ – บ้านห้วยทราย , เชียงแสน – ดันผึ่ง , เส้นทางที่ 2 ห้วยโก๋น – เมืองเงิน , หนองคาย – ท่านาแล้ง , เส้นทางที่ 3 นครพนม-ท่าแขก , มุกดาหาร-สหวนนะเขต , เส้นทางช่องเม็ก-ปากเซและท่าลี่ – แก่งท้าว ส่วนอีกแห่งจะเป็นสะพานเชื่อมโยงจังหวัดนครพนมกับท่าแขก โดยใช้เส้นทางหมายเลข 8 ไปท่าเรือวินซ์ของเวียดนาม³⁴

6.2.4.2 ศักยภาพของการเชื่อมโยงขนส่งสินค้าผ่านแดนทางถนนที่สำคัญระหว่างประเทศไทย-ลาว

ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว)³⁵ มีแนวชายแดนติดต่อกันเป็นระยะทางประมาณ 1,810 กิโลเมตร มีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดนของไทย

³⁴ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย). "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง." หน้า 25

³⁵ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (กระทรวงคมนาคม). "รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2." หน้า 6-128

11 จังหวัด คือ หนองคาย มุกดาหาร อุบลราชธานี นครพนม เลข น่าน พะเยา อุดรดิตต์ เชียงราย พิชญโลก และอำนาจเจริญ โดยมีจุดเชื่อมต่อติดต่อกันระหว่างกัน 35 แห่ง ทั้งที่เป็นจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างไทย-ลาว มีการดำเนินการทั้งในลักษณะการขนส่งข้ามแดนและการขนส่งผ่านแดน เนื่องจากลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทะเล จึงต้องพึ่งพาประเทศเพื่อนบ้านเพื่อนำเข้าและส่งออกสินค้า ไทยและลาวได้จัดทำข้อตกลงทางศุลกากรเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยด่านที่มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนระหว่างไทย-ลาว ได้แก่

1) ด่านสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 1 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย-เวียงจันทน์ รถบรรทุกของแต่ละฝ่ายสามารถข้ามสะพานมิตรภาพเพื่อไปส่งสินค้าตามเงื่อนไขและระเบียบที่กำหนดไว้ของแต่ละฝ่าย สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถวิ่งเข้า-ออกได้ แต่ต้องได้รับอนุญาตและปฏิบัติตามข้อกำหนดของแต่ละฝ่าย โดยมีเส้นทางถนนเชื่อมโยง จังหวัดหนองคายกับกำแพงนครเวียงจันทน์และไทยมีโครงการสร้างทางรถไฟเชื่อมจากฝั่งไทย จนไปถึงท่านาแร่ฝั่งลาวและอยู่ระหว่างการตกลงกันในการเชื่อมต่อไปจนถึงนครเวียงจันทน์ ซึ่งลาวกำลังพิจารณาโครงการร่วมกับจีนหรือประเทศฝรั่งเศสในการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงไปหลวงพระบาง-อุดมไซ-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-คูนหมิง และลาวภายใต้ข้อตกลง GMS มีโครงการสร้างถนนสาย 12 เชื่อมโยงไปท่าเรือวุง-อาน ของเวียดนาม ซึ่งจะเชื่อมไปถึงนครฮานอย-ไฮฟอง และนิคมอุตสาหกรรมหนานหนิงในมณฑลกว๋างสีของจีน

2) ด่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต เป็นประตูเศรษฐกิจ Gateway ของทางหลวงอาเซียนสาย 9 เส้นทาง East-West Corridor เชื่อมโยงเมืองสะหวันนะเขต ซึ่งลาวกำลังส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ซึ่งลาวหวังจะให้มีการลงทุนเพื่อทำอุตสาหกรรมและพัฒนาลาว แต่ยังมีปัญหา นักลงทุนไม่มาลงทุนเพราะลาวขาดปัจจัย ด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง สำหรับเมืองคันทะบุรี-เมืองพินท์ ซึ่งต่อเนื่องกับพรมแดนเวียดนาม โดยมีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เมืองลาวบาว ซึ่งเวียดนามส่งเสริมการลงทุน ซึ่งประเทศไทยก็มีภาคอุตสาหกรรมประเภทปูนซีเมนต์และเซรามิกไปลงทุน ถนนสาย 9 จากตรงนี้ยังผ่านนครเว้ และไปสู่เมืองท่าดานัง (ซึ่งเวียดนามมีการขุดอุโมงค์ใต้อ่าวทะเลภูเขา)

3) โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งเชื่อมโยงเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้วของลาว โดยมีโครงการสร้างสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ซึ่งมีมูลค่า 1,600 ล้านบาท ประเทศไทยจะออกให้ครึ่งหนึ่ง ส่วนที่เหลือประเทศจีนและลาวจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย โดยเส้นทางนี้จะเส้นทางสำคัญที่จะเชื่อมโยงประเทศจีนได้อย่างแท้จริง โดยมีถนน

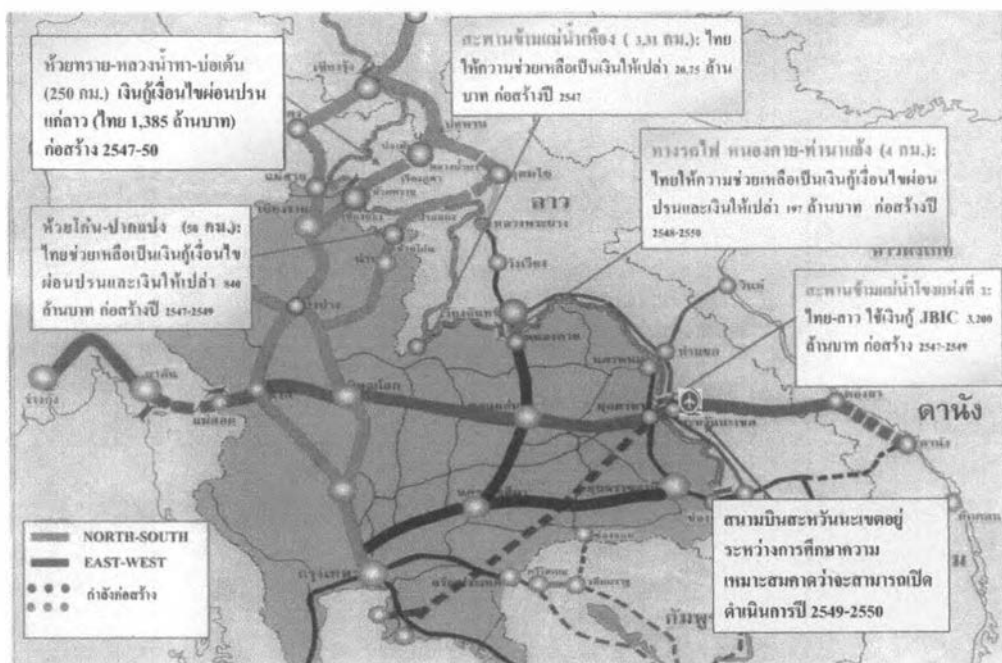
จากฝั่งไทย-บ่อเต็น-หลวงน้ำทา-บ่อหาน-กวนเล่ย ซึ่งเป็นเมืองท่าฝั่งแม่น้ำโขงของจีน และเชื่อมโยงไปนครคุนหมิง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2550

4) โครงการสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 นครพนม จ.นครพนมกับเมืองท่าแขก โดยรัฐบาลไทยมีโครงการก่อสร้างสะพาน งบประมาณ 1,000 ล้านบาท กำลังกำหนดจุดก่อสร้าง โดยปัจจุบันมีการขนถ่ายสินค้าโดยแพขนานยนต์ข้ามฟาก และการขนส่งผู้โดยสารโดยใช้บริการเรือข้ามฟากไปยังเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ของ สปป.ลาว ซึ่งมีเส้นทางหมายเลข 8 ซึ่งอยู่ในโครงการพัฒนาของ GMS เชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนาม โดยสภาพถนนในเวียดนามดีกว่าในลาว

5) ด้านศุลกากรบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย โดยใช้แพขนานยนต์ขนรถบรรทุก สินค้าข้ามฟาก ปัจจุบัน สปป. ลาวได้ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมจากเมืองปากซันผ่านหลักซาวไปยังตอนเหนือของประเทศเวียดนาม

6) ด้านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี เป็นด้านติดต่อกันทางบก ซึ่งรถบรรทุก และรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถเดินทางข้ามพรมแดนและมีเส้นทางจากแขวงจำปาสักเชื่อมต่อไปยัง เวียดนามและกัมพูชาได้

รูปภาพที่ 6- 6 เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยง สปป.ลาว - ไทย



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

6.2.4.3 เศรษฐกิจการเมืองของประเทศ สปป.ลาว

1) **ด้านการเมือง**³⁶ สปป.ลาว การเมืองเป็นระบบสังคมนิยมพรรคคอมมิวนิสต์ โดยคณะปฏิรูปโรจะเป็นผู้บริหารสูงสุด โดยมีเจ้าแขวงต่างๆ มีอำนาจเบ็ดเสร็จในการบริหารพื้นที่ ประเทศลาวจึงมีการปกครองในลักษณะ Federal State ด้วยประวัติศาสตร์ ซึ่งมีอดีตที่ไม่ค่อยจะดีต่อกัน ทำให้คนลาวและภาคการเมืองของลาว จะมีความระแวงไทยและทางรัฐบาลลาว ก็ประสงค์จะลดการพึ่งพาไทย นโยบายการเปิดตลาดการค้าที่ไทยเรียกว่า “เปลี่ยนสนามบินเป็นสนามการค้า” ของไทยในอดีต ถูกลาวมองว่าเป็นเพราะ “นโยบายทางทหารของไทยไม่อาจชนะลาวได้” จึงใช้เศรษฐกิจนำแทนทางทหารเพื่อยึดประเทศลาว ซึ่งแนวคิดเป็นสิ่งที่ประเทศไทยจะมองข้าม ไม่ได้ เพราะลาวยังคงมีความหวาดระแวงไทยอยู่มาก เนื่องจากเป็นปัญหาทางประวัติศาสตร์ที่ลาว ยังคงใช้เป็นบทเรียนในการสอนหนังสือในโรงเรียน ดังนั้น การดำเนินกิจกรรมทางการเมืองกับลาวจะต้องมีความยืดหยุ่นและอ่อนไหว โดยที่ผ่านมารัฐบาลไทยใช้การทูตแบบทางการและไม่ทางการผ่านสมาคมไทย-ลาว และระดับคณะกรรมการชายแดนของแต่ละพื้นที่

2) **ด้านเศรษฐกิจ**³⁷ ปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญที่เอื้ออำนวยต่อด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการขยายการค้าและการลงทุนระหว่างไทย-ลาว ได้แก่ การที่ไทยและลาวมีพรมแดนติดต่อกันทางบก 702 กม. และทางน้ำ 1,108 กม. มีความคล้ายคลึงด้านภาษาและวัฒนธรรม การติดต่อไปมาหาสู่และค้าขายระหว่างประชาชน ทั้งสองประเทศตามบริเวณชายแดน และการที่ลาวจำเป็นต้องอาศัยไทยเป็นเส้นทางออกทะเลเพื่อค้าขายกับประเทศภายนอก นับตั้งแต่ปี 2529 ลาวได้เปลี่ยนนโยบายจากการยึดถือแนวทางสังคมนิยมที่รัฐควบคุมกลไกการผลิตอย่างเข้มงวด มาเป็นการใช้แนวทางเศรษฐกิจแบบกลไกตลาดที่ลาวเรียกว่า “จินตนาการใหม่” (New Economic Mechanism : NEM) เปิดการติดต่อกับประเทศในโลกรเสรี โดยส่งเสริมการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศมากขึ้น และปรับระบบเศรษฐกิจเข้าสู่ระบบตลาดเสรี ในขณะเดียวกัน ไทยมีศักยภาพในการลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น ทำให้โอกาสที่ไทยจะทำการค้าและการลงทุนกับลาวเปิดกว้างขึ้นเป็นลำดับ ศักยภาพที่ไทยเหนือกว่าประเทศคู่แข่งในทุกๆด้านส่งผลให้ ประเทศไทยเป็นประเทศที่ลาวนำเข้าสินค้ามากที่สุด ติดต่อกันมาเป็นเวลาหลายปี คิดเป็นอัตราส่วนประมาณครึ่งหนึ่งของสินค้านำเข้าทั้งหมด ซึ่งสินค้าส่งออกจากไทยที่สำคัญ ได้แก่ สินค้าเชื้อเพลิง เครื่องใช้ไฟฟ้า ยานพาหนะและอุปกรณ์ชิ้นส่วน สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าอุตสาหกรรม การเกษตร สินค้านำเข้าจากลาวที่สำคัญ

³⁶ พรพิมล ตรีโชติ , วัชรินทร์ ขงศิริ , อติศร เสมี่ยม และชปา จิตติประทุม, การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

³⁷ กระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงมหาดไทย, “ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน : ECS กับโอกาสและสู่ทางการค้าและการลงทุนตามเส้นทางหมายเลข 9, หน้า 14

ได้แก่ ไม้และไม้แปรรูป สินค้าประมงและปศุสัตว์ สินค้ากสิกรรม สินค้าแร่ สิ่งทอ สำหรับด้านการลงทุน ไทยเป็นประเทศที่ลงทุนในลาวมากที่สุด ตั้งแต่ปี 2531-กพ. 2545 บริษัทไทยได้รับอนุมัติโครงการลงทุนในลาวจำนวน 272 โครงการ มีมูลค่าประมาณ 2.68 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ สาขาที่มีการลงทุนมาก ได้แก่ พลังงานไฟฟ้า ขนส่งและโทรคมนาคม ธุรกิจโรงแรมและการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมและหัตถกรรม

ข้อคิดเห็น

สปป.ลาว กำลังมีแนวคิดในการพัฒนาเขตอุตสาหกรรม แต่เนื่องจากเป็น Land Lock และขาดบุคลากร เห็นว่า สปป.ลาว ควรจะให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเพราะลาวมีจุดท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรม ไม่ต้องลงทุนมาก ไทยควรใช้ประโยชน์จากลาวไม่ใช่เน้นด้านเป็นทางผ่าน (Land Bridge) ซึ่งลาวมองว่าไทยเอาเปรียบ ซึ่งไทยควรให้ทางลาวได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยว ซึ่งรัฐบาลควรสนับสนุนเป็นแกนนำให้ภาคเอกชน เพราะลาวไม่มีภาคอุตสาหกรรมในการรองรับเส้นทางโลจิสติกส์จากไทย โดยเฉพาะเส้นทางจากจังหวัดมุกดาหาร ไปจากสะพานนะเขตของลาวที่จะไปเชื่อมต่อกับเส้นทาง East-West Corridor หรือทางหมายเลข 9 ซึ่งเชื่อมต่อกับท่าเรือคานังของเวียดนาม ซึ่งค่าขนส่งของลาวยังสูงมากไม่มีสถานีเปลี่ยนถ่ายประเภทพาหนะ ซึ่งเป็นคู่ทางที่ภาคธุรกิจของไทยสามารถใช้ประโยชน์ในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในประเทศลาว โดยใช้ศักยภาพที่เหนือกว่า สำหรับด้านลงทุนการใช้ประโยชน์จากเขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวันนะเขตซึ่งยังเป็นที่ย่างงเปล่า จะต้องหาจุดให้ได้ว่านักลงทุนไทยจะใช้หรือได้ประโยชน์อะไร ทั้งนี้ ประเทศ สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีเนื้อที่กว้างขวางและพื้นดินมีความอุดมสมบูรณ์ โดยที่มีพลเมืองเพียงไม่กี่ล้านคน ทั้งนี้ โดยอาศัยศักยภาพจากพื้นที่ซึ่งอุดมสมบูรณ์ ทั้งนี้ ปัจจุบันประเทศ ลาว ได้มีโครงการรับจ้างปลูกข้าวเพื่อการส่งออก โดยบริษัทของจีนและไทยต่างมุ่งหวังเข้าไปใช้ผืนดินที่อุดมสมบูรณ์ในการปลูกข้าวพันธุ์ใหม่ๆเพื่อการส่งออก โดยการทดลองปลูกข้าวพันธุ์จิงชิง (Chongqing) ซึ่งเป็นข้าวเมล็ดขาวพันธุ์ผสมของจีน ในการทดลองปลูกในเขตเมืองไซธานี ของนครเวียงจันทน์ มีความประสบความสำเร็จอย่างดี นอกจากนี้บริษัทผู้ส่งออกข้าวรายใหญ่ของลาวกับบริษัทค้าข้าวรายใหญ่ของไทยยังได้ร่วมกันเพื่อปลูกข้าวเพื่อการส่งออก โดยตั้งเป้าส่งออกไปยังตลาดยุโรป บริษัทผู้ส่งออกข้าวรายใหญ่ของทั้ง 2 ประเทศคือ บริษัทเจียมเม้ง จำกัด ของไทย และบริษัทเคพี (KP) จำกัด จากลาว (ได้ลงนามในข้อตกลง เมื่อวันที่ 16 พ.ย. 2547) ในการร่วมกันลงทุน โดยบริษัททางฝ่ายไทยจะถือหุ้น 60% ที่เหลือเป็นของบริษัทลาว ภายใต้โครงการดังกล่าว จะมีการทดลองปลูกข้าวพันธุ์ ในเนื้อที่ 3,660 ไร่ ในแขวงเวียงจันทน์ และในนครเวียงจันทน์ และจะเพิ่มเนื้อที่การปลูกอีก 13,420 ไร่ ในปี พ.ศ. 2553 โดยตลาดสำคัญจะเป็นประเทศจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นตลาดใหญ่ที่มีผู้บริโภค

กว่า 300 ล้านคน ทั้งนี้ ประเทศลาวมีศักยภาพในฐานะเป็น Land Bridge ของไทยในการเชื่อมโยง การขนส่งไปจีน โดยผ่านเส้นทางหมายเลข 9 และ 12 และ R3A

ด้วยศักยภาพของประเทศลาว คงไม่มีความสามารถที่จะแข่งขันเป็นศูนย์กลาง ขนส่งกับไทย แต่หากประเทศไทยต้องการประสบความสำเร็จในการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของ อนุภูมิภาค จะต้องใช้ศักยภาพของลาว ซึ่งมีพรมแดนติดต่อกับจีนตอนใต้กัมพูชา และเวียดนาม โดยการใช้ลาวเป็นสะพานขนส่ง (Land Bridge) เข้ามาใน โซ่อุปทานขนส่งกับไทย ความสำเร็จอยู่ที่ จะต้องให้ประเทศลาวได้ประโยชน์จากการเป็น Inland Logistics HUB และต้องจัดความ หวาดระแวงที่ลาวมีต่อไทยภายใต้สถานการณ์ทางการเมืองที่แตกต่างกันซึ่งจะเป็นประเด็นที่ เกี่ยวข้องกับเศรษฐศาสตร์การเมือง

6.2.5 วิเคราะห์ศักยภาพและการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศกัมพูชา

ประเทศกัมพูชาเป็นประเทศเพื่อนบ้านทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของไทย มีแนว ชายแดนติดต่อกันเป็นระยะ 789 กิโลเมตร โดยมีแม่น้ำโขงไหลผ่านเข้าไปในแผ่นดินเป็นระยะทาง ประมาณ 490 กิโลเมตร โดยเริ่มจากจังหวัดสตึงแตรง และไหลผ่านนครพนมเปญ โดยทะเลสาบ “มีโตนเลสาบ” ซึ่งเป็นทะเลสาบขนาดใหญ่ของกัมพูชาได้รับน้ำจากแม่น้ำโขง ประเทศกัมพูชามี อาณาเขตทางทิศเหนือติดกับลาวและ ทิศตะวันออกติดกับเวียดนาม ทำให้ไทยมีความได้เปรียบ ด้านการส่งออกสินค้าผ่านแดน ไปยังประเทศลาวและเวียดนามได้ รวมทั้งกัมพูชาเป็นประเทศที่ อุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติอย่างมากเหมาะที่จะใช้เป็นฐานการผลิตทางอุตสาหกรรม ระบบสาธารณูปโภคของประเทศกัมพูชายังไม่ได้รับการพัฒนาแรงงานที่มีอยู่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ รวมทั้งขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในการทำธุรกิจต่างประเทศ กฎระเบียบด้านการค้า มี การเปลี่ยนแปลงบ่อย และระบบราชการกัมพูชามีการคอร์รัปชันสูง ในอนาคตหากการเมือง ภายในประเทศมีความมั่นคงและเส้นทางขนส่งได้มีการพัฒนา ไทยจะสามารถใช้กัมพูชาเป็น ทางผ่านเพื่อส่งสินค้าเข้าไปสู่เวียดนาม โดยใช้กัมพูชาเป็นฐานในการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออก โดยอาศัยสิทธิพิเศษที่กัมพูชาได้รับทั้ง GSP จากประเทศตะวันตก รวมทั้งใช้ทรัพยากรที่มีอย่าง อุดมสมบูรณ์ในประเทศกัมพูชาที่สำคัญกัมพูชามีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ที่ได้รับความ สนใจในระดับโลก เช่น นครวัด-นครธม ซึ่งไทยจะสามารถใช้ประโยชน์ในการท่องเที่ยวแบบ เชื่อมโยงและการไปลงทุนเกี่ยวกับธุรกิจโรงแรม อย่างไรก็ดี กัมพูชาขาดเสถียรภาพทางการเมือง และระบบการเงินการธนาคาร รวมทั้งมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบบ่อยครั้ง ทำให้นักลงทุน ต่างชาติชะลอการเข้าไปลงทุนในกัมพูชา ประเทศกัมพูชายังไม่ตื่นตัวด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ แต่

ได้รับการช่วยเหลือจากทั้งไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ และ ADB ในการพัฒนาท่าเรือสีหนุวิลล์ ซึ่งเป็นแนวเชื่อมโยงเส้นทาง North-South Corridor หรือทางหลวงอาเซียน³⁸

ไทยและกัมพูชามีอาณาเขตติดต่อกันเป็นแนวยาว สินค้าของไทยมีคุณภาพสูงกว่าประเทศคู่แข่ง รูปแบบสวยงาม เป็นที่พอใจของตลาดกัมพูชาเพราะชาวกัมพูชานิยมสินค้าไทยตามการโฆษณาทางสื่อโทรทัศน์ไทย ทำให้สินค้าไทยเป็นที่รู้จักแพร่หลายมากกว่าสินค้าจากประเทศอื่น ๆ การกระจายสินค้าไทยเข้าสู่ตลาดกัมพูชาทางด้านชายแดนมีปริมาณมากทำให้สินค้าไทยครองตลาดต่างจังหวัดของกัมพูชาได้มากกว่าประเทศคู่แข่ง อีกทั้งผู้นำเข้ารายใหญ่ ๆ ของกัมพูชามักจะเป็นหุ้นส่วนกับพ่อค้าไทย ซึ่งจะเป็นผู้นำเข้าสินค้าไทยเข้าไปกระจายต่อให้กับพ่อค้าส่งและพ่อค้าปลีกในตลาดกัมพูชา ทำให้สินค้าไทยสามารถกระจายอยู่ทั่วทุกตลาดในกัมพูชา นักธุรกิจไทยเข้าไปลงทุนในกัมพูชาเป็นจำนวนมาก ทำให้การสั่งซื้อสินค้าวัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมจากไทยมีมากกว่าประเทศจีนและไทยยังใช้ประเทศกัมพูชาเป็นฐานกระจายสินค้าเข้าไปในประเทศลาวและเวียดนาม

ตารางที่ 6-5 แสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค(SWOT)ของประเทศกัมพูชา³⁹

จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> - มีอาณาเขตติดกับประเทศเวียดนามซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ - ค่าจ้างแรงงานถูก - ทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ - รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ - เป็นแหล่งกระจายสินค้าขนาดใหญ่ของไทย 	<ul style="list-style-type: none"> - สาธารณูปโภคยังไม่ได้รับการพัฒนา - แรงงานไร้ฝีมือ - ขาดบุคลากรที่มีความสามารถในการทำธุรกิจต่างประเทศ - กฎระเบียบการค้ามีการเปลี่ยนแปลงบ่อย - ราชการมีการคอร์รัปชันสูง - ขาดเสถียรภาพทางการปกครอง 	<ul style="list-style-type: none"> - ไทยสามารถส่งสินค้าผ่านกัมพูชาสู่เวียดนาม - สามารถเป็นฐานการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกโดยอาศัยสิทธิพิเศษ GSP และ MFN - ไทยสามารถใช้เป็นฐานการผลิตทางอุตสาหกรรมได้ - สามารถเปิดจุดผ่านแดนเพิ่มขึ้นและพัฒนาจุดที่มีอยู่แล้วให้เป็นจุดถาวรมากขึ้น - มีสถานที่สำคัญและเชื่อมโยงกับแหล่งวัฒนธรรมด้านการท่องเที่ยวกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง 	<ul style="list-style-type: none"> - นักลงทุนต่างชาติชะลอการลงทุน - ขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ - อยู่ภายใต้การควบคุมของสหประชาชาติ (UN) - ขาดความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ

³⁸ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (กระทรวงคมนาคม). รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2. หน้า 6-129

³⁹ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย). "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง." หน้า 19

6.2.5.1 สักยภาพการพัฒนาการค้า การลงทุน และการขนส่งระหว่างไทยกับ กัมพูชา⁴⁰

ประเทศกัมพูชามีการปกครองในระบอบประชาธิปไตย โดยมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข ความสมบูรณ์ของทรัพยากรและวัตถุดิบทางการเกษตร ปศุสัตว์ป่าไม้ และประมง ทั้งน้ำจืดและชายฝั่งทะเล โดยมีใช้ต้นทุนและแรงงานต่ำกว่าไทยกว่าร้อยละ 50 ส่วนใหญ่แล้วสินค้าของไทยจะครองตลาดในประเทศกัมพูชา เนื่องจากมีเส้นทางเชื่อมโยงกันหลายเส้นทาง ได้แก่ ด้านตะวันออกเฉียงเหนือ อำเภอทวาย จังหวัดสุรินทร์ อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ อำเภอ น้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี และด้านภาคตะวันออก ได้แก่ อำเภอลองใหญ่ อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี จากสถานะภาพเส้นทางขนส่งที่เชื่อมโยงกันได้สะดวก ทำให้ประเทศจีน , สิงคโปร์ , มาเลเซีย ได้พยายามรุกเข้ามาแข่งขัน ซึ่งในเส้นทางตามกรอบ GMS จะยิ่งส่งเสริมให้ประเทศเหล่านี้เข้ามาแย่งตลาดจากไทยได้ง่ายขึ้น ซึ่งก็จะเป็นอีกมุมมองว่าที่จริงแล้วการเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาคจะให้ประโยชน์กับไทยจริงหรือไม่

1) ด้านการค้า⁴¹ กัมพูชาที่จัดได้ว่าไม่มีศักยภาพ ทางด้านเศรษฐกิจเนื่องจากการค้าเป็นตลาดขนาดเล็ก ประชาชนยากจนต่ำกว่ามาตรฐานสากล (ประมาณ 300เหรียญสหรัฐต่อหัว) และประชากรน้อยเป็นประเทศสังคมเกษตร โดยกัมพูชาได้เริ่มมีการพัฒนาภาคเกษตรให้เป็นไปตามกลไกตลาด เน้นและให้ความสำคัญกับการร่วมทุนของภาคเอกชน โดยนโยบายความร่วมมือภาคเกษตรกรรม ระหว่างไทย - กัมพูชาที่สำคัญ ภายใต้โครงการ Contract Farming โดยไทยได้ให้ความช่วยเหลือโดยการรับซื้อสินค้าเกษตรจากกัมพูชาด้วยการค้าระบบหักบัญชีในรูปแบบการแบบรัฐต่อรัฐ รวมถึงการให้ภาคเอกชนไทยทำสัญญาข้อตกลงซื้อขายสินค้าเกษตรกับองค์การภาครัฐของกัมพูชาและให้องค์กรภาครัฐดังกล่าวบริหารจัดการดำเนินการ โดยภาคเอกชนไทยจะให้ความช่วยเหลือ ในการปรับปรุงเทคโนโลยีการเพาะปลูกเพื่อพัฒนาผลผลิตให้ได้มาตรฐานเชิงพาณิชย์ โดยในขั้นต้นสินค้าเกษตรที่ไทยจะพิจารณาซื้อขายจากกัมพูชา คือ ถั่วเหลือง ละหุ่ง และไม้ยูคาลิปตัส ในขณะที่กัมพูชา รับซื้อสินค้าจากไทย เช่น วัสดุก่อสร้าง และสินค้าอุปโภคบริโภค

⁴⁰ สถาบันยุทธศาสตร์การค้า(หอการค้าไทย), "โครงการยุทธศาสตร์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน : ประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง," หน้า 20

⁴¹ พรพิมล ตริโชติ , วัชรินทร์ ยงศิริ , อติพร เสมอรัมย์ และชปา จิตติประทุม, การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง , หน้า 62

เพื่อหักบัญชีระหว่างกัน สำหรับการค้าระหว่างประเทศ กัมพูชา ได้รับสถานะภาพ MFN⁴² ทำให้มีการเพิ่มการค้าระหว่างประเทศ ทั้งสหรัฐอเมริกา , ยุโรป และญี่ปุ่น

2) **ด้านการลงทุน** ภาคการผลิตทางอุตสาหกรรมในประเทศกัมพูชาคิดเป็นร้อยละ 17 ของผลผลิตรวมทั้งประเทศ ภาคอุตสาหกรรมในกัมพูชายังมีขนาดเล็ก กัมพูชามีการปรับปรุงกฎหมายการลงทุน โดยอาศัยการได้รับ GSP และ MFN จากประเทศตะวันตก และการที่มีแรงงานต่ำ นักลงทุนจากไทย, เกาหลี , มาเลเซีย , สิงคโปร์ เข้าไปลงทุนทำโรงงานประเภท Labour Intensive ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอ เสื้อผ้า และการแปรรูปอาหาร โดยเฉพาะอุตสาหกรรมสิ่งทอ เสื้อผ้า มีอัตราการเติบโตค่อนข้างสูง การส่งออก ส่วนใหญ่ส่งไปประเทศเวียดนาม ไทย สิงคโปร์ จีน สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ ได้แก่ รองเท้า ของเล่น อาหารแปรรูป การนำเข้าส่วนใหญ่นำเข้าจากไทย เวียดนาม ญี่ปุ่น ฮองกง จีน สินค้านำเข้า ได้แก่ บุหรี่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ทองและวัสดุก่อสร้าง

3) **ด้านการขนส่ง**⁴² กัมพูชาเป็นประเทศซึ่งไม่มีศักยภาพด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง โดยกัมพูชามีพรมแดนติดต่อกับลาว,เวียดนาม และไทย โดยไทยมีศักยภาพด้านเส้นทางขนส่งครอบคลุมทั้งประเทศ ขณะที่ลาวและเวียดนามส่วนที่ติดกับกัมพูชา ยังไม่มีการพัฒนาต่อรอโครงการของ GMS ประเทศไทยได้ใช้ศักยภาพ โดยการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงประเทศไทยและประเทศกัมพูชา มีแนวชายแดนติดต่อกันเป็นระยะทางยาว ติดต่อกับจังหวัดชายแดนของไทย 7 จังหวัด คือ สระแก้ว ตราด จันทบุรี สุรินทร์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ และอุบลราชธานี และมีจุดเชื่อมติดต่อกัน 13 แห่ง ทั้งที่เป็นจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง และจุดผ่อนปรน 11 แห่ง โดยมีด่านที่มีการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างไทย-กัมพูชา ที่สำคัญ ได้แก่

(1) **ด่านบ้านคลองลึก** อำเภอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว อยู่ตรงข้ามกับเมืองปอยเปต ประเทศกัมพูชา เป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ในประเทศกัมพูชาได้ โดยไม่ต้องมีการขนถ่ายที่ชายแดน เส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักที่ไทยจะใช้เชื่อมโยงกับกัมพูชา โดยไทยช่วยเหลือแบบให้เปล่า ในการก่อสร้างถนนอรัญประเทศ-ปอยเปต เชื่อมโยงเมือง เสียมเรียบ กรุงพนมเปญ และไปสู่เมืองท่าสิหนุวิลล์ ซึ่งอยู่ปลายแหลมฉนวน ซึ่งประเทศมาเลเซียให้ความสนใจในการพัฒนาท่าเรือแห่งนี้ ให้เป็นประตูเศรษฐกิจ (Gateway) เพราะเป็นการเชื่อมเมืองท่าปลายสุดของเส้นทาง North-South

⁴² MFN : Most Favoured Nation คือ สถานภาพของชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์ ยิ่งจากประเทศตะวันตก ซึ่งให้กับประเทศซึ่งยากจน และช่วยเหลือตนเองไม่ได้ (พรพิมล ตริโชติ , วัชรินทร์ ยงศิริ , อติศร เสมอรัมย์ และชปา จิตติประทุม 2547 : 64)

⁴² พรพิมล ตริโชติ , วัชรินทร์ ยงศิริ , อติศร เสมอรัมย์ และชปา จิตติประทุม. การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง. หน้า

Corridor ซึ่งตัวประเทศกัมพูชาอาจไม่มีศักยภาพในการแข่งขันเป็นศูนย์กลางขนส่งกับไทย แต่ภายใต้การสนับสนุนของประเทศมาเลเซียที่จะใช้เมืองท่าสีหนุวิลล์มาแข่งกับท่าเรือแหลมฉบัง ก็จะเป็นปัจจัยคุกคามไทยได้เช่นกัน

(2) ด้านบ้านหาดเล็ก⁴³ อำเภอกลองใหญ่ จังหวัดตราด โดยการขนส่งสินค้าจะต้องมีการขนถ่ายสินค้าขึ้นรถของกัมพูชาที่ชายแดน โดยร้อยละ 40 เข้าไปจำหน่ายในไพลินและอีกร้อยละ 60 จะเข้าไปจำหน่ายในพระตะบอง โดยศักยภาพด้านขนส่งทางบกของไทยในการกระจายสินค้าเข้าไปในตลาดกัมพูชาจะมีศักยภาพสูง แต่ทางด้านขนส่งทางทะเล ทั้งมาเลเซียและสิงคโปร์จะมีเรือขนส่งโดยตรงเทียบท่าสีหนุวิลล์ ขณะที่ไทยไม่มีไทยจึงมีศักยภาพที่ด้อยในด้านขนส่งทางทะเล

6.2.5.2 เศรษฐกิจและการเมืองของประเทศกัมพูชา⁴⁴

ด้านการเมือง ปัจจุบันปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตยแบบทุนนิยม โดยพระมหากษัตริย์เป็นประมุข โดยมีนายกรัฐมนตรี นายเฮง สัมริน (พฤศจิกายน 2548) เป็นผู้บริหารประเทศ โดยการเมืองของกัมพูชาในระยะที่ผ่านมาจัดว่ามีความมั่นคง มีรัฐธรรมนูญที่เป็นสากล และมีระบอบการเลือกตั้งที่นานาชาติให้การยอมรับ ซึ่งตรงนี้เป็นจุดแข็งและถือเป็นศักยภาพด้านการเมืองที่ดีกว่า พม่า อย่างไรก็ดี กัมพูชาก็ยังมีความขัดแย้งทางการเมืองและความคิดและปัญหาคอร์รัปชัน ซึ่งประเทศไทยโดยทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ จะต้องเข้าใจประเด็นทางการเมืองของกัมพูชา รวมทั้ง สถาบันพระมหากษัตริย์ ซึ่งต่างกับประเทศไทยมาก

ด้านเศรษฐกิจ ประเทศกัมพูชาเป็นตลาดสินค้าสำคัญของไทยที่มีแนวโน้มที่จะขยายตัวขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ยังเป็นตลาดหลักของไทยในการขนส่งสินค้าทางถนนไปยังประเทศเวียดนามอีกด้วย ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางถนนจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาจึงควรได้รับการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เพราะประเทศไทยและกัมพูชาเป็นประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันและสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนามได้ ทั้งนี้ การพัฒนาและเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางถนนนับว่าเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญประการหนึ่งจะช่วยให้การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชามีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น และเพื่อให้การระบาย

⁴³ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (กระทรวงคมนาคม), "รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ 2.", หน้า 6-129 / 6-

⁴⁴ พรพิมล ตรีโชติ , วัชรินทร์ ยงศิริ , อติพร เสมอแย้ม และชปา จิตติประทุม, การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง .

สินค้าของไทยไปยังต่างประเทศและการนำเข้าสินค้าจากประเทศกัมพูชาสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว และทันเวลา โดยประเทศกัมพูชา เป็นประเทศที่ไทยใช้เป็นฐานด้านกระจายสินค้า ทั้งตลาดภายใน และเชื่อมโยงไปประเทศลาวและเวียดนาม⁴⁵

ข้อคิดเห็น

ประเทศกัมพูชาเป็นประเทศไม่มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ เป็นประเทศยากจน โดยเกณฑ์ความยากจนร้อยละ 36 (ปี พ.ศ. 2540) GDP ของประเทศอยู่ในภาคเกษตรร้อยละ 36 รัฐบาลกัมพูชาดำเนินนโยบายใช้เศรษฐกิจนำการเมือง โดยพัฒนาประเทศด้วยระบบกลไกตลาด และมุ่งเน้นด้านเพิ่มการลงทุนจากต่างประเทศ และเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งในฐานะเป็นตลาด ความสำคัญในขณะนี้ คือการพัฒนาเส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-ศรีโสภณ-เสียมเรียบ/พระตะบอง-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา นอกจากการพัฒนาและเชื่อมโยงเส้นทางดังกล่าวแล้ว รัฐบาลไทยได้มีการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างกัน ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะยังไม่มีการเจรจาทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระดับทวิภาคีระหว่างไทย-กัมพูชา ก็ตาม แต่ในขณะนี้รัฐบาลไทยและกัมพูชาได้ร่วมลงนามในความตกลงด้านการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและกรอบความร่วมมืออาเซียน คาดว่าจะทำให้การขนส่งระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ทั้งข้ามแดนและผ่านแดน สามารถดำเนินการได้โดยสะดวก ประเทศกัมพูชาในบริบทของไทยจะมีศักยภาพในฐานะที่เป็นประเทศเดียวในอินโดจีน ซึ่งมีการปกครองในระบอบประชาธิปไตย ซึ่งมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข อีกทั้งกัมพูชาเป็นประเทศ ซึ่งมีพรมแดนติดต่อกับประเทศลาวและเวียดนาม ซึ่งค่อนข้างมีความสัมพันธ์ที่ดีมากต่อกัน ทั้งนี้ ประเทศกัมพูชาไม่อาจที่จะมีศักยภาพที่จะแข่งกับไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค แต่ประเทศไทยควรใช้กัมพูชาเป็นพันธมิตรในโซ่อุปทานขนส่งในฐานะเป็นประเทศเชื่อมโยงในภูมิภาค (Regional HUB Linking) เพื่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งกับประเทศเวียดนามและลาว และใช้กัมพูชาเป็นฐานการตลาดในการระบายสินค้าทั้งเพื่อในประเทศและไปสู่ตลาดเวียดนามและอาจผ่านนักธุรกิจหรือหุ้นส่วนของกัมพูชา ซึ่งจะเข้าถึงตลาดได้สะดวกมากกว่าที่จะผ่านจากไทยโดยตรง

⁴⁵ พรพิมล ตริโชติ , วัชรินทร์ ยงศิริ , อติศร เสมอรัมย์ และชปา จิตติประทุม. การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง .

6.2.6 ศักยภาพการเชื่อมโยงขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย

มาเลเซีย เป็นเพื่อนบ้านไทยอยู่ทางใต้เป็นประเทศ โดยไม่ได้อยู่ในกลุ่มประเทศ อินโดจีน และกลุ่มแม่น้ำโขง โดยจะศึกษาเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศ มาเลเซีย ทั้งนี้ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของมาเลเซียมีความก้าวหน้าประเทศหนึ่ง ซึ่งจะมีบทบาท ต่อการที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคและมาเลเซียกับไทยเป็นคู่แข่งทาง เศรษฐกิจและทางการเมืองระหว่างประเทศ โดยมาเลเซียเป็นกลุ่มประเทศสมาชิกก่อตั้ง ASEAN โดยประเทศไทยมีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย เป็นระยะทางประมาณ 647 กิโลเมตรมี เขตติดต่อกับจังหวัดชายแดนของไทย 4 จังหวัด คือ สงขลา ยะลา สตูล และนราธิวาส โดยมี จุดเชื่อมติดต่อกับจุดผ่านแดนถาวร 8 แห่ง (รวมทั้งด่านท่าเทียบเรือ 2 แห่ง ในจังหวัดปัตตานี) ด้าน ชายแดนที่สำคัญได้แก่ ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ด่าน ศุลกากรสุโหงโกลก จังหวัดนราธิวาส มาเลเซียเป็นประเทศซึ่งมีชายฝั่งทะเลสองฟากเหมือน ประเทศไทยและเป็นประเทศที่มีศักยภาพการพัฒนาการทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ที่พัฒนาไปได้ ไกลกว่าของไทย ประเทศมาเลเซียมีการปฏิรูปการพัฒนาโลจิสติกส์เลียนแบบ ประเทศสิงคโปร์และ ประกาศเป็นศูนย์กลาง (HUB) ด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชีย การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่าง ไทย-มาเลเซีย ปัจจุบันเป็นไปตามกฎเกณฑ์และระเบียบปฏิบัติสำหรับรถที่แต่ละฝ่ายกำหนดขึ้น ในขณะนี้ ทั้งสองประเทศยังไม่มี การทำความตกลงระหว่างกันเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนระหว่าง ประเทศ เว้นแต่บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้านำเข้าเสียง่ายทางถนนจากไทยผ่านแดน มาเลเซียไปยังสิงคโปร์ พ.ศ. 2522 ซึ่งมาเลเซียอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้านำเข้าเสียง่ายประเภทสัตว์ น้ำ ผักสด และผลไม้ โดยรถบรรทุกห้องเย็นจากไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ โดยไม่ต้องเสีย ภาษีและค่าธรรมเนียม

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย
การขนส่งข้ามแดน (Cross Border Transport) เป็นการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่มี ชายแดนติดกันโดยทางถนนที่เชื่อมต่อกัน หรือหากพรมแดนเป็นลำน้ำ ก็จะมีการสร้างสะพาน เชื่อมต่อกันหรือใช้แพขนานยนต์ขนส่งรถข้ามฟาก การนำรถจากประเทศหนึ่งข้ามพรมแดนไปยัง จุดหมายปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง จะต้องมีข้อตกลงระหว่างประเทศทั้งสอง หรืออีกประเทศ หนึ่งอาจอนุญาตให้นำรถส่วนบุคคลเข้าไปได้ และอาจอนุญาตให้รถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์เข้าไปได้ ระยะทางหนึ่งโดยไม่ต้องมีข้อตกลงกัน การขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียจะใช้ทั้ง เส้นทางขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกและรถไฟ ส่วนกรณีที่ต้องการขนส่งไปประเทศที่สามจะเรียกว่า การขนส่งผ่านแดน (Transit Transport)

เส้นทางขนส่งหลักไทย-มาเลเซีย

(1) ด้านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นเส้นทางถนนระยะทาง 500 กิโลเมตร เชื่อมโยงนครกัวลาลัมเปอร์ เป็นถนนชั้นดีประเภท Motorway ตลอดเส้นทาง ไม่มีทางแยกและไฟแดง โดยเส้นทางจะผ่านทางเมืองจันโหลน รัฐเคดะ จนไปสู่รัฐฆาลอง ซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมใหญ่ของมาเลเซีย โดยเส้นทางนี้จะเชื่อมไปสู่เมืองใหม่ Software & Logistics Park คือ เมืองสุราบายา ติดกับ นครกัวลาลัมเปอร์ ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือสำคัญของมาเลเซีย คือ Port Klang ซึ่งห่างจากสนามบินประมาณ 30 กิโลเมตร และเส้นทางถนนสายนี้ยังเชื่อมโยงไปสู่รัฐยะโฮบารูห์ ทางใต้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ คือ ท่าเรือตันจุง เพเลปาส (Port of Tan Jung Pelepas) ซึ่งติดกับประเทศสิงคโปร์

(2) ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา เป็นด้านหลักด้านการขนส่งทางรถไฟเชื่อมโยงไปมาเลเซีย ซึ่งการขนส่งทางถนนจากไทยเพื่อขนส่งสินค้าไปปิ่นังหรือท่าเรือกรังจะไปเปลี่ยนประเภทขนส่งในเขตแดนมาเลเซีย ซึ่งมีสถานีเปลี่ยนถ่ายโหมดขนส่ง (Modal Shift Terminal) โดยจะมีรถไฟเพื่อการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ โดยเฉพาะวันละ 3 เที่ยว เชื่อมโยงขนส่งไปท่าเรือปิ่นัง ซึ่งจะมีเรือ Feeder Ship รับสินค้าไปท่าเรือ Port Klang และ Port Tan Jung Pelepas ซึ่งเป็นท่าเรือระดับโลกที่เป็นคู่แข่งกับท่าเรือของสิงคโปร์ โดยมีผู้สินค้าจากไทยขนส่งผ่านไปมาเลเซียปีละ 300,000 ตู้ และเป็นท่าเรือที่แข่งขันและมีศักยภาพเหนือกว่าท่าเรือแหลมฉบังของไทย

ข้อคิดเห็น

ประเทศมาเลเซีย เป็นประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีพรมแดนติดต่อกับไทยและเป็นประเทศเดียว ซึ่งเป็นประเทศที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่ม GMS (กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง) โดยมาเลเซียเป็นประเทศที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพมากกว่าประเทศไทย⁴⁶ โดยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของมาเลเซีย พัฒนาไปถึงขั้นเป็น Multimedia Super Corridor : MSC โดยตัวเมืองใหม่ ปูตราจาญา (Putrajaya) ซึ่งอยู่ในรัศมีศูนย์กลางของกรุงกัวลาลัมเปอร์ เป็นนครอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government) โดยจะเป็นเมืองเชื่อมโยงระบบ External Logistics ทั้งบก , ทางทะเล และทางอากาศ โดยมาเลเซียให้ความสำคัญต่อการพัฒนา

⁴⁶ พรพิมล ตรีโชติ , วัชรินทร์ ยงศิริ , อติคร เสมี่ยม และชปา จิตติประทุม, การค้าชายแดนไทยกับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง .

และวิจัย (R&D) โดยวางวิสัยทัศน์ประเทศไทย ค.ศ. 2020 จะพัฒนาให้เป็นประเทศอุตสาหกรรม (Industrialization) โดยมาเลเซียได้ผลักดันข้อตกลงความร่วมมือ IMT-GT ในการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศไทย เพื่อใช้ไทยเป็น Land Bridge รองรับเส้นทางเชื่อมโยงจากเส้นทาง North-West Corridor และ East-West Corridor โดยมาเลเซีย เน้นบทบาทเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งมาเลเซียมีศักยภาพการขนส่งทางทะเล จากท่าเรือ Tanjung Pelepas และท่าเรือ Port Klang ซึ่งเป็นท่าเรือในระดับโลก อีกทั้ง เส้นทางจากอำเภอสะเดาของไทย ไปจนถึงกัวลาลัมเปอร์และท่าเรือตันจุงเปเลปาส ซึ่งติดกับประเทศสิงคโปร์ เป็นถนนชั้นดี ที่เรียกว่า Motorway ตลอดระยะทางเกือบ 900 กิโลเมตร ไม่มีทางแยก จากศักยภาพของมาเลเซียด้านการขนส่งทางทะเล ซึ่งขีดความสามารถอยู่ในระดับโลก ส่งผลให้ในระยะสั้น 5-10 ปีจากนี้ไป ประเทศไทยคงไม่มีขีดความสามารถเพียงพอที่จะแข่งขัน การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเลกับประเทศมาเลเซีย แต่อย่างไรก็ดี จากการศึกษาและเปรียบเทียบศักยภาพ พบว่าประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางขนส่งทางถนนทั้งของอนุภูมิภาคประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงและอาเซียน โดยภาครัฐจะต้องเข้าใจบทบาทของมาเลเซียซึ่งไม่ได้เล่นบทผู้ตามแต่ต้องการเป็นผู้นำของภูมิภาคอาเซียน (Lead Country) มาเลเซีย จึงเป็นคู่แข่งที่ชัดเจนที่สุดของไทย และเป็นภัยคุกคามด้านการเป็น HUB อย่างไรก็ตาม มาเลเซีย นอกเหนือจากเป็นประเทศคู่แข่งแล้วก็เป็นคู่ค้าที่สำคัญของไทย ภายใต้สถานะทางการเมืองที่ไทยหวาดระแวงมาเลเซียเกี่ยวกับความไม่สงบของ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ กับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่จะต้องร่วมมือกัน การเปรียบเทียบของประเศมาเลเซียจะเป็นกรณีศึกษาที่ชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายพัฒนาประเทศภายใต้กรอบเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งจะต้องมีการสมดุลระหว่างด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง ว่าจะไปด้วยกันได้อย่างไร

รูปภาพที่ 6-7 แผนที่ประเทศมาเลเซีย



ที่มา : กรมเจรจาการค้าต่างประเทศ

สรุป

การศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพด้านเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จะเป็นประเด็นสำคัญ ซึ่งต้องให้ความสนใจ เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านของไทย ส่วนใหญ่ก็ต้องการได้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ด้วยศักยภาพความได้เปรียบเชิงพื้นที่ของไทย ซึ่งมีความเหมาะสมทางภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitic Location) ซึ่งโดยทางภาคใต้ของไทยเป็นแหลม มีชายฝั่งมหาสมุทรอินเดีย อยู่ทางฝั่งตะวันตกและมหาสมุทรแปซิฟิกทางฝั่งตะวันออก อีกทั้ง มีที่ตั้งอยู่ตรงกลางของอนุทวีป (Intra-Mainland) มีชายแดนติดต่อกับประเทศจีน ผ่านประเทศลาว , พม่า , กัมพูชา , เวียดนาม และมาเลเซียซึ่งทั้งหมดล้วนเป็นปัจจัยส่งเสริมไทยต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และขนส่งของอนุภูมิภาค และทำให้ไทยมีศักยภาพในการเชื่อมระบบขนส่ง เพื่อการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางธรรมชาติ และแรงงานจากเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม การที่มีที่ตั้งเหมาะสมอย่างเดียวยังไม่เป็นปัจจัยพอที่จะทำให้ไทยมีโอกาสและความเป็นไปได้ต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ โดยปัจจัยสำคัญจะต้องศึกษาเปรียบเทียบจากศักยภาพของแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน จะต้องมีการพิจารณาถึงนำศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการค้า , การลงทุน , การขนส่ง โดยเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการเมืองของแต่ละประเทศ จะเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ เพราะมีผลต่อนโยบาย ความร่วมมือและการแข่งขันต่อการพัฒนาโลจิสติกส์และการเชื่อมโยงระบบขนส่ง ซึ่งจะต่อการส่งเสริมหรือเป็นภัยคุกคามต่อการแข่งขันและแย่งชิงการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคของไทย คคยผลสรุปจากการศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะมีผลต่อการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย ผลสรุปได้ดังนี้

สำหรับกรณีของประเทศพม่า ซึ่งเป็นประเทศสำคัญที่มีชายแดนติดต่อกับไทยถึง 2,400 กิโลเมตร ซึ่งบทบาทของรัฐบาลพม่าหลังการปฏิวัติ จะต้องมีการติดตามอย่างใกล้ชิด ซึ่งถึงแม้ว่า บทบาทของพม่าในเวทีเศรษฐกิจอาจไม่โดดเด่น แต่บทบาทเกี่ยวกับนโยบายการเมืองแบบปิด (Closing Policy) ก็ถือเป็นศักยภาพอย่างหนึ่งของพม่า ซึ่งมีผลกระทบต่อประเทศไทยในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาค ทั้งนี้จากการศึกษาในบทนี้ พบว่าแต่ละประเทศก็จะมีทั้งจุดแข็งและข้อด้อย รวมถึงมีศักยภาพในการแข่งขันของประเทศที่แตกต่างกัน ซึ่งประเทศไทยควรจะนำมาใช้เป็นประโยชน์ โดยประเทศพม่า , ลาว , กัมพูชา ควรใช้ด้านการขนส่งทางถนนของไทย ซึ่งมีศักยภาพด้านประสิทธิภาพและการประหยัดเชิงปริมาณ (Economy of Scale) จากการขนส่งทางรถบรรทุก รวมทั้งใช้โครงการ Contract Farming และส่งเสริมเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรมชายแดน ในการใช้ประโยชน์จากศักยภาพทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ และแรงงานราคาถูก โดยให้มาอยู่ในโซ่อุปทานของไทย (Supply Chain) การให้ความช่วยเหลือทั้งด้านเศรษฐกิจ การเชื่อมโยงขนส่ง สังคมและท่องเที่ยว เพื่อให้ประเทศเหล่านี้ พึ่งพาไทยมากที่สุด นอกจากนี้ จะต้องใช้ประโยชน์จากศักยภาพเชิงพื้นที่จากประเทศ พม่า ลาว กัมพูชา ในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงใน

ภูมิภาค (Regional HUB Link) โดยนำศักยภาพของประเทศเหล่านี้มาเป็นพันธมิตรและใช้เป็น Land Bridge Corridor หรือสะพานเชื่อม โขงการขนส่ง ทั้งเพื่อการลงทุนและหรือการใช้ประโยชน์เชิงพึ่งพาทุนนิยมจากไทย รวมถึงใช้ดินแดนของประเทศเหล่านี้เชื่อมโขงการขนส่งไปสู่ประเทศที่สาม

กรณีประเทศจีนตอนใต้ ด้วยศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจ และ โลจิสติกส์ของประเทศจีนที่สูงกว่าไทย จึงเป็นทั้งคู่แข่งและคู่ค้า โดยมณฑลยูนนาน เป็นลักษณะ Heartland เป็นพื้นที่ในแผ่นดินมีลักษณะเหมาะสมที่จะเป็น Inland HUB คือ เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงจีนกับอาเซียน โดยประเทศไทยจะต้องใช้จังหวัดเชียงรายเชื่อมโยงกับเมืองจิงหนิงและนครคุนหมิงเพื่อใช้เป็น Land bridge เข้าไปในประเทศจีน(ประเด็นคือต้นทุนการผลิตของไทยสูงกว่าจีน) และต้องเตรียมแผนยุทธศาสตร์เชิงรับในการปกป้องอุตสาหกรรมในประเทศ และตลาดในประเทศเพื่อนบ้าน โดยไม่ให้อินจีนซึ่งมีศักยภาพด้านต้นทุนการผลิตและแรงงานราคาถูกแย่งตลาดของไทย โดยใช้เส้นทางตามโครงการ GMS ทั้ง 4 เส้นทาง ย้อนกลับเข้ามา ประเทศจีนนั้นจึงเป็นภัยคุกคามพอกับการเป็นโอกาส ประเทศเวียดนาม ซึ่งมีศักยภาพเชิงพื้นที่ริมชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นประเทศ Rimland^{**} ซึ่งมีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นประตูเศรษฐกิจด้านการขนส่งทางทะเลในอนาคต โดยเวียดนามมีการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งมีโอกาสในอนาคตจะมาแข่งขันกับไทย และเส้นทางตามโครงการ GMS ก็มีถนนหลายสายเชื่อมโยงกับเวียดนาม เช่น ทางหลวงเศรษฐกิจหมายเลข 9 มุกดาหาร-คานัง เส้นทางสาย 12 เวียงจันทน์-ฮานอย ฯลฯ ประเทศไทยควรใช้ประโยชน์จากสินค้าของไทยมีคุณภาพที่ดีกว่า และมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ดีกว่า โดยการใช้เวียดนามเป็นทั้งตลาดระบายสินค้าไทยและเป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเล (Port Linking) โดยควรจัดทำเป็นโครงการ Sister Port ในการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ร่วมกัน เพราะข้อดีของเวียดนามคือมีต้นทุนขนส่งทางทะเลไปซีกโลกตะวันตก ซึ่งสูงกว่าไทย อย่างไรก็ตาม ต้นทุนการขนส่งทางทะเลของเวียดนามก็ยังสูง ดังนั้น เวียดนามจะไม่ใช้ภัยคุกคามต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

สำหรับกรณีประเทศมาเลเซีย ซึ่งไม่ใช่เป็นประเทศ ซึ่งอยู่ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง มีศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจระบบ โลจิสติกส์ที่สูงกว่าประเทศไทย โดยเฉพาะท่าเรือของมาเลเซีย ทั้งท่า Tanjung Pelepas Port และ Port Klang เป็นท่าเรือที่สามารถแข่งขันกับสิงคโปร์ ด้วย

^{*} Heartland : Halford J. Mackinder (1861-1947) ประเทศซึ่งมีลักษณะเป็นพื้นที่ทางบกในแผ่นดินใหญ่ จะมีความเหมาะสมเป็นผู้ควบคุมเส้นทางขนส่งทางบก (สุรพล เผื่อนอัยกา, 2548 : 18)

^{**} Rimland Nicholas J. Spykman (1893-1943) เป็นประเทศซึ่งมีที่ตั้งริมชายฝั่งทะเล ซึ่งจะเป็ประเทศซึ่งมีศักยภาพในการควบคุมเส้นทางเข้าสู่แผ่นดินใหญ่ (สุรพล เผื่อนอัยกา, 2548 : 18)

ศักยภาพนี้มาเลเซียจะมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางทะเล ในระยะสั้นประเทศไทยควรใช้ท่าเรือของมาเลเซียเป็น Port Link กับท่าเรือชายฝั่งทะเลภาคใต้ ทั้งท่าเรือสงขลา ท่าเรือปากบารา ท่าเรือระนอง เพื่อนำศักยภาพของท่าเรือมาเลเซีย มาเป็นประโยชน์กับไทย ส่วนในระยะยาว ประเทศไทยต้องมีแผนยุทธศาสตร์ เพื่อศักยภาพท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ให้เป็น Regional Collection Port คือ เป็นท่าเรือของภูมิภาค และจะต้องเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งทางบก ซึ่งไทยมีศักยภาพ ไม่ให้มาเลเซียได้ประโยชน์จากเส้นทางภายในประเทศของไทย โดยภาครัฐควรมีนโยบายเก็บค่าผ่านทาง ตามเส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย ในอัตราที่สูง เพราะรถขนส่งของไทยมีจำนวนไม่มากที่ใช้เส้นทางมาเลเซีย และประเทศมาเลเซีย ลงทุนไปกับการพัฒนาท่าเรือเป็นจำนวนมาก จะไม่กล้าใช้วิธีการโต้ตอบที่รุนแรงกับไทย

จากการศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพด้านการขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประเทศไทยก็มีลักษณะเป็นทั้ง Rimland คือ มีที่ตั้งของประเทศ ทั้งริมชายฝั่งทะเลทั้งตะวันออกและตะวันตก ขณะเดียวกันประเทศไทยก็มีลักษณะเป็น Heartland คือ ทางภาคกลาง ภาคใต้และภาคเหนือ เป็นแผ่นดินใหญ่พื้นเดียวต่อเนื่องเข้าไปในทวีปเอเชีย หากเปรียบเทียบเฉพาะประเทศภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประเทศไทยก็จะมีศักยภาพและมีความเหมาะสมทั้งเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเล (Sea HUB) และศูนย์กลางขนส่งทางถนน (Inland HUB) อย่างไรก็ดี เนื่องจากศักยภาพของท่าเรือของมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์อยู่ในที่ตั้งที่เหมาะสมจะเป็นศูนย์กลางขนส่งทางทะเลได้ดีกว่าไทย ความเหมาะสมของไทยจากศักยภาพเชิงพื้นที่ จึงเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางถนนของภูมิภาค (Inland Regional HUB) ในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งการที่จะได้ประโยชน์จากเป็น HUB Link กับไทย โดยจะต้องมีการใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่จากประเทศเพื่อนบ้าน โดยการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งต้องพึ่งพาวัตถุดิบและแรงงาน (Labour Intensive) ให้ย้ายไปลงทุนตามตะเข็บชายแดน เช่น ที่อำเภอแม่สอดหรือจังหวัดเชียงราย ซึ่งไทยมีศักยภาพด้านโลจิสติกส์และเส้นทางเชื่อมโยงที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยยุทธศาสตร์ด้านการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน , เงินกู้ผ่อนปรน , Contact Farming และมาตรการทางภาษี ทั้งหมดนี้ เป็นสิ่งที่ภาครัฐ จะต้องเร่งพัฒนาและส่งเสริม โดยการใช้ปัจจัยที่ไทยได้เปรียบเชิงศักยภาพด้านการแข่งขัน (Core Competency) โดยปัจจัยดังกล่าวจะส่งเสริมและผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อน ทางภาคอุตสาหกรรมและภาคการค้า-การบริการ-ท่องเที่ยว ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายและขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ ผ่านเส้นทางขนส่งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งต่างก็จะได้รับประโยชน์จากการกระจายรายได้ของไทย ไปสู่ประเทศที่ยากจน ซึ่งจะทำให้เป็นปัจจัยที่ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสและความเป็นไปได้ที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง