

ผลกระทบจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อการเติบโตทาง  
เศรษฐกิจ และการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้  
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยใช้การลงทุน  
โครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท  
เป็นกรณีศึกษา

โดย

นางสาวกล้วยไม้ เทพหัสดิน ณ อยุธยา  
ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)  
กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ ธุรกิจขนาดใหญ่ 4

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 26  
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2556-2557

## บทคัดย่อ

- เรื่อง** ผลกระทบจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยใช้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท เป็นกรณีศึกษา
- ลักษณะวิชา** การเศรษฐกิจ
- ผู้วิจัย** นางสาวกล้วยไม้ เทพหัสดิน ณ อยุธยา      **หลักสูตร** ปรอ.      **รุ่นที่** 26

งานวิจัยฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบทางตรงและทางอ้อมของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย และต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC โดยจะใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา และใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research)

จากกรณีศึกษา ผู้วิจัยพบว่ารายได้ประชากรและเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยปีละ 0.5-1.0% ในช่วงระยะเวลา 7 ปีของการลงทุน (ปี 2013-2020) ตามการใช้จ่ายของภาครัฐเป็นสำคัญ ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเอกชนเกิดความมั่นใจ และเพิ่มการบริโภคและการลงทุน และจะส่งผลต่อเนื่องให้เศรษฐกิจโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นเช่นกัน (Crowding-in effect) ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งเกิดเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งใหม่ๆ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น อุดรธานี อุบลราชธานี นครราชสีมา ชลบุรี และสงขลา การลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจในหลายธุรกิจ โดยเฉพาะธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง ในส่วนของการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีการค้าอาเซียนและการค้าโลกนั้น ผู้วิจัยพบว่าความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง รวมไปถึงข้อตกลงระหว่างประเทศต่างๆ จะนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงของไทยอย่างเห็นได้ชัด ประการแรก ไทยจะก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค ซึ่งการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศที่สามารถเชื่อมต่อไปประเทศเพื่อนบ้านได้โดยรอบ จะสนับสนุนให้การขนส่งทางถนนต้องผ่านดินแดนไทยเป็นหลัก ประการที่สอง การขนส่งระบบรางในประเทศจะมีบทบาทมากขึ้น เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และแก้ปัญหาจราจร ประการที่สาม การเชื่อมโยงการขนส่งจะทำให้ไทยสามารถขยายเครือข่ายการค้าการลงทุนไปสู่จีนและอินเดีย และประการสุดท้าย การคมนาคมทางอากาศจะเติบโตจากการขยายตัวของสายการบิน เนื่องจากการเปิดเสรีน่านฟ้า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบิน

อย่างไรก็ตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต้องใช้ทรัพยากรเป็นจำนวนมาก และมีผลต่อเนื่องกับภาครัฐและภาคเอกชนในวงกว้างและในระยะยาว ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรตระหนักถึงความท้าทายต่างๆ เพื่อเตรียมมาตรการการรับมือที่เหมาะสม โดยผู้วิจัยเสนอแนะแนวทางในการดำเนินโครงการดังต่อไปนี้

1. ให้ภาคเอกชนร่วมลงทุน (Public Private Partnership: PPP) เพื่อลดหนี้ภาครัฐ ทำให้โครงการสามารถคืนทุนได้เร็วขึ้น และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการบริหาร
2. ทบอกระดมเงินสำหรับการลงทุนตามแผนการเบิกจ่าย หรืออาจปรับเปลี่ยนระยะเวลาของการลงทุนให้ยาวขึ้นเพื่อกระจายการกู้ และเพื่อคงสัดส่วนหนี้ต่อ GDP ไม่ให้เพิ่มอย่างก้าวกระโดด
3. ศึกษาการระดมเงินลงทุนผ่านช่องทางอื่นนอกจากการออกพันธบัตรรัฐบาล เช่น การร่วมลงทุนโครงการ โดยกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Infrastructure Fund: AIF) ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) หรือศึกษาความเป็นไปได้ในการร่วมมือกับธนาคารพาณิชย์ เพื่อจัดทำโครงการเงินกู้ โดยมีแหล่งเงินทุนจากเงินออมของประชาชนในประเทศ ซึ่งอาจมีต้นทุนต่ำกว่าการออกพันธบัตรรัฐบาล
4. ผลักดันโครงการที่รองรับระบบขนส่งมวลชนเป็นการเร่งด่วน เนื่องจากจะเป็นประโยชน์กับประชากรในวงกว้าง และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด
5. จัดตั้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการให้มีเจ้าภาพชัดเจน รวมทั้งจัดตั้งระบบตรวจสอบเพื่อสร้างความโปร่งใสในการลงทุน
6. ศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สังคม และผลกระทบต่อชุมชนเดิมให้ละเอียด โดยควรให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องตั้งแต่เริ่ม
7. ทำงานอย่างใกล้ชิดร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมืองในการวางแผนทางโครงการโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อให้มีการจัดสรรที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างเป็นระเบียบ
8. ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบข้อมูลที่ชัดเจนโดยใช้สื่อที่เข้าถึงง่าย และจัดให้มีช่องทางให้ชุมชนร้องเรียนในกรณีที่ได้รับความสะดวก

## คำนำ

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จัดเป็นประเด็นที่มีความเกี่ยวข้องกับ ความมั่นคงแห่งชาติในด้านเศรษฐกิจ และเป็นนโยบายที่ภาครัฐและเอกชนให้ความสนใจและให้ความสำคัญมาโดยตลอด มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ เชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศ เพื่อโอกาสในการขยายตลาดและการลงทุนของธุรกิจต่างๆ นอกจากนี้ยังช่วยสนับสนุน การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) ในปี 2015 และสนับสนุนให้ประเทศไทยก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค

อย่างไรก็ตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจัดเป็นโครงการใหญ่ ที่จะส่งผลกระทบต่อ ภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนทั่วไปในวงกว้าง ในส่วนของภาครัฐ เนื่องจากการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานต้องใช้งบประมาณจำนวนมากนอกเหนือไปจากงบประมาณประจำปีของรัฐบาล ทำให้ รัฐบาลต้องวางแผนระดมทุนจากหลายช่องทาง เช่น การออกพันธบัตรเพื่อกู้ยืมระยะยาว ซึ่งจะมีผล ผูกพันต่อการวางแผนนโยบายการเงินการคลังของรัฐบาล กล่าวคือระดับหนี้สาธารณะจะปรับตัว สูงขึ้น ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลก็ต้องรักษาวินัยทางการคลังและควบคุมไม่ให้หนี้สาธารณะสูงเกิน 60% ของ GDP ซึ่งเป็นกรอบความยั่งยืนทางการคลัง นอกจากนี้การระดมทุนจากรัฐบาลยังส่งผลกระทบต่อ สภาพคล่องของระบบการเงินในประเทศ กล่าวคือเงินหมุนเวียนในระบบการเงินในประเทศจะ ลดลง และหากมีปัจจัยอื่นที่กระทบต่อความสามารถในการระดมทุนของรัฐบาล เช่น ความไม่สงบ ทางการเมืองทำให้นักลงทุนต่างประเทศขาดความมั่นใจ หรือมีการแข่งขันจากเอกชนเพื่อระดมทุน จากนักลงทุนกลุ่มเดียวกัน อาจทำให้รัฐบาลต้องเพิ่มผลตอบแทนแก่นักลงทุน ส่งผลต่อการเพิ่ม ต้นทุนของโครงการ เป็นต้น นอกจากนี้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทำให้มีโครงการใหม่ๆผุด ผ่านหลายพื้นที่และหลายจังหวัดในประเทศไทย จึงอาจมีผลกระทบต่อชุมชน ประชากรในพื้นที่ ตลอดจนถึงสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นในการริเริ่มโครงการใหม่แต่ละ โครงการ รัฐบาลควรศึกษารายละเอียดของโครงการให้ถี่ถ้วน ไม่เฉพาะในแง่ต้นทุนโครงการและ ผลทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ควรคำนึงถึงผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมทั้งที่ประเมินค่าได้และ ประเมินค่าไม่ได้ในด้านอื่นๆด้วย เช่น ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม และรัฐบาลควรเตรียม แนวทางการรับมือกับความท้าทายต่างๆที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้รับนโยบายด้านการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานไปปฏิบัติต่อ จะสามารถปฏิบัติงานได้ลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาผลกระทบทางตรงและทางอ้อมของการลงทุนโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ใน

ปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา โดยผู้วิจัยจะศึกษาผลกระทบของการลงทุนต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย และจำแนกโดยภูมิภาค และโดยภาคธุรกิจ ตลอดจนศึกษาผลกระทบของการลงทุนดังกล่าวต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC

(นางสาวกล้วยไม้ เทพหัสดิน ณ อยุธยา)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตรปรอ. รุ่นที่ 26

ผู้วิจัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ค
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ซ
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	<b>1</b>
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
ขอบเขตของการวิจัย	2
วิธีดำเนินการวิจัย	3
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	3
<b>บทที่ 2 กรณีศึกษา: แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท</b>	<b>4</b>
ยุทธศาสตร์การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท	4
โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญหลังการลงทุน	5
แผนงบประมาณการลงทุน จำแนกตามรูปแบบโครงการและประเภทค่าใช้จ่าย	6
<b>บทที่ 3 ผลกระทบของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ต่อเศรษฐกิจของไทย</b>	<b>8</b>
ประมาณการอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจไทยโดยรวม	8
รูปแบบและต้นทุนการขนส่งประเภทต่างๆที่มีในปัจจุบัน	10
จังหวัดที่มีศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ในอนาคต	11
กรณีศึกษา (case study): การพัฒนารถไฟ Shinkansen ในประเทศญี่ปุ่น	13
กรณีศึกษา (case study): การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่หนองคาย พิชญ โลก เชียงใหม่ และชลบุรี	14
ธุรกิจที่มีศักยภาพการเติบโตการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต	20
<b>บทที่ 4 ผลกระทบของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ต่อความสามารถในการแข่งขัน     ของประเทศไทยภายใต้ AEC</b>	<b>40</b>

การเปลี่ยนแปลง 4 ประการจากการเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง	40
ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างพื้นฐานและระดับรายได้ประชาชาติต่อประชากร ในประเทศต่างๆ	44
อัตราการขยายตัวของรายได้และกำไรสุทธิที่ผ่านมา ของภาคธุรกิจ ใน ASEAN	45
ประมาณการการเติบโตของธุรกิจโรงพยาบาล ค้าปลีก และก่อสร้าง ใน ASEAN	46
<b>บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ</b>	<b>49</b>
<b>สรุป</b>	<b>49</b>
<b>ข้อเสนอแนะ</b>	<b>51</b>
<b>บรรณานุกรม</b>	<b>54</b>
<b>ประวัติย่อผู้วิจัย</b>	<b>55</b>

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	รายละเอียดโครงการภายใต้การลงทุนโครงสร้าง พื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท	7



## สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
2-1	โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ หลังการลงทุน 2 ล้านล้านบาท	5
2-2	แผนงบประมาณการลงทุนจำแนกตามรูปแบบโครงการ	6
2-3	แผนงบประมาณการลงทุนจำแนกตามค่าใช้จ่าย	6
2-4	แผนงบประมาณการลงทุนจำแนกตามค่าใช้จ่าย	7
3-1	ประมาณการอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยที่เพิ่มขึ้น จากการลงทุน 2 ล้านล้านบาท	9
3-2	สัดส่วนการขนส่งสินค้าในประเทศ ปี 2012 จำแนกตาม ชนิดการขนส่ง	10
3-3	เปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรูปแบบต่างๆ	10
3-4	แผนภาพจังหวัดที่มีศักยภาพเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้า และการขนส่งในอนาคต	11
3-5	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในพื้นที่กรุงเทพฯ-ปริมณฑลและ ในต่างจังหวัด (1990 – 2015F)	12
3-6	รูปแบบการพัฒนาผู้สังคมนเมืองของประเทศญี่ปุ่น หลังการ เปิดใช้รถไฟชิงกันเซ็งในปี 1964	13
3-7	สัดส่วนของภาคบริการต่อ GDP และอัตราการเติบโต เฉลี่ยสะสม (2000 และ 2011)	14
3-8	รายได้เฉลี่ยต่อหัว (1990-2015F)	15
3-9	การย้ายถิ่นฐานของแรงงานเข้ามายังตลาดแรงงานขนาดใหญ่	16
3-10	การสร้างจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าในบริเวณที่มีการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐาน	17
3-11	การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมที่เป็นผลมาจากการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐาน	18
3-12	จังหวัดที่มีศักยภาพการเติบโตสูง โดยดูจากปัจจัยด้าน โครงสร้างพื้นฐาน	19

3-13	จังหวัดที่มีโครงข่ายทางถนนและทางรางหรือมีมูลค่าการค้าชายแดนสูง	20
3-14	ประมาณการการเติบโตของธุรกิจจากการลงทุน 2 ล้านล้านบาท	21
3-15	โอกาสของธุรกิจต่างๆแบ่งตามช่วงระยะเวลาการดำเนินโครงการ	22
3-16	จังหวัดที่มีศักยภาพการลงทุนธุรกิจที่อยู่อาศัย	23
3-17	จังหวัดที่มีศักยภาพการลงทุนด้านธุรกิจอาคารพาณิชย์	24
3-18	อุปสงค์ด้านที่พักอาศัยในจังหวัดที่มีตลาดแรงงานขนาดใหญ่	25
3-19	รางวัลไฟชนิครงคู่ที่มีอยู่แล้วและกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง	28
3-20	สัดส่วนจำนวนคลังสินค้ารายจังหวัด	30
3-21	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดที่เป็นหัวเมืองรอง	34
3-22	สัดส่วนของร้าน grocery store สมัยใหม่กับการบริโภคส่วนบุคคลในกลุ่มประเทศเอเชียแปซิฟิก	35
3-23	โอกาสของธุรกิจในจังหวัดต่างๆ ที่มีศักยภาพการเติบโต	38
4-1	ส่วนแบ่งจำนวนที่นั่งของสายการบินต้นทุนต่ำ (low-cost carriers) ใน ASEAN ปี 2001-2012	43
4-2	ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างพื้นฐานและระดับรายได้ประชาชาติต่อประชากรในปี 2012	44
4-3	อัตราการขยายตัวของรายได้รวมและกำไรสุทธิจำแนกตามภาคธุรกิจในอาเซียน	46
4-4	อาเซียน 5+1 มีขนาดของตลาดที่ใหญ่และเติบโตได้ดี	47
4-5	การเติบโตและระดับการครองตลาดของประเทศในกลุ่มอาเซียนแยกตามประเภทธุรกิจ	48
5-1	สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ภายใต้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท	50

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง มีความเกี่ยวข้องกับความมั่นคงแห่งชาติในด้านเศรษฐกิจ และเป็นนโยบายที่ภาครัฐและเอกชนให้ความสนใจและให้ความสำคัญมาโดยตลอด มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ เชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิต เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อโอกาสในการขยายตลาดและการลงทุนของธุรกิจต่างๆ นอกจากนี้ยังช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community - AEC) ในปี 2015 และสนับสนุนให้ประเทศไทยก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

อย่างไรก็ตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจัดเป็นโครงการใหญ่ ที่จะส่งผลกระทบต่อภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนทั่วไปในวงกว้าง ในส่วนของภาครัฐ เนื่องจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต้องใช้งบประมาณจำนวนมากซึ่งเพิ่มเติมจากงบประมาณประจำปีโดยเฉลี่ยของรัฐบาล ทำให้รัฐบาลต้องวางแผนระดมทุนจากหลายช่องทาง เช่น การออกพันธบัตรเพื่อกู้ยืมระยะยาว ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อการวางแผนนโยบายการเงินการคลัง กล่าวคือระดับหนี้สาธารณะจะปรับตัวสูงขึ้น แต่ในขณะเดียวกันรัฐบาลต้องรักษาวินัยทางการคลังและควบคุมไม่ให้หนี้สาธารณะสูงเกิน 60% ของ GDP ซึ่งเป็นกรอบความยั่งยืนทางการคลัง นอกจากนี้การระดมทุนจากรัฐบาลยังส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของระบบการเงินในประเทศ กล่าวคือ เงินหมุนเวียนในระบบการเงินในประเทศจะลดลง และหากมีปัจจัยอื่นที่กระทบความสามารถในการระดมทุนของรัฐบาล เช่น ความไม่สงบทางการเมืองทำให้นักลงทุนต่างประเทศขาดความมั่นใจ หรือมีการแข่งขันจากเอกชนเพื่อระดมทุนจากนักลงทุนกลุ่มเดียวกัน อาจมีผลทำให้ทำให้รัฐบาลต้องเพิ่มผลตอบแทนแก่นักลงทุน ส่งผลต่อการเพิ่มต้นทุนของโครงการ เป็นต้น นอกจากนี้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทำให้มีโครงการใหม่ๆ พาดผ่านหลายพื้นที่และหลายจังหวัดในประเทศไทย จึงอาจมีผลกระทบต่อชุมชน ประชากรในพื้นที่ตลอดจนสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นในการริเริ่มโครงการใหม่แต่ละโครงการ รัฐบาลควรศึกษารายละเอียดของโครงการให้ถี่ถ้วน ไม่เฉพาะในแง่ต้นทุนโครงการและผลทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ควรคำนึงถึงผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมทั้งที่ประเมินค่าได้และ

ไม่ได้ในด้านอื่นๆด้วย เช่น ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม และรัฐบาลควรเตรียมแนวทางการรับมือกับความท้าทายต่างๆที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้รับนโยบายด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานไปปฏิบัติต่อ จะสามารถปฏิบัติงานได้ลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาผลกระทบทางตรงและทางอ้อมของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา โดยผู้วิจัยจะศึกษาผลกระทบของการลงทุนต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย และจำแนกโดยภูมิภาค และโดยภาคธุรกิจ ตลอดจนศึกษาผลกระทบของการลงทุนดังกล่าวต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบทางตรงและทางอ้อมของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย และจำแนกโดยภูมิภาค โดยวัดจาก Gross Domestic Product (GDP), รายได้เฉลี่ยต่อหัว, และประมาณการการเติบโตของธุรกิจต่างๆ เป็นต้น โดยจะใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา
2. เพื่อศึกษาผลกระทบของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC โดยจะใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา

### ขอบเขตของการวิจัย

1. จะศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเท่านั้น โดยไม่ได้นำปัจจัยอื่นเข้ามาร่วมพิจารณาด้วย เช่น โครงการหรือนโยบายอื่นๆของรัฐบาล ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศ เป็นต้น ซึ่งอาจมีผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยรวม และการขยายตัวของธุรกิจต่างๆ
2. จะวิจัยและเผยแพร่เฉพาะนโยบายและข้อมูลที่มีการเผยแพร่ต่อประชาชนทั่วไปเท่านั้น

## วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้จะเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) โดยจะศึกษาผลกระทบทางตรงและทางอ้อมของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยรวม และจำแนกโดยภูมิภาค และโดยภาคธุรกิจ นอกจากนี้จะศึกษาผลกระทบของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC โดยจะใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา และผู้วิจัยจะค้นคว้าแหล่งข้อมูลจากงานวิจัยของหน่วยงานทางเศรษฐกิจ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีความน่าเชื่อถือ เช่น ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน), สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, International Monetary Fund (IMF), กระทรวงคมนาคม, กระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น ตลอดจนค้นคว้าแหล่งข้อมูลจากกรณีศึกษา (case study) ของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอดีต เช่น การพัฒนารถไฟ Shinkansen ในประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้เข้าใจและสามารถคาดการณ์ผลกระทบทางตรงและทางอ้อมของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย เศรษฐกิจภูมิภาค และการเติบโตของแต่ละภาคธุรกิจ ในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ได้แก่ ธุรกิจก่อสร้าง ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ และธุรกิจค้าปลีก เป็นต้น
2. ทำให้เข้าใจความสำคัญของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC

## บทที่ 2

# กรณีศึกษา: รายละเอียดการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน วงเงิน 2 ล้านล้านบาท

แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยวงเงิน 2 ล้านล้านบาท นับเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ครั้งสำคัญเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต และสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี 2015 ส่งผลให้ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการลงทุนครั้งนี้

### ยุทธศาสตร์การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท

แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยวงเงิน 2 ล้านล้านบาท (ปี 2013-2020) ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลักคือ

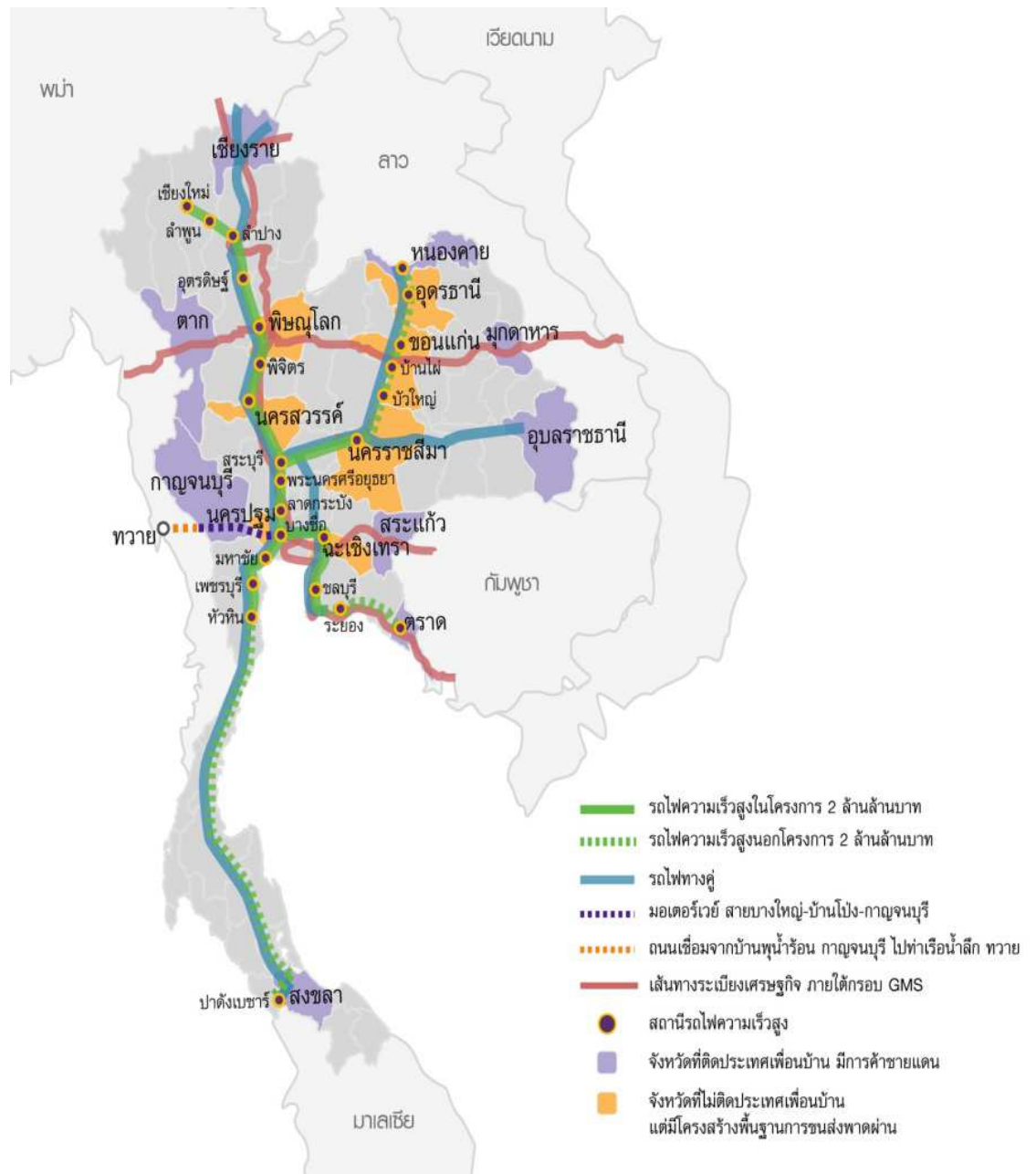
1. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ (Modal Shift & Multimodal) ซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางถนน โดยมีงบลงทุน 4 แสนล้านบาท (18%) เช่น โครงการก่อสร้างระบบรถไฟรางคู่ทั่วประเทศ โครงการพัฒนาท่าเรือและเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำเป็นต้น

2. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) โดยมีงบลงทุน 1 ล้านล้านบาท (52%) เช่น โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง 4 เส้นทาง โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางถนน และโครงการพัฒนาประตูการค้าชายแดน เป็นต้น

3. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) โดยมีงบลงทุน 6 แสนล้านบาท (30%) เช่น โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้ามวลชนเพื่อเป็นระบบการขนส่งผู้โดยสารหลักในเขตเมือง และโครงการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ เป็นต้น

## โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญหลังการลงทุน

แผนภาพที่ 2-1 โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ หลังการลงทุน 2 ล้านล้านบาท  
การลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะช่วยเสริมสร้างความเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิต  
และเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ



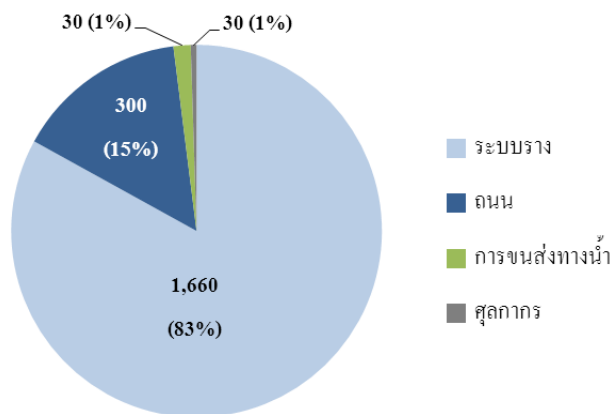
ที่มา: จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

## แผนงบประมาณการลงทุน จำแนกตามรูปแบบโครงการและประเภทค่าใช้จ่าย

83% ของการลงทุนจะเป็นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งทางราง เพื่อลดต้นทุนการผลิตให้กับภาคธุรกิจและเปิดพรมแดนการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดย 77% ของค่าใช้จ่ายเป็นค่าก่อสร้าง และจะเบิกจ่าย 75% ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมดในช่วงปี 2016-2020

### แผนภาพที่ 2-2 แผนงบประมาณการลงทุนจำแนกตามรูปแบบโครงการ

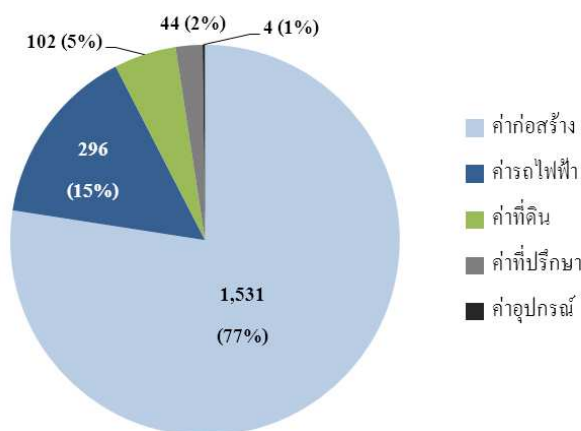
(หน่วย: พันล้านบาท)



ที่มา: จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

### แผนภาพที่ 2-3 แผนงบประมาณการลงทุนจำแนกตามค่าใช้จ่าย

(หน่วย: พันล้านบาท)

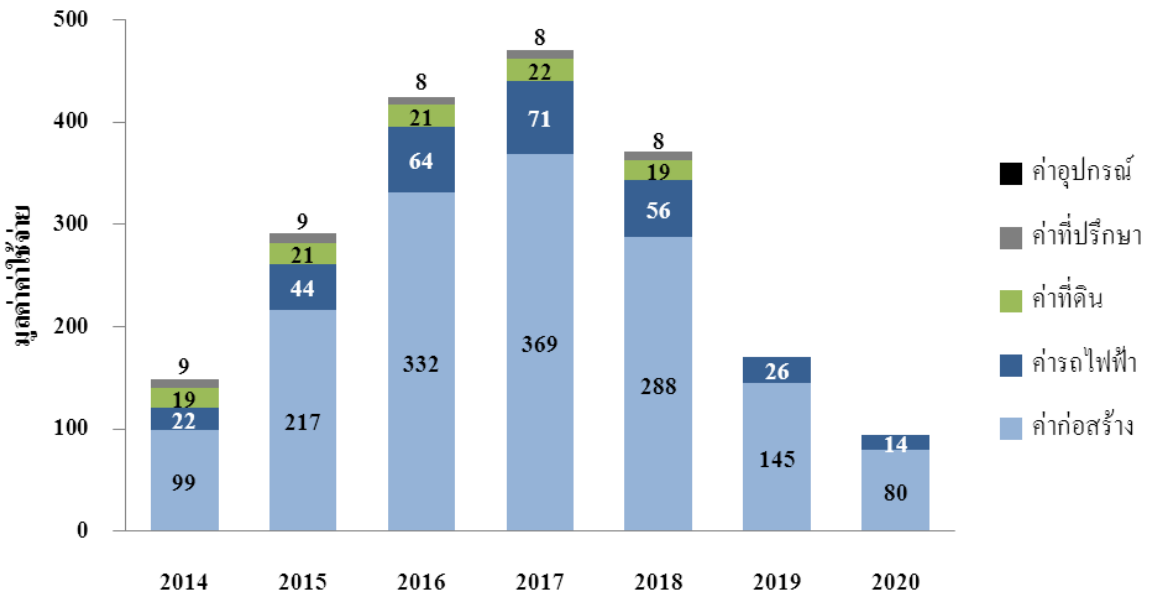


ที่มา: จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง



แผนภาพที่ 2-4 แผนงบประมาณการลงทุนจำแนกตามค่าใช้จ่าย

(หน่วย: พันล้านบาท)



ตารางที่ 2-1 รายละเอียดโครงการภายใต้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท

(หน่วย: ล้านบาท)

โครงการ	มูลค่าโครงการ
1. รถไฟฟ้า (mass transit)	472,448
2. รถไฟความเร็วสูง (high speed train)	783,230
3. รถไฟทางคู่ (double track railway)	373,187
4. ทางหลวงพิเศษ (motorway)	91,820
5. การพัฒนาทางหลวง (road network development)	154,518
6. ท่าเรือ (port and marine container)	29,820
7. การปรับปรุงระบบศุลกากร (customs modernization)	12,545
8. การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (logistics infrastructure improvement)	14,093
9. การปรับปรุงโครงสร้างรถไฟ (rail infrastructure improvement)	59,078
10. การวางแผนงาน (planning)	9,261
<b>รวม</b>	<b>2,000,000</b>

ที่มา: จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

## บทที่ 3

### ผลกระทบของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อเศรษฐกิจของไทย

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการพัฒนาประเทศ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจะนำไปสู่ความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งและเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิตทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ในขณะเดียวกันการลงทุนโครงการใหม่ของภาครัฐทำให้เกิดการจ้างงานในวงกว้าง นำไปสู่การเพิ่มระดับรายได้ของประชาชนในประเทศ โดยประเมินได้จากตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจรายจังหวัด (Gross Provincial Product - GPP) และการเพิ่มรายได้ประชาชาติต่อประชากร (GDP per capita) ซึ่งจะก่อให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมือง เกิดเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งใหม่ๆ ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยสามารถขยายตัวได้มากขึ้น และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งในเวทีการค้าอาเซียนและการค้าโลก

#### ประมาณการอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจไทยโดยรวม

จากการศึกษาโครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 คาดว่าการลงทุนโครงการนี้จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยดังต่อไปนี้

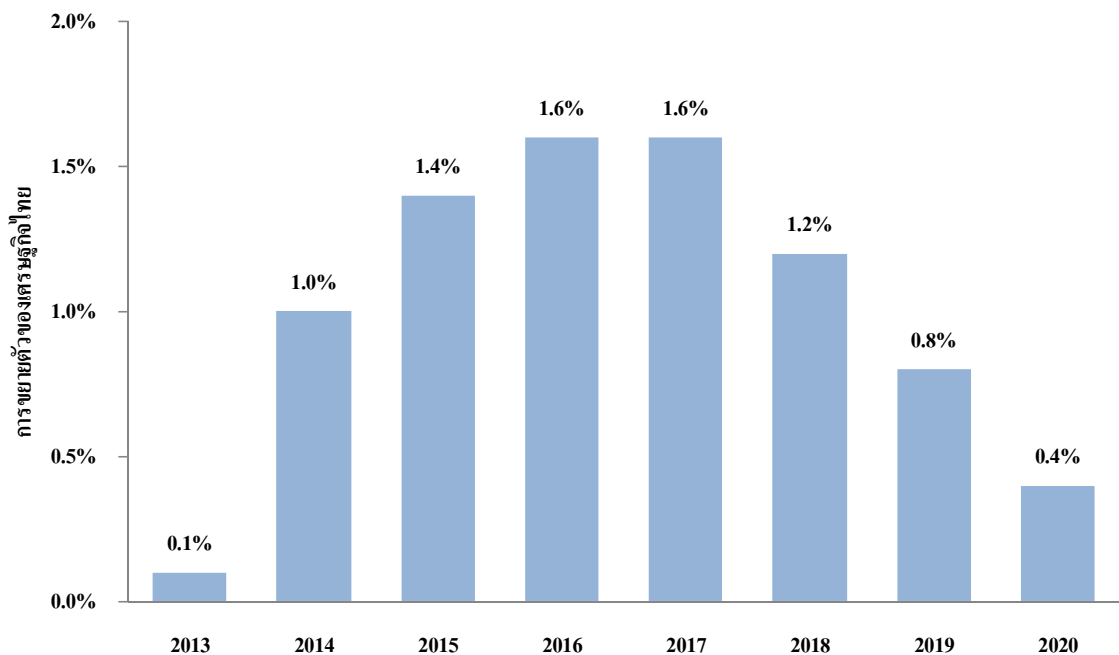
1. รายได้ประชากรและเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยปีละ 0.5-1.0% ในช่วงระยะเวลา 7 ปีของการลงทุน (ปี 2013-2020) ตามการใช้จ่ายของภาครัฐเป็นสำคัญ ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเอกชนเกิดความมั่นใจ และเพิ่มการบริโภคและการลงทุน และจะส่งผลต่อเนื่องให้เศรษฐกิจโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นเช่นกัน (Crowding-in effect) ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่ง
2. จังหวัดที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง และมีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งพาดผ่านจะเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งในอนาคต
3. การลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจในหลายธุรกิจ โดยเฉพาะธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างที่จะได้รับประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างโครงการต่างๆ

โดยเป้าหมายหลักของการลงทุนคือ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต และสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ซึ่งรัฐบาลคาดว่าจะสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อย่างต่ำ 2% โดยการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางจาก 2% เป็น 5% และทางน้ำจาก 15% เป็น 18% ตามลำดับ เพื่อลดต้นทุน

การผลิตให้กับภาครัฐกิจ และช่วยลดความสูญเสียจากการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคครัวเรือนอีกด้วย นอกจากนี้ การลงทุนยังมีส่วนช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจไทย ตามการใช้จ่ายของภาครัฐเป็นสำคัญ และจะก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้นอีก 5 แสนตำแหน่ง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการค้าขายตามแนวชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟและด่านศุลกากรตามแนวชายแดนเพื่อเปิดพรมแดนการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการเข้าสู่ AEC ในปี 2015

### แผนภาพที่ 3-1 ประมาณการอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุน 2 ล้านล้านบาท

เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 0.5%-1.0% ตลอดปี 2013-2020 ตามการใช้จ่ายของภาครัฐเป็นสำคัญ

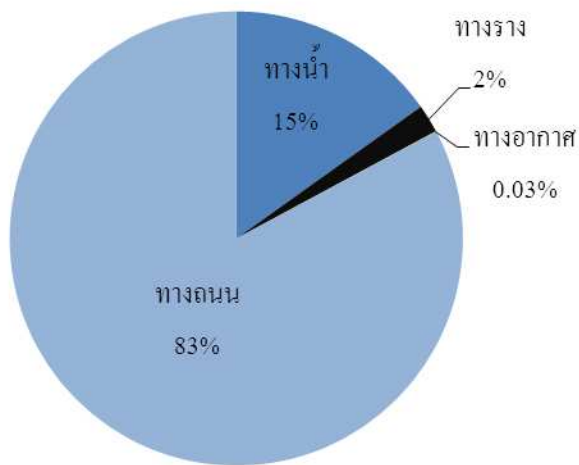


ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

## รูปแบบและต้นทุนการขนส่งประเภทต่างๆที่มีในปัจจุบัน

แผนภาพที่ 3-2 สัดส่วนการขนส่งสินค้าในประเทศ ปี 2012 จำแนกตามชนิดการขนส่ง

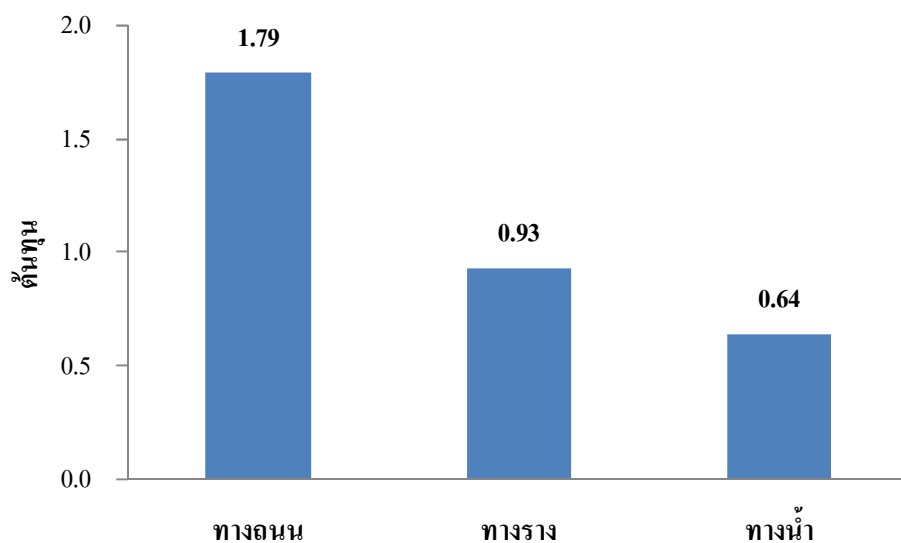
การขนส่งสินค้าในประเทศใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักถึง 83% ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางราง และทางน้ำ (หน่วย: %)



ที่มา: จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม

แผนภาพที่ 3-3 เปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรูปแบบต่างๆ

(หน่วย: บาท/ตัน/กิโลเมตร)

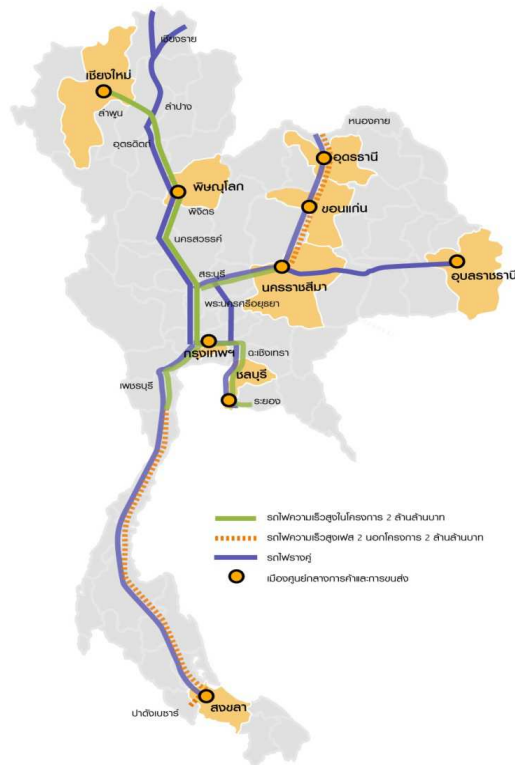


ที่มา: จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม

นอกจากนี้การลงทุนครั้งนี้จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่ง โดยจังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น อุดรธานี อุบลราชธานี นครราชสีมา ชลบุรี และสงขลา ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีทำเลที่ตั้งเป็นจุดยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ และมีรถไฟความเร็วสูงหรือรถไฟทางคู่พาดผ่าน จะสามารถเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้า และการขนส่งของเขตพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงในอนาคต นอกจากนี้ ยังคาดว่าจะเกิดการกระจายตัวของประชากรไปสู่บริเวณพื้นที่เหล่านี้มากขึ้นอีกด้วย เนื่องจากการเดินทาง การขนส่งสินค้า รวมทั้งข้อมูลข่าวสาร สามารถเข้าถึงพื้นที่เหล่านี้ได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องไปสู่การขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน รวมทั้งการจ้างงาน

### จังหวัดที่มีศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต

จังหวัดที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง รวมทั้งมีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งพาดผ่าน เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้า และการขนส่งในอนาคต แผนภาพที่ 3-4 แผนภาพจังหวัดที่มีศักยภาพเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งในอนาคต



ที่มา: จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

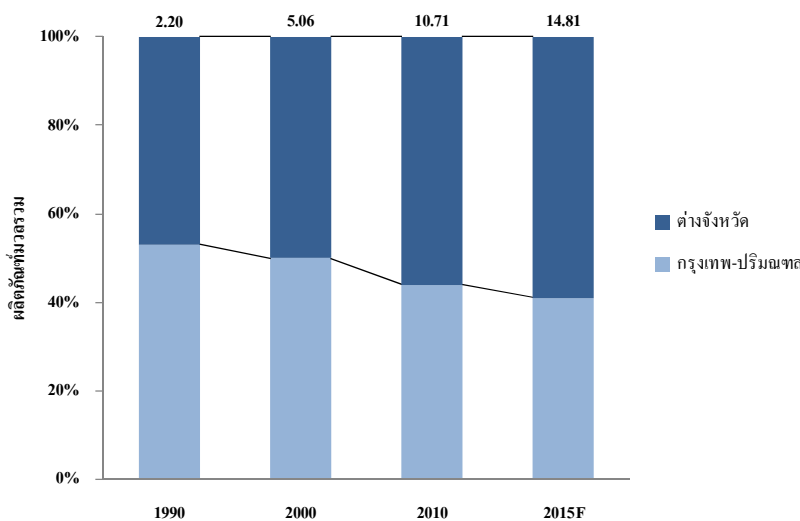
ตลาดต่างจังหวัดจะก้าวมาเป็นตลาดที่น่าสนใจมากขึ้นจากความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานที่พัฒนาขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เศรษฐกิจ ต่างจังหวัดเติบโต มีการสร้างเมืองอย่างรวดเร็ว ประชาชนมีฐานะดีขึ้นและจะมีการย้ายถิ่นฐานไปยังจังหวัดที่มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้น ดังนั้น เมื่อประชาชนในท้องถิ่นมีกำลังซื้อมากขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการที่มุ่งเน้นลูกค้าเป็นสำคัญ (consumer orientation) ก็จะเพิ่มขึ้นด้วย จึงเป็นการดึงดูดให้บริษัทต่างๆ หันมาลงทุนในท้องถิ่น โดยคาดว่าธุรกิจค้าปลีกอสังหาริมทรัพย์ และโลจิสติกส์ จะได้รับผลประโยชน์มหาศาลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว แต่การจะได้รับผลประโยชน์อย่างเต็มที่จากภาคธุรกิจเหล่านี้ บริษัทจำเป็นต้องทำความเข้าใจแนวทางพัฒนาและลักษณะเฉพาะของตลาดในแต่ละจังหวัดอย่างแท้จริงด้วย

ตลาดต่างจังหวัดจะเป็นกลไกที่ช่วยให้เศรษฐกิจเติบโตเนื่องจากการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน หลายจังหวัดได้มีพัฒนาการทางเศรษฐกิจมาโดยตลอดในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา จนสัดส่วน GDP ของประเทศจากต่างจังหวัดเพิ่มขึ้นจาก 47% ในปี 1990 เป็น 56% ในปี 2010 แนวโน้มการเติบโตดังกล่าวจะมีความชัดเจนมากขึ้นและต่อเนื่อง เนื่องจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานได้ก่อให้เกิดศูนย์กลางและจุดผ่านที่สำคัญในต่างจังหวัดซึ่งจะช่วยกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยพัฒนาการเศรษฐกิจดังกล่าวจะดำเนินต่อไปตามแนวโน้มการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ต่างๆ ตามต่างจังหวัด

**แผนภาพที่ 3-5 ผลผลิตทั้งหมดรวมในพื้นที่กรุงเทพฯ-ปริมณฑลและในต่างจังหวัด (1990 – 2015F)**

ต่างจังหวัดมีส่วนช่วยให้เศรษฐกิจเติบโตขึ้นโดยมีสัดส่วนของ GDP สูงกว่ากรุงเทพฯและปริมณฑล

(หน่วย: พันล้านดอลลาร์สหรัฐ)



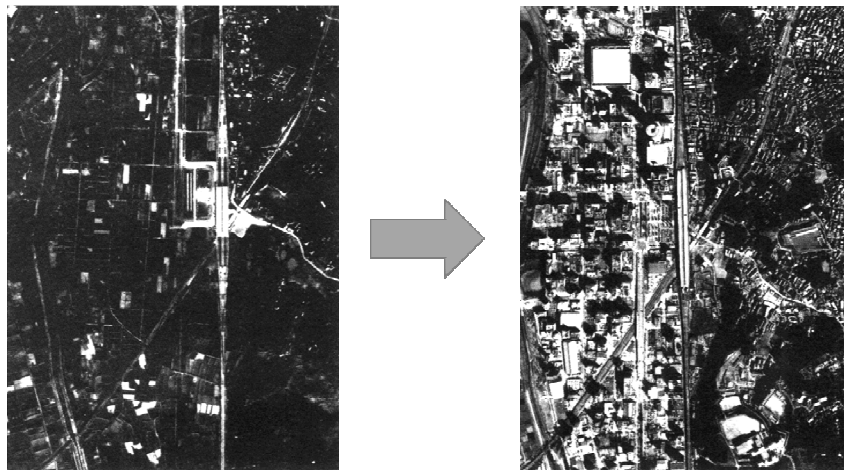
ที่มา: จากข้อมูล NESDB

การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานจะก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจดังจะเห็นได้จากกรณีศึกษาทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ จากที่เห็นได้ชัดเจนในอดีตทั้งในประเทศและต่างประเทศ การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในต่างจังหวัด ทำให้รายได้ต่อหัวเพิ่มขึ้นและเกิดการขยายตัวของภาคบริการในท้องถิ่น โครงสร้างพื้นฐานนำมาซึ่งการพัฒนาต่างๆมากมาย อาทิ การก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาภาคธุรกิจบริการ การสร้างงานและกระแสดำเนินการที่เพิ่มขึ้น ดังเช่นตัวอย่างที่เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่นหลังการเปิดใช้รถไฟชิงกันเซ็งสายโตเกียว-โอซาก้า ในปี 1964 เป็นต้น โดยจากการศึกษาพบว่าจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟชิงกันเซ็ง มีอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรสูงกว่าจังหวัดอื่นๆ ราว 0.3% ต่อปี และมีการจ้างงานเพิ่มขึ้นมากกว่าจังหวัดอื่นๆ ถึง 38% ต่อปี ซึ่งส่วนหนึ่งส่งผลให้จังหวัดที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟชิงกันเซ็งมีการขยายตัวของรายได้ประชาชาติต่อหัว (GDP per capita) สูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศถึง 2.6% ต่อปี นอกจากนี้มูลค่าการค้าส่งยังเติบโตเพิ่มขึ้น 34% ต่อปี ขณะที่มูลค่าการค้าปลีกเติบโตขึ้น 16% ต่อปี หรือการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงของไต้หวันก็วิ่งจากเหนือจรดใต้ประเทศ ทำให้เมือง Taichung ซึ่งตั้งอยู่ตอนกลางของไต้หวันมีการเติบโตอย่างรวดเร็วถึงกับพัฒนาให้ป็นศูนย์กลางของเมืองบริเวณภาคกลางของประเทศ

### กรณีศึกษา (case study): การพัฒนารถไฟ Shinkansen ในประเทศญี่ปุ่น

รถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่นมีส่วนก่อให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมืองและการกระจายความเจริญสู่จังหวัดต่างๆตามแนวสายทาง

แผนภาพที่ 3-6 รูปแบบการพัฒนาสู่สังคมเมืองของประเทศญี่ปุ่น หลังการเปิดใช้รถไฟชิงกันเซ็งในปี 1964



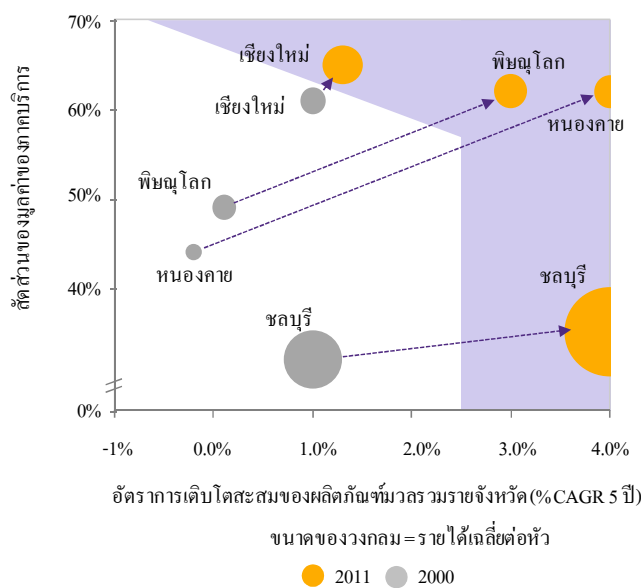
ที่มา: การศึกษาของ Okada. 1994. "Features and Economic and Social Effects of the Shinkansen"

แม้ในไทยเองก็สามารถพบเห็นแนวทางพัฒนาที่คล้ายคลึงกันนี้ ตัวอย่างเช่น จังหวัดหนองคายได้ประโยชน์จากกระแสการค้าตามแนวชายแดนภายหลังการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1 เมื่อปี 1994 จังหวัดพิษณุโลกได้ประโยชน์จากการขยายถนนและกลายเป็นจุดตัดผ่านของกรมคมนาคมทิศตะวันออก-ตะวันตก และทิศเหนือ-ใต้ของประเทศ นอกจากนี้ การสร้างท่าเรือน้ำลึกในจังหวัดชลบุรีและมอเตอร์เวย์ ที่เชื่อมตัวจังหวัดกับเมืองหลวงส่งผลให้ภาคตะวันออกเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของไทย รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดเชียงใหม่ เช่น การขยายสนามบิน ซึ่งช่วยส่งเสริมภาคธุรกิจการท่องเที่ยวของภาคเหนือ เป็นต้นจะเห็นได้ว่าเศรษฐกิจในจังหวัดต่างๆ ที่กล่าวมานี้เติบโตขึ้นเป็นอย่างมาก โดยสังเกตได้จากรายได้จริงต่อหัวที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกเหนือไปจากการพัฒนาเศรษฐกิจและการพัฒนาสู่ความเป็นเมืองแล้ว จังหวัดเหล่านี้ยังมีส่วนแบ่งภาคธุรกิจที่เน้นการบริการเพิ่มมากขึ้นซึ่งเป็นสัญญาณบ่งบอกถึงระดับการพัฒนาของจังหวัด ดังนั้น เมื่อเศรษฐกิจขยายตัวและผู้คนเริ่มมีฐานะดีขึ้น ความต้องการสินค้าและบริการก็จะมีมากขึ้นตามไปด้วย

### กรณีศึกษา (case study): การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่หนองคาย พิษณุโลก เชียงใหม่ และชลบุรี

แผนภาพที่ 3-7 สัดส่วนของภาคบริการต่อ GDP และอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสม (2000 และ 2011)

หลายจังหวัดมีความเป็นเมืองมากขึ้นและเศรษฐกิจเติบโตขึ้นเนื่องจากการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม

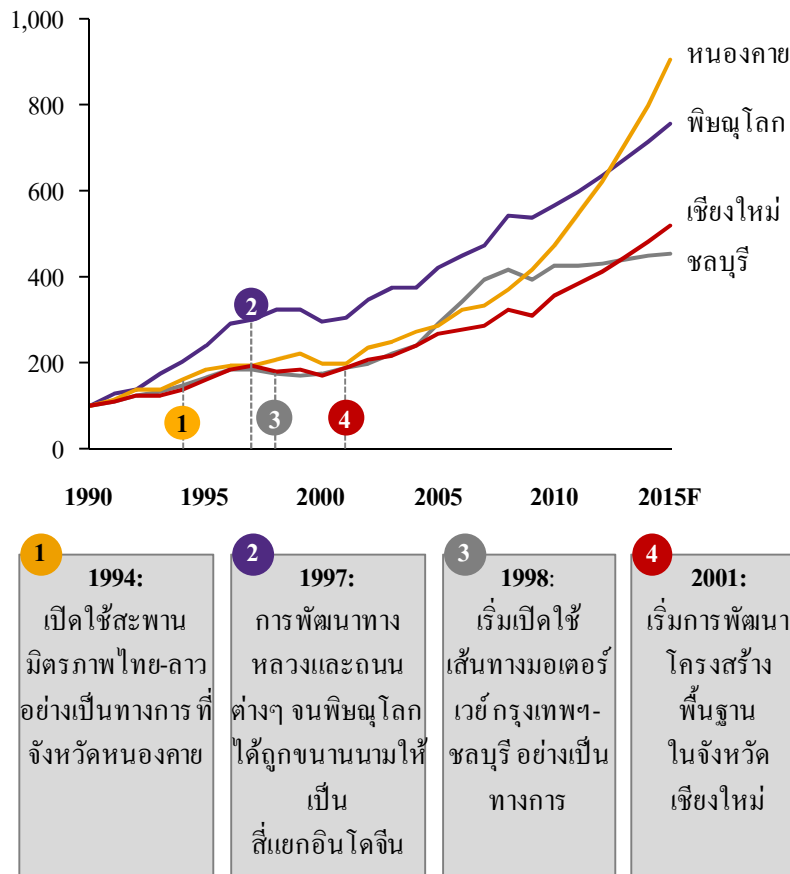


ที่มา: จากข้อมูลของ NESDB



### แผนภาพที่ 3-8 รายได้เฉลี่ยต่อหัว (1990-2015F)

(หน่วย: ดัชนี 1990 = 100)



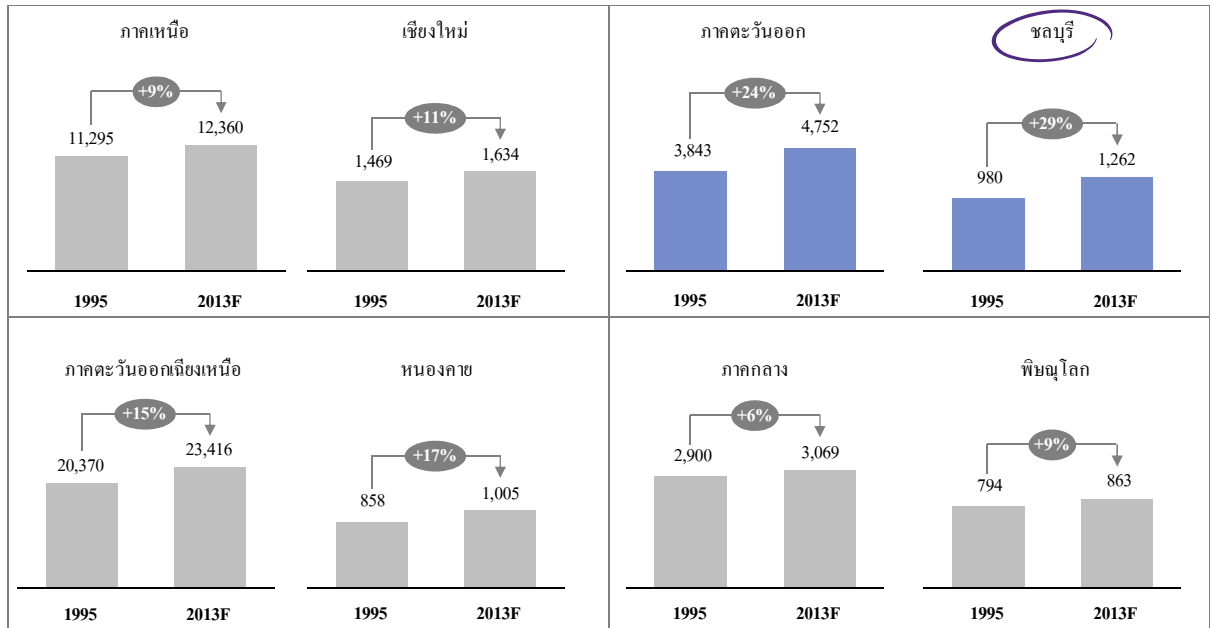
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ NESDB

นอกจากนี้ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานยังสามารถดึงดูดบริษัทให้เข้ามาทำธุรกิจ ซึ่งเป็นการขยายตลาดแรงงานภายในท้องถิ่น ผลที่ตามมาคือประชาชนจะย้ายถิ่นฐานมายังจังหวัดเหล่านี้เพื่อหางานทำการย้ายถิ่นฐานจะเกิดขึ้นทั้งในระหว่างการก่อสร้างและต่อเนื่องไปจนถึงหลังจากมีการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานไปแล้ว เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยในแต่ละภาค จังหวัดที่มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจะมีอัตราการย้ายถิ่นฐานเข้ามามากกว่า กรณีดังกล่าวเห็นได้ชัดตามจังหวัดที่มีการลงทุนด้านอุตสาหกรรม เช่น ชลบุรี ที่มีนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายแห่งซึ่งทำให้ความต้องการจ้างงานเพิ่มขึ้น

### แผนภาพที่ 3-9 การย้ายถิ่นฐานของแรงงานเข้ามายังตลาดแรงงานขนาดใหญ่

จังหวัดชลบุรีจะเป็นศูนย์กลางการผลิตขนาดใหญ่ที่ดึงดูดประชากรจำนวนมากเข้ามาในจังหวัด

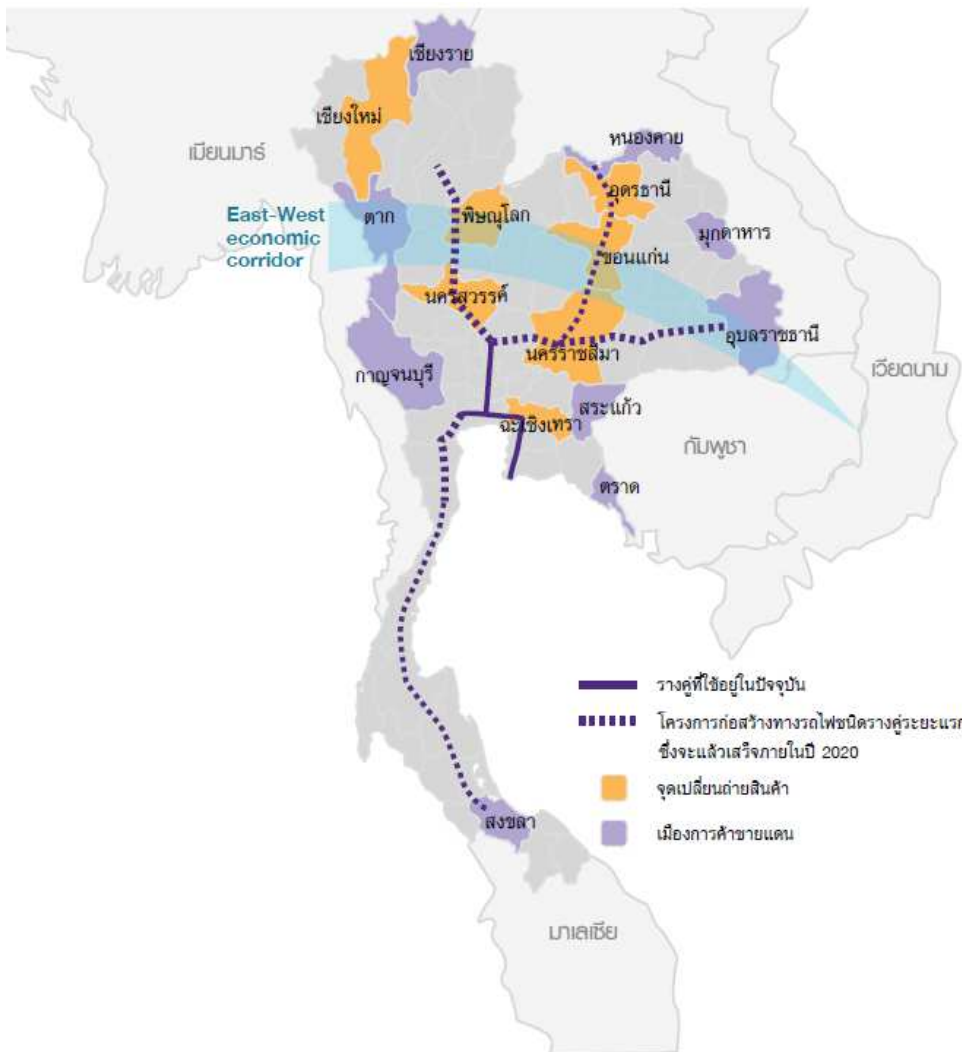
หน่วย: จำนวนประชากรรายภาคและจังหวัด (พันคน)



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ NESDB

ในอนาคต คาดว่าจะมีแนวทางการพัฒนาตามจังหวัดต่างๆ ในลักษณะเดียวกันนี้เพิ่มขึ้น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยพัฒนาจังหวัดที่อยู่ในแผนการลงทุนให้มีความเป็นเมืองมากขึ้น เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจภายในท้องถิ่น เกิดการจ้างงาน และทำให้ประชาชนในท้องถิ่นมีฐานะดีขึ้นซึ่งทั้งหมดนี้ก่อให้เกิดศักยภาพทางการค้าที่น่าสนใจต่อภาคเอกชน ดังนั้น โดยเฉพาะภาคการบริการและภาคธุรกิจที่ขายสินค้าอุปโภคบริโภคเป็นหลัก ซึ่งคาดว่าจะโอกาสทางธุรกิจมากมายจะเกิดขึ้นตามศูนย์กลางของภูมิภาค (นครราชสีมา) รวมถึงจังหวัดชายแดนที่สำคัญ (กาญจนบุรี มุกดาหาร หนองคาย ดาก ตราด สระแก้ว สงขลา อุบลราชธานี) และทางแยกต่างๆ (ฉะเชิงเทรา พิษณุโลก นครสวรรค์ อุตรธานี)

**แผนภาพที่ 3-10 การสร้างจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าในบริเวณที่มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน**  
 จังหวัดที่มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานจะมีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงกว่าและยังมีการพัฒนาภาคธุรกิจที่เน้นการบริการที่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มมากขึ้น

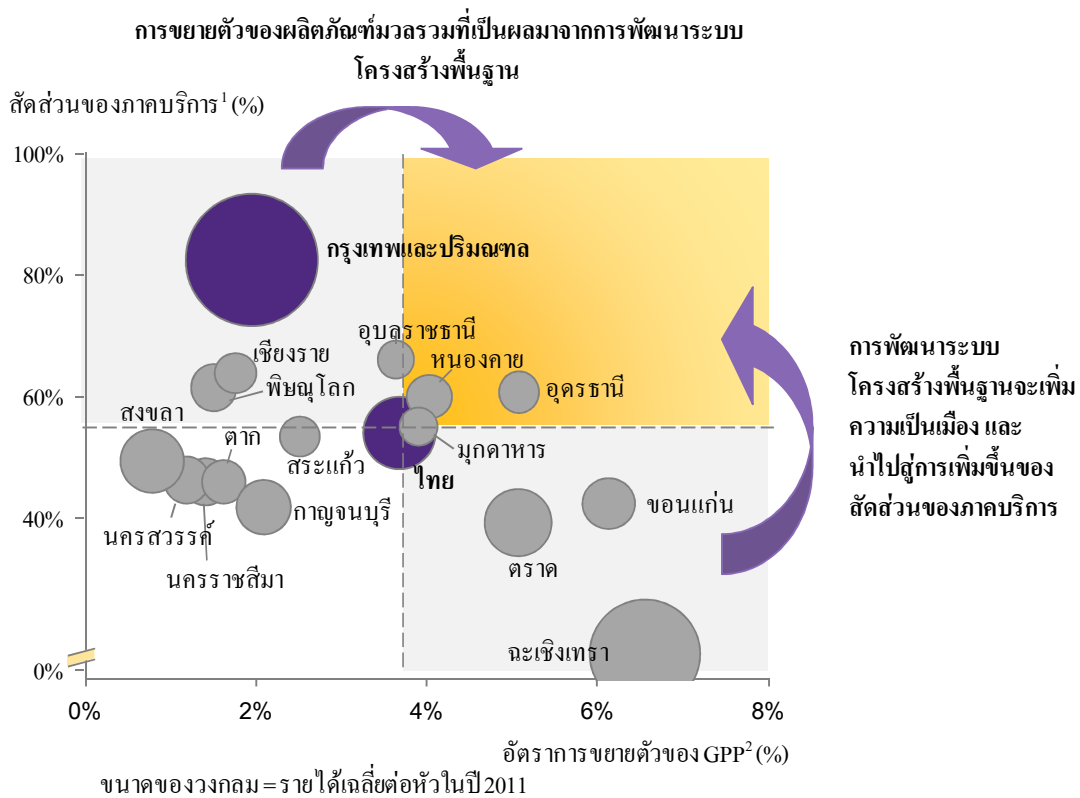


ที่มา: จากข้อมูลของ NESDB และกระทรวงคมนาคม

ภาคธุรกิจบริการในจังหวัดเหล่านี้จะขยายตัวเมื่อเศรษฐกิจในท้องถิ่นเติบโตสูงขึ้น ผลผลิตมวลรวมจังหวัด (GPP) ที่เป็นตัววัดขนาดเศรษฐกิจท้องถิ่นก็จะขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน โดยหากวางตำแหน่งของจังหวัดที่มีศักยภาพต่างๆ บนรูปที่มีแกนตั้งเป็นส่วนแบ่งภาคธุรกิจบริการของเศรษฐกิจท้องถิ่น และแกนนอนเป็นการเติบโตของเศรษฐกิจท้องถิ่นแล้ว ตำแหน่งของจังหวัดที่มีความน่าสนใจคือมุมขวาบนของภาพดังกล่าว ซึ่งการเคลื่อนตัวของจังหวัดต่างๆ ไปยัง

ตำแหน่งดังกล่าวนั้นจะเป็นไปได้หากมีการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การลงทุนและการดำเนินการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ดีจะช่วยให้การพัฒนาเป็นไปได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

**แผนภาพที่ 3-11 การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมที่เป็นผลมาจากการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน**



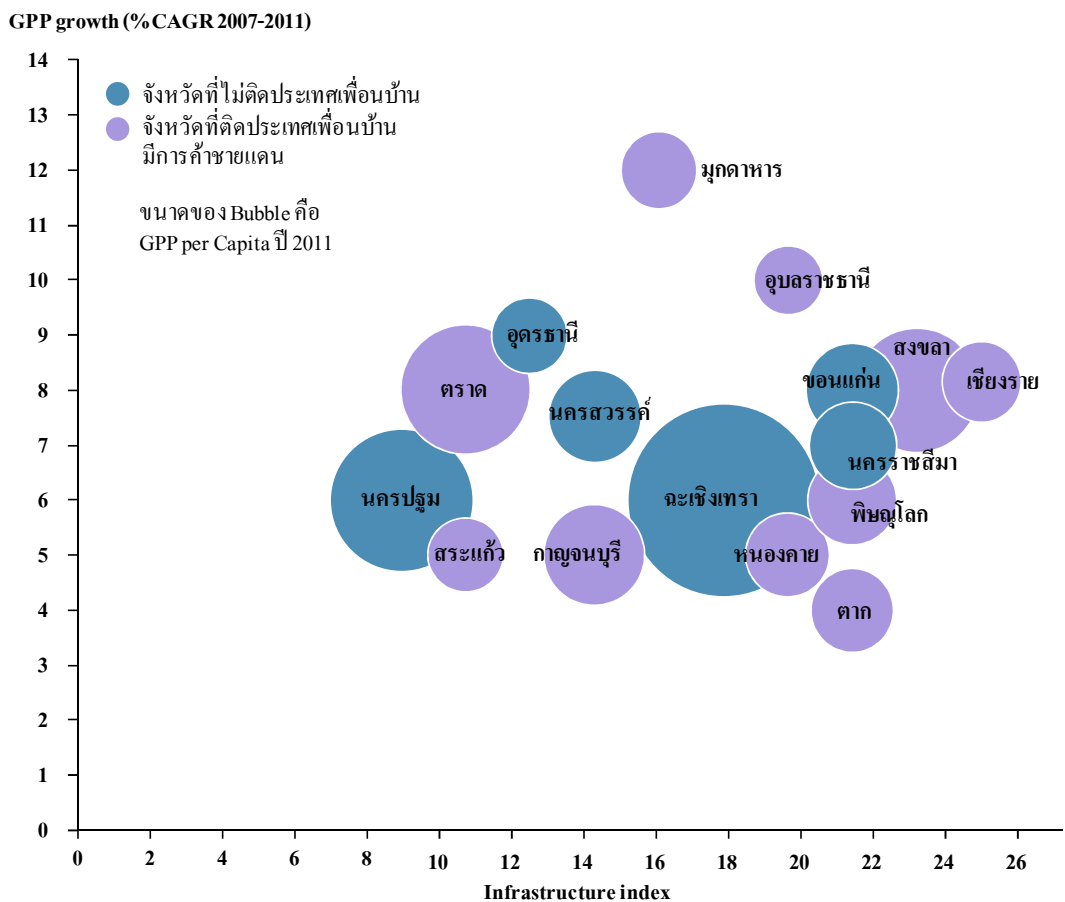
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ NESDB และกระทรวงคมนาคม

นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์จังหวัดที่มีแนวโน้มการเติบโตสูงในอนาคต โดยดูจากอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจรายจังหวัด (GPP) และปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละจังหวัด ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะเป็นแรงผลักดันให้เกิดการขยายตัวของเมือง รวมไปถึงการค้า การท่องเที่ยว ในอนาคต พบว่าจังหวัดที่มีศักยภาพการเติบโต น่าดึงดูดให้ผู้ประกอบการเข้าไปลงทุนแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มหลักคือ กลุ่มจังหวัดที่มีการค้าชายแดน และกลุ่มจังหวัดที่ไม่มีการค้าชายแดน แต่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งพาดผ่าน

จังหวัดศักยภาพกลุ่มแรก คือกลุ่มจังหวัดที่มีการค้าชายแดน ได้แก่ หนองคาย มุกดาหาร อุบลราชธานี สระแก้ว ตราด สงขลา เชียงราย ตาก และกาญจนบุรี เป็นจังหวัดที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูง และมีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลักพาดผ่าน โดย เชียงราย ตาก และกาญจนบุรี เป็นจังหวัดที่มีแผนจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามพื้นที่ชายแดน

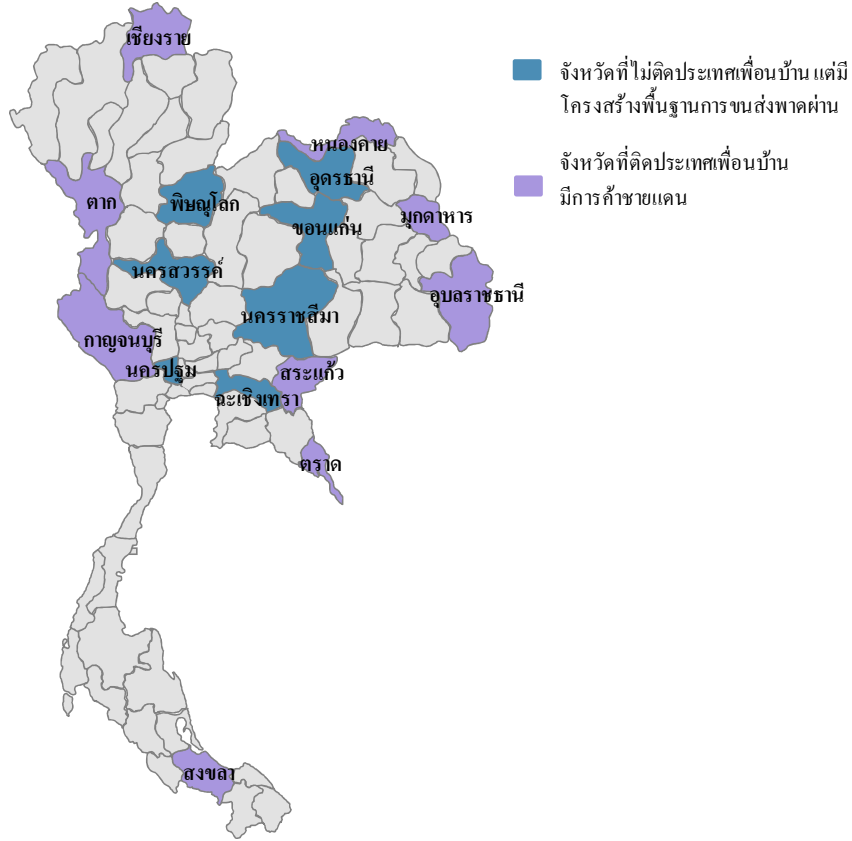
จังหวัดศักยภาพกลุ่มที่สอง คือกลุ่มจังหวัดที่ไม่มีการค้าชายแดน ได้แก่ พิชณุโลก นครสวรรค์ นครปฐม ฉะเชิงเทรา อุตรธานี ขอนแก่น และนครราชสีมา เป็นจังหวัดที่ได้รับอานิสงส์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หรือเป็นเมืองจุดตัดของโครงข่ายการขนส่งหลายเส้นทาง

แผนภาพที่ 3-12 จังหวัดที่มีศักยภาพการเติบโตสูง โดยดูจากปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน



หมายเหตุ: การวิเคราะห์ไม่รวมจังหวัดใหญ่ที่มีการเติบโตสูงแล้ว เช่น ชลบุรี ระยอง เชียงใหม่  
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ สภาพัฒน์ฯ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงพาณิชย์

แผนภาพที่ 3-13 จังหวัดที่มีโครงข่ายทางถนนและทางราง หรือมีมูลค่าการค้าชายแดนสูง



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC

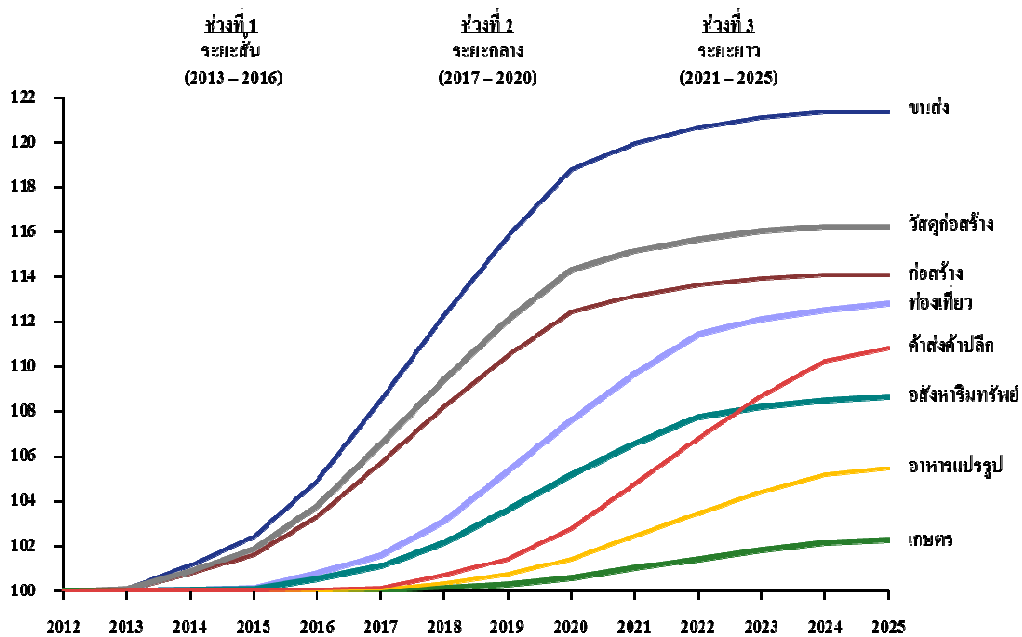
### ธุรกิจที่มีศักยภาพการเติบโตการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต

การลงทุน 2 ด้านด้านบนจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจมากมายโดยเฉพาะธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างที่จะได้รับประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างโครงการต่างๆในการลงทุนครั้งนี้ และคาดว่าจะเป็นภาคธุรกิจที่เติบโตสูงสุดในระยะ 1-4 ปีแรกของการลงทุน ซึ่งเป็นระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตได้ดีในระยะถัดมา หรือระยะกลางได้แก่ ธุรกิจท่องเที่ยว และอสังหาริมทรัพย์ โดยผู้ประกอบการในธุรกิจท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณนักท่องเที่ยวเนื่องจากการเดินทางมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ส่วนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์จะได้รับประโยชน์จากความต้องการที่อยู่อาศัย และอาคารพาณิชย์ที่ เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ภาคธุรกิจ อื่น ๆ อาทิ ธุรกิจค้า ส่งค้าปลีก อาหารแปรรูป และเกษตร คาดว่าจะเป็นภาคธุรกิจที่สามารถเติบโตได้ดีในระยะยาว หรือระยะสิ้นสุดโครงการ โดยภาคธุรกิจเหล่านี้จะได้รับ

ประโยชน์จากรายได้ประชากรที่เพิ่มขึ้น การขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งการขนส่งสินค้าที่สะดวก รวดเร็วขึ้น และยังมีต้นทุนด้านการขนส่งที่ต่ำลงอีกด้วย

### แผนภาพที่ 3-14 ประมาณการการเติบโตของธุรกิจจากการลงทุน 2 ล้านล้านบาท

การลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจมากมาย โดยเฉพาะธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูล NESDB

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งนั้น ก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจมากมาย เริ่มตั้งแต่โอกาสธุรกิจทางตรง คือการเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนกับรัฐบาล (Public Private Partnership: PPP) ในโครงการเชื่อมโยงการขนส่งต่างๆ โดยได้รับผลตอบแทนตามสัญญาที่ตกลงกันไว้ ในส่วนของการก่อสร้างโครงการตั้งแต่ต้นจนจบ แน่แน่นอนว่าจะเป็นโอกาสของธุรกิจก่อสร้าง โดยเฉพาะบริษัทผู้รับเหมาที่สามารถประมูลงานได้ รวมไปถึงธุรกิจวัสดุก่อสร้างที่สามารถขายสินค้าเพื่อใช้ในโครงการก่อสร้างได้เพิ่มขึ้น สำหรับโอกาสธุรกิจทางอ้อม ก็คือในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ สามารถเลือกเข้าไปจับจองพื้นที่ศักยภาพ เพื่อขยายโครงการที่อยู่อาศัยหรืออาคารพาณิชย์ เตรียมรองรับการเติบโตในพื้นที่ และเมื่อโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานแล้วเสร็จจะเป็นโอกาสของธุรกิจบริการอื่นๆ เช่นการ

ให้บริการทางโลจิสติกส์ ธุรกิจค้าส่งค้าปลีก ห้างสรรพสินค้า ท่องเที่ยว โรงแรม ฯลฯ ที่จะเข้าไปลงทุนในจังหวัดที่มีแนวโน้มการขยายตัวของเมือง มีการย้ายถิ่นฐานของประชากรเข้ามาในพื้นที่ทั้งเพื่อการอยู่อาศัยและทำการค้า อันเนื่องมาจากการมีโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และระบบรางตัดผ่าน

แผนภาพที่ 3-15 โอกาสของธุรกิจต่างๆแบ่งตามช่วงระยะเวลาการดำเนินโครงการ



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC

นอกจากธุรกิจก่อสร้างซึ่งจะได้รับผลประโยชน์โดยตรงแล้ว ธุรกิจต่อไปนี้จะได้ประโยชน์จากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนส่ง

**ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์**

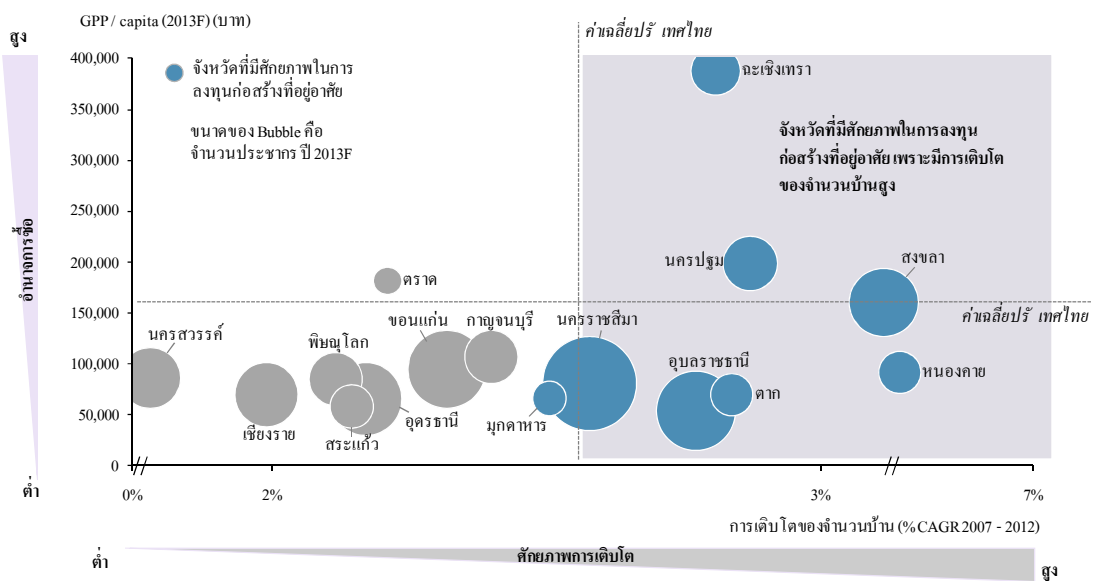
ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์จะมีโอกาสเข้าไปลงทุนก่อสร้างเพื่อรองรับความต้องการที่อยู่อาศัยในจังหวัดที่ประชากรมีอำนาจซื้อสูง รวมถึงความต้องการอาคารพาณิชย์ในจังหวัดที่มีการเติบโตของการค้าสูง การขยายตัวของเมือง รวมถึงภาคการผลิตการค้าและบริการ อันเนื่องมาจากการก่อสร้างขยายโครงข่ายคมนาคมขนส่งไปยังภูมิภาคต่างๆ จะเป็นโอกาสให้ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เข้าไปพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาค ซึ่งโอกาสของธุรกิจประเภทที่อยู่อาศัยจะอยู่ในจังหวัดที่มีการเติบโตของจำนวนบ้าน และประชากรในจังหวัดนั้นๆ มีอำนาจการซื้อสูง เช่น ฉะเชิงเทรา นครปฐม และสงขลา ส่วนจังหวัดที่มีการเติบโตของจำนวนบ้านสูง แต่ประชากรยังมีอำนาจซื้อต่ำ เช่น หนองคาย ดาก อุบลราชธานี นครราชสีมา ผู้ประกอบการอาจต้องปรับราคาบ้านให้สอดคล้อง



กับกำลังซื้อ สำหรับโอกาสของธุรกิจประเภทอาคารพาณิชย์นั้น จะอยู่ในจังหวัดที่ GPP ภาคค้าส่งค้าปลีกมีการขยายตัวสูง เช่นฉะเชิงเทรา ตราด อุบลราชธานี เชียงราย มุกดาหาร ตาก สระแก้ว ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นจังหวัดที่มีการค้าขายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้จะเห็นว่าหากโครงการถนนหรือรถไฟแล้วเสร็จ จะทำให้ราคาที่ดินพุ่งสูงขึ้นด้วย ดังเช่นการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ทำให้อุปสงค์และอุปทานของอสังหาริมทรัพย์ที่เกาะตามแนวรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น ผลักดันให้ราคาที่ดินสูงขึ้นเป็นเงาตามตัว โดยที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าบีทีเอส ตลอดสายมีราคาเพิ่มขึ้น 21% ต่อปี ในช่วงปี 2005-2011 เทียบกับราคาที่ดินทั่วไปเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยประมาณ 4% ต่อปี

**แผนภาพที่ 3-16 จังหวัดที่มีศักยภาพการลงทุนธุรกิจที่อยู่อาศัย**

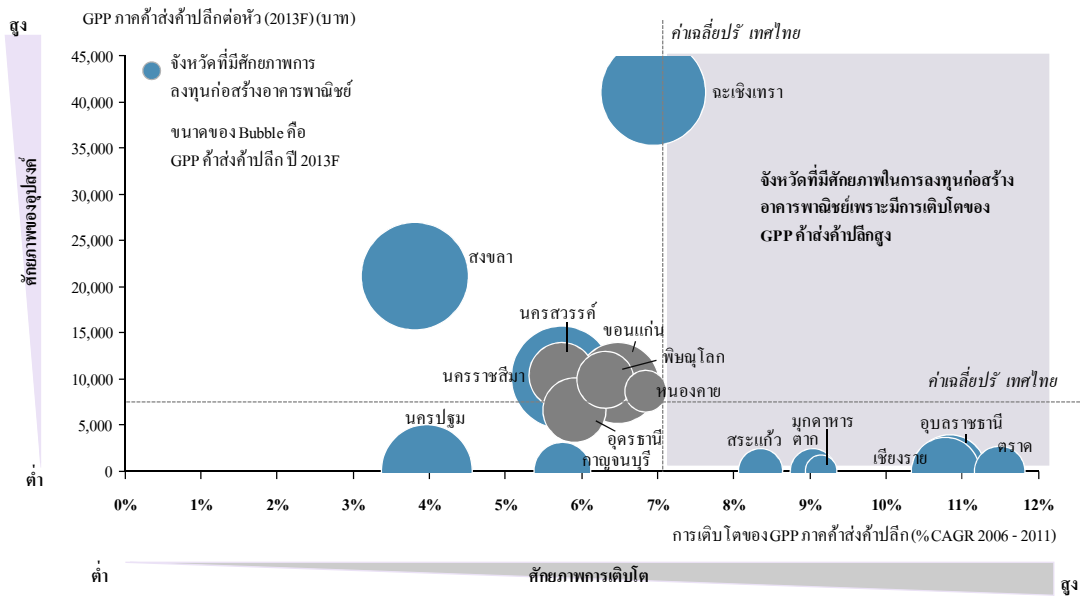
ฉะเชิงเทรา นครปฐม และสงขลา เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในการลงทุนของธุรกิจที่อยู่อาศัย สะท้อนจากการเติบโตของจำนวนบ้าน และอำนาจการซื้อของประชากรที่อยู่ในระดับสูง ส่วนหนองคาย ตาก อุบลราชธานีและนครราชสีมา มีศักยภาพเช่นกัน แต่ต้องปรับราคาบ้านให้สอดคล้องกับกำลังซื้อ



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ CEIC

**แผนภาพที่ 3-17 จังหวัดที่มีศักยภาพการลงทุนด้านธุรกิจอาคารพาณิชย์**

ฉะเชิงเทรา ตราด อุบลราชธานี เชียงราย มุกดาหาร ตาก สระแก้ว เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพการลงทุนด้านธุรกิจอาคารพาณิชย์ สะท้อนจาก GPP ภาคค้าส่งค้าปลีกที่เติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ CEIC

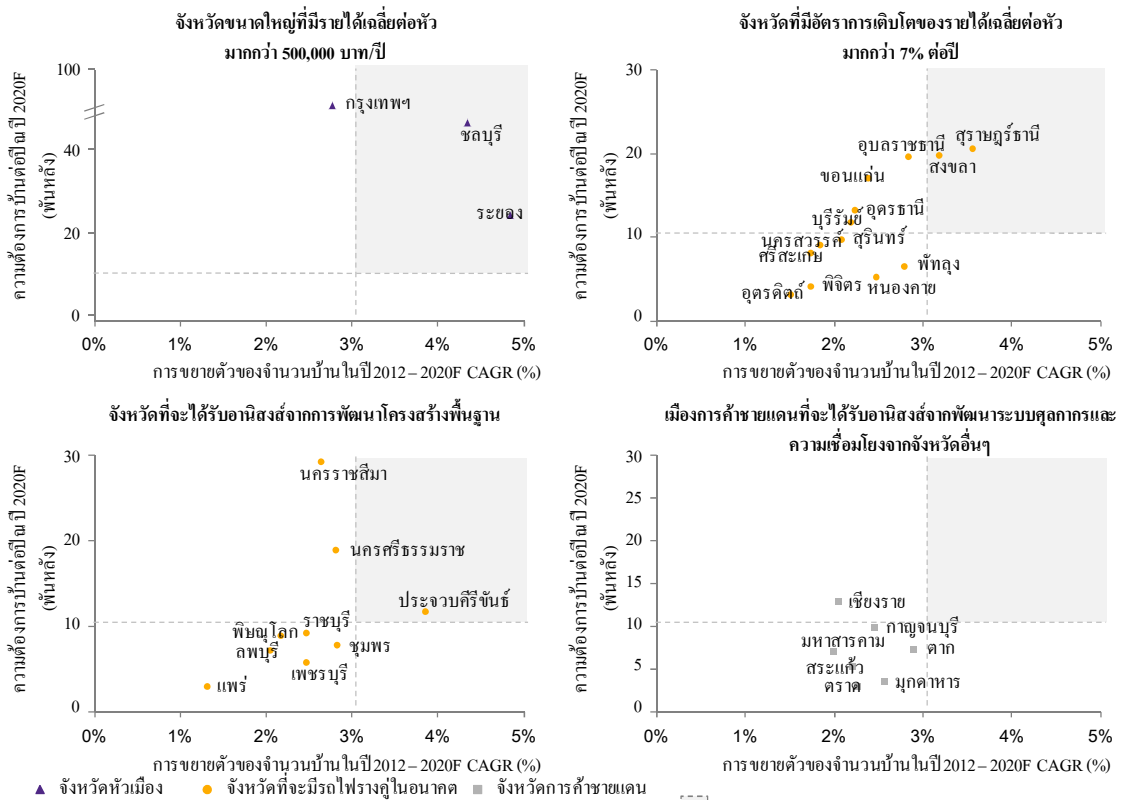
การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจะกระตุ้นให้เกิดความต้องการจ้างงานในต่างจังหวัด เกิดการย้ายถิ่นฐานภายในประเทศ และเพิ่มความต้องการที่พักอาศัยในบริเวณที่มีการจ้างงาน นอกเหนือจากระดับรายได้ที่สูงขึ้นแล้ว ตลาดอสังหาริมทรัพย์ยังได้ประโยชน์จากแนวโน้มการเติบโตขึ้นของจำนวนประชากรอีกด้วย ซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญที่กำหนดความต้องการที่อยู่อาศัยแน่นอนว่าเมื่อโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ได้เริ่มต้นขึ้น ตลาดแรงงานใหม่ๆ ก็จะเกิดขึ้นตามแนวเส้นทางพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนี้ ประกอบกับกระแสการค้าที่เพิ่มขึ้น ภาคธุรกิจบริการที่เติบโตขึ้น และแหล่งการผลิตที่เกิดขึ้น นำไปสู่การย้ายถิ่นฐานภายในประเทศครั้งใหญ่ และทำให้ความต้องการที่พักอาศัยใหม่เพิ่มขึ้นไปด้วย

จังหวัดที่เป็นศูนย์กลางการจ้างงาน โดยเฉพาะชลบุรีและระยอง จะยังได้รับประโยชน์จากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานผ่านการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง รวมทั้งยังเป็นตลาดแรงงานขนาดใหญ่อยู่แล้ว จึงน่าจะยังมีความต้องการที่พักอาศัยที่สูงอย่างต่อเนื่อง จากการคาดการณ์จำนวนการสร้างและจดทะเบียนที่พักอาศัยใหม่ โดยพิจารณาจากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงจำนวนที่พักอาศัยจากที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน และเพิ่มผลกระทบเชิงบวกของการ

เชื่อมโยงทางรถไฟที่ทำให้อัตราการเติบโตของจำนวนที่พักอาศัยเพิ่มสูงขึ้นกว่าอัตราการเติบโตระยะยาวในอดีตเฉพาะในจังหวัดที่มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาการคมนาคมตามแนวชายแดน ผลสรุปที่ได้สนับสนุนแนวโน้มการเติบโตของตลาดแรงงานขนาดใหญ่เดิม ได้แก่ กรุงเทพฯ ชลบุรี และระยองรวมถึงจังหวัดอื่นๆ ซึ่งมีตลาดแรงงานขนาดใหญ่อยู่แล้วยังคงเป็นจังหวัดที่น่าสนใจสำหรับการลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่พักอาศัย

อย่างไรก็ตาม กระแสการเติบโตในระยะยาวของผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์จะอยู่ที่จังหวัดศูนย์กลางที่เกิดใหม่ตามชุมทางในภูมิภาค จังหวัดที่มีอุปสงค์ต่อที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นโดดเด่น ได้แก่ สุราษฎร์ธานี สงขลา อุบลราชธานี ขอนแก่น และนครศรีธรรมราช ซึ่งแต่ละจังหวัดมีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ในภูมิภาคเนื่องจากเป็นศูนย์กลางการค้า การศึกษา และการผลิต ดังนั้นการขยายโครงสร้างพื้นฐานไปยังจังหวัดเหล่านี้จะช่วยเร่งการสร้างเมืองและเพิ่มอุปสงค์ในภาคธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่พักอาศัย

**แผนภาพที่ 3-18 อุปสงค์ด้านที่พักอาศัยในจังหวัดที่มีตลาดแรงงานขนาดใหญ่**



หมายเหตุ: จังหวัดที่นำมาวิเคราะห์เป็นจังหวัดที่จะได้รับอันานิสงส์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนารถไฟรางคู่และการพัฒนาการค้าชายแดน ที่เป็นผลมาจากความเชื่อมโยงที่มีมากขึ้น  
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ CEIC, SES และสื่อต่างๆ

ความได้เปรียบในการแข่งขันและประสบความสำเร็จในตลาดต่างจังหวัดจะมีความรุนแรงมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องเตรียมการวางแผนและจัดสรรทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยเฉพาะในประเด็นดังต่อไปนี้

- เข้าใจพฤติกรรมผู้บริโภคในท้องถิ่น ความเข้าใจตลาดท้องถิ่นเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญ ตลาดแต่ละแห่งก็มีความท้าทายที่แตกต่างกันไป เนื่องจากทั้งความต้องการของผู้บริโภคและความสามารถในการซื้อที่อยู่อาศัยจะแปรเปลี่ยนไปตามทำเลที่แตกต่าง นอกจากนั้นกระบวนการอนุมัติโครงการและกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการก่อสร้างก็อาจแตกต่างกันด้วยตามหน่วยงานปกครองท้องถิ่น ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงต้องปรับโครงการแต่ละโครงการให้เหมาะสมกับข้อกำหนดในท้องถิ่นนั้นๆ ตัวอย่างเช่น การจัดที่จอดรถ 40% ของจำนวนห้องทั้งหมด อาจถือว่าเพียงพอในกรุงเทพฯ ซึ่งมีระบบขนส่งมวลชนตามสถานที่สำคัญต่างๆ แต่สำหรับตลาดต่างจังหวัดจำเป็นต้องจัดสรรเพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้บริโภคส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในการเดินทางเป็นหลัก

- จัดหาทำเลที่สะดวกต่อการคมนาคม เนื่องจากมีการพัฒนาด้านการคมนาคมตามต่างจังหวัด ผู้ประกอบการจึงควรหาทำเลที่สะดวกต่อการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ผู้ประกอบการในท้องถิ่นอาจได้เปรียบในการหาทำเลที่เป็นจุดยุทธศาสตร์เนื่องจากมีความเข้าใจตลาดท้องถิ่นดี อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงทางกายภาพก็เป็นปัจจัยที่ทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้นด้วย ดังนั้น ผู้ประกอบการจึงควรจับจองทำเลที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ให้เร็วที่สุดก่อนที่ที่ดินจะขึ้นราคา

- เจาะธุรกิจที่พักอาศัยให้เช่า (rental market) ในจังหวัดที่มีตลาดแรงงานขนาดใหญ่ ตัวอย่างเช่น จังหวัดชลบุรีและระยอง ถือเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่ดึงดูดแรงงานมาทำงานในนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์การผลิตในจังหวัด โดยผู้ที่ย้ายถิ่นฐานเข้ามาทำงานมีแนวโน้มที่จะเช่าที่พักอาศัยมากกว่าซื้อ จากการคาดการณ์ในปี 2014 พบว่า จำนวนผู้เช่าต่อผู้พักอาศัยทั้งหมดมีสัดส่วนสูงถึง 41% และ 33% ในชลบุรีและระยองตามลำดับ และคาดว่าสัดส่วนดังกล่าวจะเพิ่มขึ้น เป็น 45% และ 44% ตามลำดับ ในปี 2020

- ใช้เทคโนโลยีเข้าช่วยในการก่อสร้างตามความเหมาะสม เทคโนโลยีการก่อสร้าง เช่น การขึ้นคอนกรีตสำเร็จรูปสามารถช่วยลดระยะเวลาในการก่อสร้างได้ ซึ่งถือว่ามีประโยชน์มากสำหรับผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ที่ดำเนินโครงการในสถานะที่ดินทุนด้านแรงงานและวัสดุก่อสร้างสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทต้องมีโครงการขนาดใหญ่จริงๆ เพื่อให้สามารถใช้คอนกรีตสำเร็จรูปได้อย่างคุ้มค่าที่สุด จึงต้องมีการพิจารณาต้นทุนและผลกำไรอย่างรอบคอบ อีกทางหนึ่ง

ผู้ประกอบการอาจเลือกจ้างหน่วยงานนอกองค์กร (outsource) ในการผลิตวัสดุก่อสร้างสำเร็จรูป เพื่อหลีกเลี่ยงการลงทุนในโรงงานผลิตวัสดุก่อสร้างสำเร็จรูปด้วยตัวเอง

### ธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์

การขนส่งทางถนนในไทยเป็นรูปแบบการขนส่งหลักโดยมีส่วนแบ่งการใช้งานมากกว่า 80% เนื่องจากมีความพร้อมและข้อได้เปรียบด้านระยะเวลามากกว่าระบบการขนส่งทางรถไฟ ในปี 2012 การขนส่งสินค้าทางถนนมีส่วนแบ่งการใช้งานสูงถึง 82% ขณะที่การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีเพียง 2% เท่านั้น โดยมี 2 ประเด็นหลัก ที่ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่เป็นที่นิยมเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ คือ การขาดความพร้อมของบริการขนส่งสินค้าในหลายจังหวัด และความล่าช้าในการบริการขนส่งสินค้า

ในด้านความพร้อมของการให้บริการ พบว่า เส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าที่มีความพร้อมที่สุด คือ เส้นทางกรุงเทพฯ-ชลบุรี ที่เชื่อมระหว่างเมืองหลวงและท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง โครงสร้างหลักของทางรถไฟดังกล่าวสามารถขนส่งได้มากที่สุดที่ขบวนละ 816 TEU (หน่วยเทียบเท่าตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐานความยาว 20 ฟุต) โดยขนส่งได้ 12 เที่ยวต่อวัน ส่วนการเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับปลายทางอื่นจำเป็นต้องใช้รถบรรทุกซึ่งยืดหยุ่นและครอบคลุมเส้นทางมากกว่า นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟไม่ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศโดยมีระยะทางเพียง 4 พันกิโลเมตร ในขณะที่การขนส่งทางถนนครอบคลุมระยะทางถึง 1 แสนกิโลเมตร

ยิ่งไปกว่านั้น การขนส่งสินค้าทางรถไฟใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าการขนส่งทางถนน แม้ว่าจะมีต้นทุนต่อน้ำหนักน้อยกว่า ตัวอย่างเช่น การขนส่งสินค้าทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปชลบุรี จะใช้เวลาประมาณ 3 ชั่วโมง ขณะที่การขนส่งโดยใช้รถบรรทุกใช้เวลาเพียง 2 ชั่วโมงเท่านั้น นอกจากนี้ การลำเลียงสินค้าไปยังจุดต่างๆ โดยรถบรรทุกทำได้สะดวกกว่า

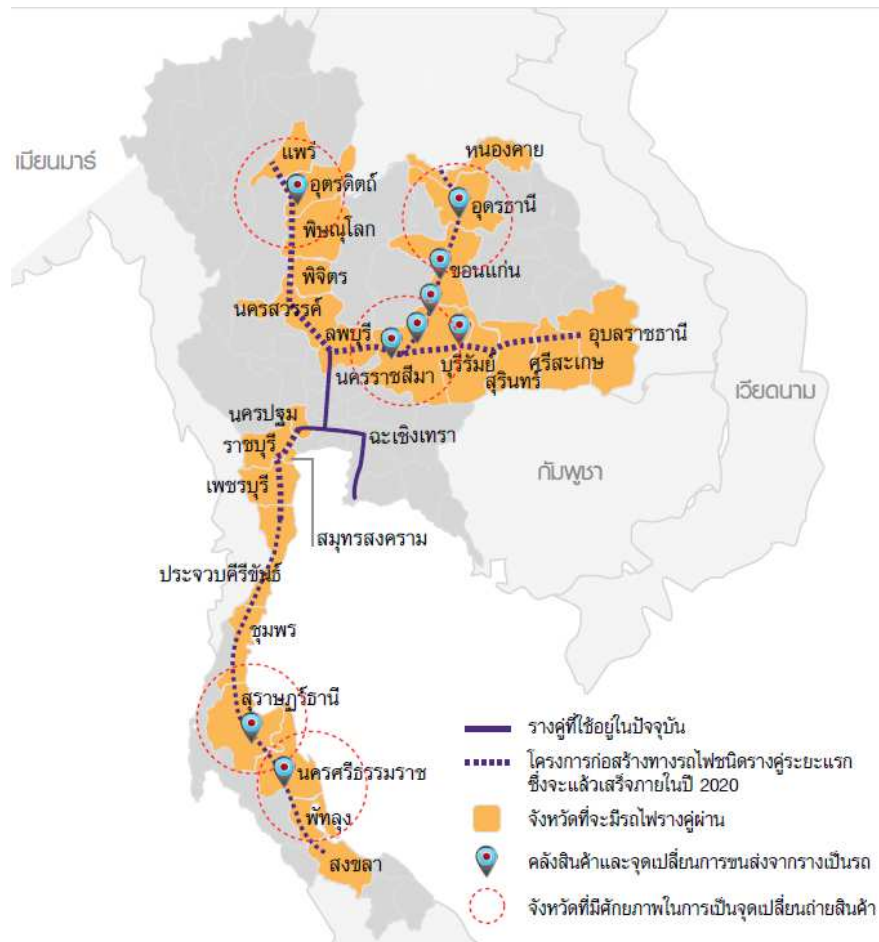
การลงทุนพัฒนาทางรถไฟในอนาคตจะช่วยเพิ่มความพร้อมและข้อได้เปรียบให้แก่การขนส่งทางรถไฟ และจะช่วยเพิ่มส่วนแบ่งการใช้งานให้มากขึ้น ตัวอย่างเช่น การสร้างระบบรถไฟรางคู่ที่เสนอโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จะเพิ่มระยะทางของการขนส่งสินค้าทางรถไฟขึ้นอีกประมาณสองเท่า ซึ่งจะช่วยเพิ่มความพร้อมและครอบคลุมเส้นทางมากขึ้นนอกจากนี้ หัวรถจักรสามารถแล่นได้เร็วขึ้นราว 50% ซึ่งช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งลงได้เกินครึ่งหนึ่ง

การหันมาใช้ระบบขนส่งสินค้าทางรถไฟในไทยน่าจะเป็นรูปธรรมมากขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างศูนย์กลางการขนส่ง (transportation hub) ตามจังหวัดต่างๆ และเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์เปิดบริการ “เชื่อมต่อถึงพื้นที่ปลายทาง” (last-mile connection) ภายในจังหวัดนั้นๆ สถานีรถไฟที่สำคัญและลานตู้คอนเทนเนอร์ตามแนวรถไฟรางคู่จะกลายเป็น

ศูนย์กลางการขนส่งขนาดใหญ่ รูปแบบการขนส่งสินค้าอาจเปลี่ยนจากการขนส่งสินค้าไปยังจุดเปลี่ยนถ่าย (point-to-point model) ด้วยการขนส่งทางถนนมาเป็นการลำเลียงไปตามศูนย์กลางต่างๆ (hub-to-hub model) โดยใช้ระบบรถไฟเป็นหลัก บริษัทโลจิสติกส์จะมีโอกาสให้บริการ “เชื่อมโยงสู่พื้นที่ปลายทาง” ระหว่างศูนย์กลางขนส่งดังกล่าวกับจุดเริ่มต้นหรือปลายทางการขนส่ง เน้นอนว่ารูปแบบดังกล่าวทำให้บริษัทโลจิสติกส์ จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนการให้บริการด้วยเช่นกัน

**แผนภาพที่ 3-19** รางรถไฟชนิดรางคู่ที่มีอยู่แล้วและกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ศูนย์กลางการขนส่งที่มีศักยภาพจะเกิดขึ้นตามเส้นทางรถไฟ และลานตู้คอนเทนเนอร์ ในวันนี้จะกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคในอนาคต



ที่มา: จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม

เมื่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟกลายเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญ บริษัทโลจิสติกส์จะมีบทบาทมากขึ้นอย่างชัดเจนในการนำเสนอบริการใหม่ๆ ที่หลากหลายที่จะช่วยส่งเสริมการเติบโตภาคธุรกิจและเศรษฐกิจท้องถิ่น ดังนี้

- เชื่อมโยงกับระบบรางเพื่อให้บริการขนส่งทั่วประเทศและข้ามประเทศ โดยอาจมีการร่วมมือกับบริษัทอื่น เพื่อให้สามารถสร้างเส้นทางบริการขนส่งครอบคลุมทั่วประเทศและข้ามเขตแดน และสามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าได้ทั่วทุกพื้นที่
- บริการด้านคลังสินค้าตามศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญเพื่อพักสินค้า หรือเปลี่ยนถ่ายสินค้าผู้พาหนะอื่นก่อนถึงจุดหมายปลายทาง
- อำนาจความสะดวกด้านศุลกากรและการค้าระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านจะมีปริมาณมากขึ้นอย่างแน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ประกอบการตามแนวชายแดน เช่น อุบลราชธานี มุกดาหาร เชียงราย หนองคาย ตาก กาญจนบุรี และสงขลา
- จัดทำบรรจุภัณฑ์ให้มีมาตรฐานที่เหมาะสมกับพื้นที่ในการขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อลดเวลาในเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ในกรณีที่ต้องขนส่งด้วยยานพาหนะที่แตกต่างกัน

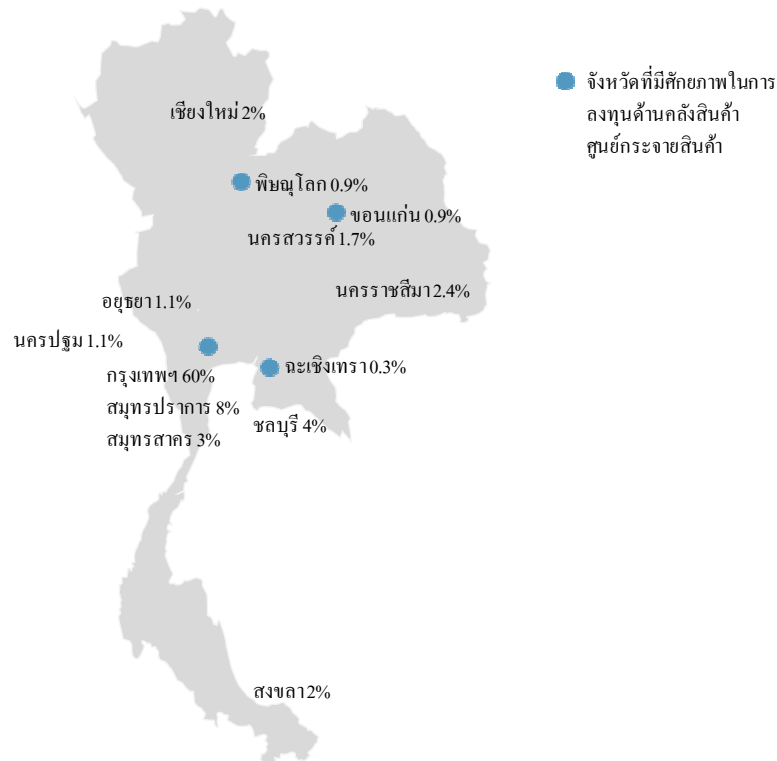
สำหรับธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์เกี่ยวกับคลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า จะเห็นการขยายตลาดอย่างชัดเจนในพื้นที่จุดยุทธศาสตร์ ที่สามารถเชื่อมการขนส่งสินค้าไปได้หลายทาง เช่น พิชญโลก นครปฐม ขอนแก่น ฉะเชิงเทรา การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศรวมไปถึงการเปิดเสรีการค้าอาเซียนทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้ามีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการพัฒนาทางหลวงและโครงการรถไฟเชื่อมโยงทั้งในและต่างประเทศ จะยิ่งทำให้มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนมากขึ้น โดยเฉพาะภายหลังจากการเข้าสู่ AEC อย่างเป็นทางการในปี 2015 จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อธุรกิจขนส่งทางรถบรรทุกทั้งแบบ door to door หรือรับส่งสินค้าเชื่อมจากสถานีรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ รวมไปถึงธุรกิจคลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้าด้วย ทั้งนี้ปัจจุบันที่ตั้งของคลังสินค้าส่วนใหญ่ก่อนข้างกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึง logistics park ในแถบ Eastern Seaboard ในขณะที่จังหวัดอื่นยังมีโอกาสเติบโตได้สูงมาก โดยเฉพาะจังหวัดที่มีทำเลที่ตั้งเป็นจุดยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ สามารถขนส่งและกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ ได้สะดวก เช่น พิชญโลก เป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางตอนกลางของประเทศ เนื่องจากเป็นจุดตัดของเส้นทาง North-South Economic Corridor (NSEC) และ East-West Economic Corridor (EWEC) หรือที่เรียกว่าสี่แยกอินโดจีน และยังมีสถานีรถไฟความเร็วสูงด้วย สามารถขนส่งสินค้าระหว่างจินตอนใต้ เชื่อมไปมาเลเซีย และสิงคโปร์ในแนวเหนือ-ใต้ และระหว่างเวียดนาม ลาว เมียนมาร์ ในแนวตะวันออก-ตะวันตก นครปฐม เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคทางตอนเหนือและใต้ และสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและทวาย เพราะจะมีโครงการทางหลวง วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 และมอเตอร์เวย์บางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ส่วนขอนแก่น อยู่ในแนวเส้นทาง EWEC และรถไฟความเร็วสูง สามารถเชื่อมสู่ลาวผ่านจังหวัดมุกดาหาร และหนองคายได้โดยง่าย ซึ่งเป็นสอง

จังหวัดที่มีมูลค่าการค้าชายแดนกับลาวสูงที่สุด สำหรับฉะเชิงเทรา อยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ และ Eastern Seaboard มีนิคมอุตสาหกรรมที่จะก่อสร้างแล้วเสร็จอีกหลายแห่งในปีนี้ นอกจากนี้จะเป็นทางผ่านระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับแหล่งวัตถุดิบในภาคอีสานแล้ว ฉะเชิงเทราจะมีสถานีรถไฟความเร็วสูง และอยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ เชื่อมต่อไปกับพู่ชาทางจังหวัดตราด และสระแก้ว

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศจะมีความได้เปรียบในแง่การเข้าถึงลูกค้าท้องถิ่นได้ง่ายกว่า และมีความคุ้นเคยกับเส้นทางขนส่ง แต่ก็ต้องเตรียมพร้อมรับมือกับคู่แข่งที่จะมีมากขึ้นจากการเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ของอาเซียนในปีนี้ ซึ่งจะทำให้นักลงทุนในอาเซียนสามารถเข้ามาถือหุ้นธุรกิจโลจิสติกส์ได้ถึง 70% ดังนั้นผู้ประกอบการจึงต้องสร้างมูลค่าเพิ่ม และสร้างความแตกต่าง เช่น ทำคลังสินค้าป้องกันฝุ่น บริการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายโดยรถบรรทุกห้องเย็น เป็นต้น พร้อมทั้งขยายเครือข่ายหาพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อเพิ่มความสามารถในการให้บริการ

### แผนภาพที่ 3-20 สัดส่วนจำนวนคลังสินค้ารายจังหวัด

สัดส่วนจำนวนคลังสินค้ารายจังหวัด จะเห็นได้ว่าธุรกิจคลังสินค้ายังกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผู้ประกอบการควรมหาช่องทางลงทุนคลังสินค้าในจังหวัดอื่นๆ ที่เป็นจุดยุทธศาสตร์ โลจิสติกส์ เช่น พิษณุโลก นครปฐม ขอนแก่น และฉะเชิงเทรา



ที่มา: จากข้อมูลของ Business Online



แนวทางการเติบโต โอกาส และข้อจำกัดของธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ ก็จะมีความแตกต่างกันไป เช่น เส้นทางเชื่อมไปสู่อินโดนีเซีย มีการขยายตัวของการบินขนส่งสินค้าเบาเสียหาย จึงเป็นโอกาสในการลงทุนระบบ Cold chain logistics เส้นทาง R3A ในแนว NSEC จากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ผ่านลาว ไปสิ้นสุดยังเมืองคุนหมิงในประเทศจีน รวมทั้งการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ในเดือนมิถุนายน 2013 จะช่วยสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าเบาเสียหายอย่างผลไม้เมืองร้อนจากไทยไปจีน และผลไม้เมืองหนาวจากจีนมาสู่ไทยเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ การขยายตัวของการบินขนส่งผลไม้สดและผลไม้แช่แข็ง เช่น ทูเรียน มะม่วง มังคุด บนเส้นทาง R3A เพิ่มสูงขึ้นมากถึง 44% หลังจากที่มีการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-จีน ในปี 2011 เพื่ออำนวยความสะดวกและลดขั้นตอนการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้ผ่านแดนไปยังประเทศที่ 3 ซึ่งในอดีตรถบรรทุกไทยเมื่อวิ่งถึงชายแดนไทย-ลาว จะต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้ามายังรถบรรทุกของลาวก่อน แต่ปัจจุบันผลไม้ที่ผ่านการตรวจสอบจากไทยสามารถขนส่งโดยรถบรรทุก ของไทยวิ่งผ่านลาวไปยังจีนได้เลย จึงช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทำให้การขนส่งเส้นทางนี้มีความสะดวกรวดเร็วกว่าการขนส่งทางน้ำและประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่าการขนส่งทางอากาศ จึงเป็นโอกาสของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในการเพิ่มมูลค่าให้ธุรกิจโดยลงทุนในระบบ Cold chain logistics เช่น รถบรรทุกสินค้า หรือคลังสินค้า ที่มีระบบควบคุมอุณหภูมิได้ ตามแนวเส้นทางขนส่งจากสวนผลไม้ในภาคตะวันออกขึ้นไปยังภาคเหนือของประเทศ หรือแนวเส้นทางจากภาคเหนือกระจายสินค้าจากจีนมาสู่ผู้บริโภคในประเทศ ซึ่งธุรกิจนี้ยังมีโอกาสเติบโตได้อีก เพราะปัจจุบันไทยมีการขนส่งผักผลไม้โดยระบบ Cold chain เพียง 30-40% เท่านั้น ในขณะที่สัดส่วนดังกล่าวอยู่ที่ 80-85% ในประเทศพัฒนาแล้ว

นอกจากนี้แล้ว ในแนวเส้นทาง EWEC มีการขนส่งทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งแร่ธาตุต่างๆ ออกจากเมียนมาร์ มายังไทย เชื่อมไปถึงเวียดนาม จึงเป็นโอกาสของบริษัทขนส่งเพื่อบรรทุกสินค้าเหล่านี้ รวมถึงธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะเข้าไปลงทุนในจังหวัดตาก เมียนมาร์ยังมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ จึงส่งออกสินค้าประเภท ไม้ สินแร่ โลหะ ทองแดง พืชน้ำมัน มายังไทย เวียดนาม เป็นหลัก โดยเส้นทาง EWEC เป็นเส้นทางขนส่งลำเลียงสินค้าเหล่านี้ รวมถึงการขนส่งน้ำมันดีเซล รถยนต์และส่วนประกอบผลไม้แช่เย็น แช่แข็ง ที่ไทยส่งออกไปลาว และเวียดนาม ผ่านทางด่านมุกดาหาร จึงเป็นโอกาสของรถบรรทุกสินค้าประเภทสินค้าเกษตร เชื้อเพลิง รถยนต์ ที่จะให้บริการขนส่งตามแนวเส้นทางนี้ สำหรับจังหวัดตาก นับเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่เชื่อมการขนส่งสินค้าต่อไปยังเมียนมาร์ และขยายไปในตลาดใหญ่อย่างจีนและอินเดีย โดยพบว่า การค้าที่ด่านแม่สอด-เมียวดี มีการเติบโตถึง 28% ต่อปี ระหว่างปี 2007-2012 อีกทั้งการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่แม่สอด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเป็นหลักอย่าง สิ่งทอ ผลไม้

กระป๋อง ไม้และเฟอร์นิเจอร์ จะเป็นโอกาสของธุรกิจโลจิสติกส์ที่จะเข้าไปตั้งศูนย์กระจายสินค้า และขนถ่ายสินค้าเพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน

### ธุรกิจที่ใช้แรงงานสูง

สำหรับธุรกิจที่ใช้แรงงานสูง เช่น ธุรกิจเครื่องนุ่งห่ม รองเท้า มีโอกาสเติบโตบริเวณ เขตเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมทางภาคตะวันตก ที่อยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้เชื่อม ไปถึงท่าเรือน้ำลึกทวาย เส้นทางจากท่าเรือทวาย ข้ามพรมแดนเมียนมาร์มายังกาญจนบุรีที่บ้านพุน้ำร้อน ผ่านกรุงเทพฯ เชื่อมต่อไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง ออกสู่กัมพูชาได้ 2 เส้นทาง ที่ด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และด่านคลองลึก จังหวัดตราด จะเป็นเส้นทางเชื่อมการขนส่งสินค้าประเภท ชิ้นส่วน วัตถุดิบ เข้าไปประกอบในเมียนมาร์ และกัมพูชา ซึ่งมีแรงงานราคาถูก จึงเป็นโอกาสของ อุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานจำนวนมาก เช่น เครื่องนุ่งห่ม

รองเท้า รวมถึงจะเป็นโอกาสของธุรกิจขายเครื่องจักร พลาสติก และเหล็ก ที่มีการส่งสินค้าออกไป ยังอินเดีย ศรีลังกา บังคลาเทศจำนวนมาก ซึ่งช่วยย่นระยะเวลาการขนส่งโดยไม่ต้องอ้อมช่องแคบ มะละกา นอกจากนี้ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่กาญจนบุรี เพื่อประกอบอุตสาหกรรม เพื่อการส่งออก (Industry Export Processing Zone: IEPZ ) จะทำให้กาญจนบุรีกลายเป็นเขต อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพแห่งใหม่ของไทยที่ดึงดูดการลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมที่ใช้ แรงงานสูง ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการไทยหลายราย เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า รองเท้ากีฬา ได้เข้าไปลงทุนสร้างโรงงานบริเวณชายแดนไทย-เมียนมาร์เพื่อใช้ประโยชน์จากแรงงานราคาถูกแล้ว

### ธุรกิจค้าปลีก

สำหรับโอกาสการลงทุนในธุรกิจค้าปลีก นอกจากจะคำนึงถึงปัจจัยด้านกำลังซื้อ แนวโน้มการขยายตัวของเมืองที่มาพร้อมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง จะเป็นอีก ปัจจัยในการเลือกทำเลให้ธุรกิจ การขยายตัวของเมืองและภาคอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ที่มีการ เชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง เช่น การขยายโครงข่ายถนน รถไฟความเร็วสูง ช่วยสนับสนุนให้ ธุรกิจค้าปลีกตามเข้าไปเปิดร้านค้าในพื้นที่ ทั้งนี้ปัจจัยที่มีผลต่อการเปิดสาขาของธุรกิจค้าปลีก สมัยใหม่ ได้แก่ ความหนาแน่นของประชากร ความมั่งคั่งของประชากรในแต่ละจังหวัด ร่วมกับ ปัจจัยด้าน โครงสร้างพื้นฐานที่มีในปัจจุบันและมีแผนก่อสร้างในอนาคต พบว่า นครปฐม เป็น จังหวัดที่สามารถเข้าไปลงทุนได้ในทุกประเภทของธุรกิจค้าปลีก เพราะมีความมั่งคั่ง และความ หนาแน่นของประชากรสูง แต่มีข้อจำกัดเรื่องราคาที่ดินค่อนข้างสูง พิษณุโลก เป็นจังหวัดที่น่า ลงทุนเปิดห้างสรรพสินค้าเพราะมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ประชากรมีกำลังซื้อสูง นอกจากนี้ ยัง เป็นจุดยุทธศาสตร์สี่แยกอินโดจีน และจะมีรถไฟความเร็วสูงผ่าน นักท่องเที่ยวหรือผู้เดินทาง สามารถหยุดแวะซื้อสินค้าได้สะดวก ดังเช่นห้างเซ็นทรัลได้เปิดให้บริการในพิษณุโลกแล้ว และมี

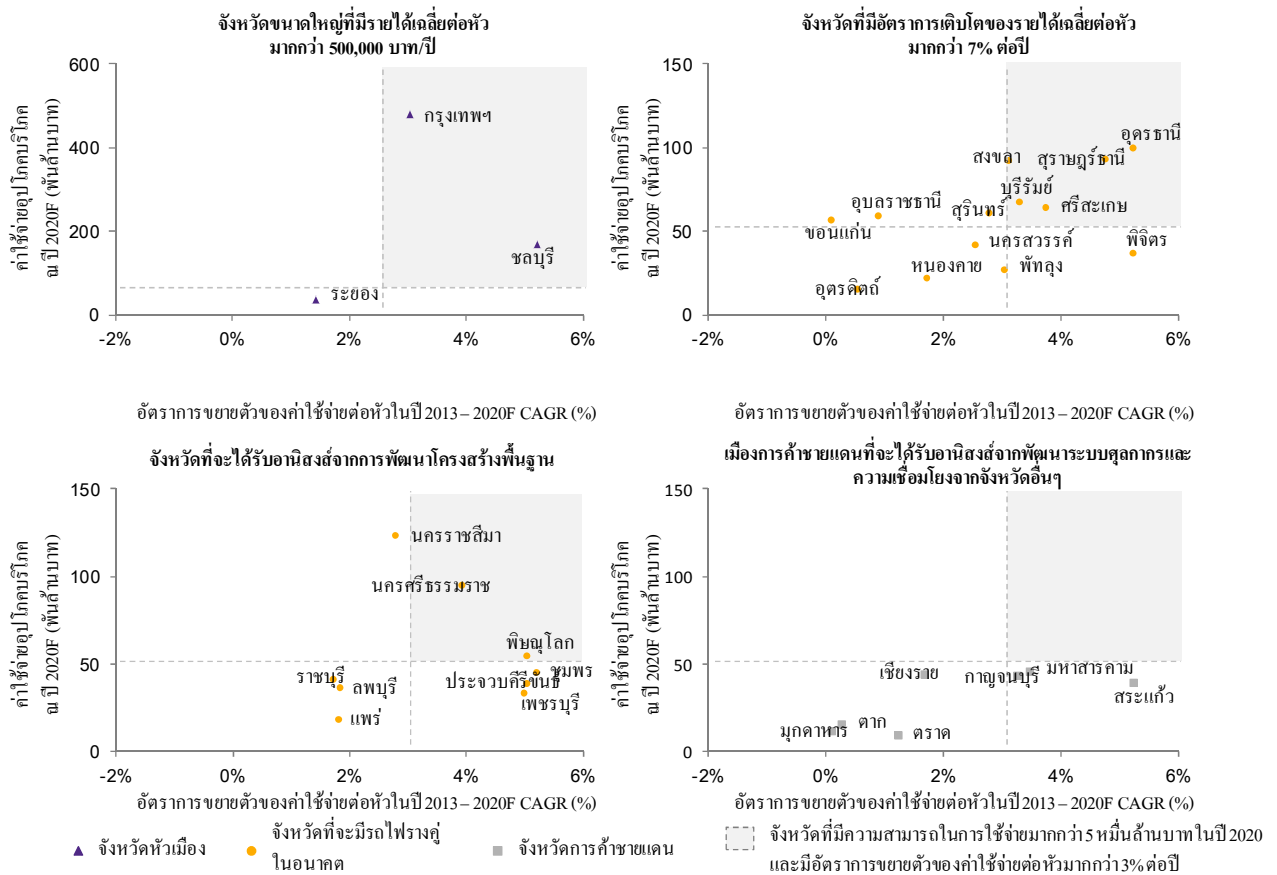
แผนจะเปิดสาขาที่สาขลาในปี 2014 ส่วน สงขลา ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี นครสวรรค์ มีโอกาสเข้าไปขยายสาขาไฮเปอร์มาร์เก็ตเพิ่มเติมอีก เพราะมีประชากรหนาแน่น และยังมีจำนวนสาขาอยู่ไม่มากนัก สำหรับฉะเชิงเทรา เชียงราย มีโอกาสเข้าไปเปิดธุรกิจร้านค้าวัสดุก่อสร้างและสินค้าตกแต่งบ้าน เพราะนอกจากประชากรจะมีกำลังซื้อสูงแล้ว ยังมีโอกาสที่จะมีการย้ายถิ่นฐานเข้าไปในพื้นที่มากขึ้น จากการขยายนิคมอุตสาหกรรมและจะมีรถไฟความเร็วสูงในฉะเชิงเทรา และการเป็นประตูการค้าที่สำคัญทางภาคเหนือของเชียงราย

นอกจากนี้ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานจะมีผลทำให้การค้าปลีกแบบดั้งเดิม ถูกแทนที่ด้วยการค้าปลีกสมัยใหม่ หรือ โมเดิร์นเทรด การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจะก่อให้เกิดศูนย์กลางธุรกิจภายในภูมิภาคและเกิดจุดตัดผ่านทางคมนาคมตามชุมทางที่สำคัญ ด้วยอัตราการสัญจรพาดผ่านที่สูงขึ้นและกระแสการค้าที่จะมีมากขึ้น จังหวัดที่เกี่ยวข้องจะกลายเป็นจังหวัดยุทธศาสตร์และช่วยกระตุ้นให้เศรษฐกิจในระดับท้องถิ่นเติบโตจากกำลังซื้อของผู้คนในท้องถิ่นที่สูงขึ้นตามความเป็นเมืองที่มีมากขึ้น การพัฒนาดังกล่าวจะส่งผลให้โมเดิร์นเทรดเข้ามาแทนที่การค้าขายแบบดั้งเดิมเมื่อกำลังซื้อของผู้บริโภคมีมากขึ้น เหมือนกรณีของร้านสะดวกซื้อและไฮเปอร์มาร์เก็ตที่ดึงส่วนแบ่งการตลาดจากผู้ขายอิสระ ร้านค้าชุมชน ตลาดสดร้านโชห่วยและแผงลอย เป็นต้น

ธุรกิจค้าปลีกในจังหวัดที่มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจะมีแนวโน้มเติบโตได้สูงกว่าค่าเฉลี่ยจากทั่วประเทศ จากการคาดการณ์อัตราการใช้จ่ายภาคครัวเรือนด้านสินค้าอุปโภคบริโภคในปัจจุบันถึงปี 2020 โดยพิจารณาจากอัตราการเติบโตในอดีต ส่วนในช่วงปี 2017 - 2020 นั้น ได้รวมผลบวกจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดที่มีการเชื่อมโยงทางรถไฟ ที่ส่งผลให้การใช้จ่ายภาคครัวเรือนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการสร้างเมืองอย่างรวดเร็วตามไปด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาร่วมกับศักยภาพในภาคธุรกิจค้าปลีกโดยผนวกกับแนวโน้มการใช้จ่ายโดยรวมต่อหัว พบว่าในปี 2020 มีหลายจังหวัดที่มีแนวโน้มการใช้จ่ายด้านสินค้าอุปโภคบริโภคมากกว่าค่าเฉลี่ยการใช้จ่ายในระดับจังหวัดจากทั่วประเทศในปี 2020 ซึ่งอยู่ที่ 50,000 ล้านบาท โดยจังหวัดที่มีมูลค่าการใช้จ่ายมากกว่า 50,000 ล้านบาทในปี 2020 และมีอัตราการเติบโตมากกว่าค่าเฉลี่ยการเติบโตต่อปีจากทั่วประเทศ 3% ได้แก่ ชลบุรี นครศรีธรรมราช สงขลา บุรีรัมย์ ศรีสะเกษ สุราษฎร์ธานี อุตรดิตถ์ และพิษณุโลก จังหวัดเหล่านี้สามารถพัฒนาตนเองให้มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่ได้เนื่องจากมีความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ไม่ว่าจะเป็นตัวจังหวัดเองหรือในจังหวัดใกล้เคียงที่มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ ส่วนจังหวัดที่มีการค้าขายแดนส่วนใหญ่จะมีการใช้จ่ายด้านค้าปลีกมากขึ้น เนื่องจากการค้าผ่านชายแดนกัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ มีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งถือเป็นการส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามจุดเชื่อมต่อชายแดนด้วย

**แผนภาพที่ 3-21 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในจังหวัดที่เป็นหัวเมืองรอง**

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะผลักดันให้จังหวัดที่เป็นหัวเมืองรองหลายจังหวัดมีความน่าลงทุนยิ่งขึ้น เห็นได้จากยอดการใช้จ่ายในธุรกิจค้าปลีกที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของทั้งประเทศ ในปี 2020



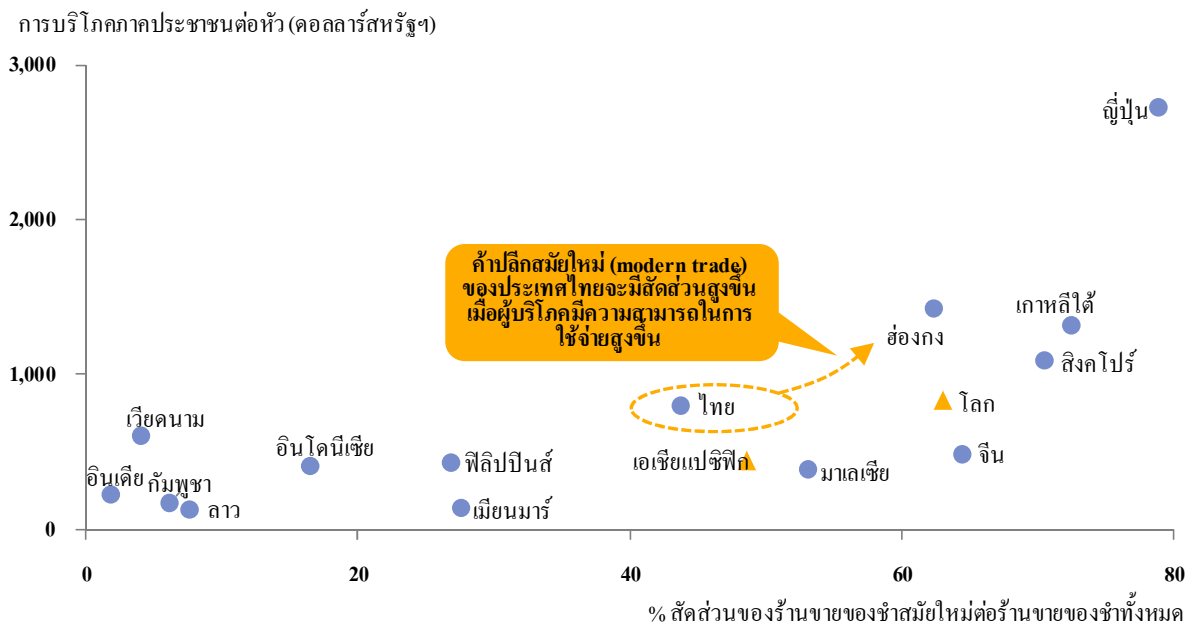
หมายเหตุ: จังหวัดที่นำมาวิเคราะห์เป็นจังหวัดที่จะได้รับอนุมัติสงสจกการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนารถไฟรางคู่ และการพัฒนาการค้าขายแดน ที่เป็นผลมาจากความเชื่อมโยงที่มีมากขึ้น  
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ CEIC, SES และสื่อต่างๆ

การขยายตัวของตลาดในต่างจังหวัด ทำให้บริบทของธุรกิจค้าปลีกในจังหวัดที่มีการเติบโตสูงมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงไปเป็นโมเดิร์นเทรดมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงไปสู่โมเดิร์นเทรคนั้นมักเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้สูง ซึ่งภาพรวมธุรกิจค้าปลีกในประเทศที่กำลังพัฒนาก็จะเกิดการเปลี่ยนแปลงในลักษณะเดียวกันเมื่อความสามารถในการใช้จ่ายมีมากขึ้น โดยความสามารถในการใช้จ่ายและสัดส่วนของยอดขายจากร้านค้าโมเดิร์นเทรดมีความสัมพันธ์กันมาก ซึ่งพบว่าเมื่อใด

ที่ประเทศพัฒนาจนถึงจุดเปลี่ยน (trigger point) ซึ่งมีระดับการใช้จ่ายด้านสินค้าอุปโภคบริโภคที่ 890 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อหัว ต่อปี ก็จะมีสัดส่วนของร้านค้าโมเดิร์นเทรดมากกว่า 50% ส่วนในไทยนั้น การใช้สินค้าอุปโภคบริโภคต่อหัวจะถึงจุดเปลี่ยนดังกล่าวภายในปี 2015 โดยจะเพิ่มขึ้นจากระดับปัจจุบันที่ประมาณ 800 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อหัว ต่อปี ดังนั้น การเข้าถึงโมเดิร์นเทรดจะเติบโตอย่างรวดเร็วในจังหวัดต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จังหวัดที่มีการใช้จ่ายสูงจะเป็นจังหวัดแรกๆ ที่ยอดขายจากร้านค้าโมเดิร์นเทรดมีสัดส่วนสูงกว่าร้านค้าปลีกแบบดั้งเดิม

**แผนภาพที่ 3-22 สัดส่วนของร้าน grocery store สมัยใหม่กับการบริโภคส่วนบุคคลในกลุ่มประเทศเอเชียแปซิฟิก**

โมเดิร์นเทรดจะเข้ามาแทนที่การค้าแบบดั้งเดิมเมื่อผู้บริโภคมีความสามารถในการจับจ่ายมากขึ้น



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Euromonitor

เมื่อแนวโน้มของโมเดิร์นเทรดที่เริ่มเข้าสู่จังหวัดต่างๆ มีมากขึ้น เราจะเห็นว่าเจ้าของร้านค้าปลีกเดิมในท้องถิ่นตลอดจนผู้ประกอบการร้านค้าโมเดิร์นเทรดขนาดใหญ่ จำเป็นต้องปรับกลยุทธ์เพื่อตอบสนองตลาดที่กำลังเติบโต สำหรับร้านค้าปลีกเดิมในท้องถิ่น จะเห็นแนวทางการปรับกลยุทธ์เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในสองด้าน ดังนี้

- แบ่งกลุ่มลูกค้าออกเป็นกลุ่มย่อยและสร้างความแข็งแกร่ง ผู้ค้าปลีกแบบดั้งเดิมต้องหาจุดเด่นของตนเองเพื่อชิงส่วนแบ่งตลาดให้ได้ในภาวะที่ตลาดมีการแข่งขันสูง ปัจจัยที่จะช่วยให้ประสบความสำเร็จได้คือการแบ่งตลาด (market segmentation) ผู้ค้าปลีกควรแบ่งตลาดออกเป็นหลายกลุ่ม ตามความสามารถในการใช้จ่ายของผู้บริโภค และเลือกจุดขึ้นร้านค้าปลีกของตนให้ชัดเจน เพื่อให้ตอบโจทย์กลุ่มลูกค้าดังกล่าว ตัวอย่างเช่น ผู้บริโภคทั่วไป (mass consumers) อาจต้องการซื้อสินค้าราคาถูก ผู้ค้าปลีกอาจจัดรูปแบบร้านค้าที่มีต้นทุนการดำเนินการต่ำเพื่อดึงดูดลูกค้ากลุ่มนี้ เช่น ร้านค้าอุปกรณ์ปรับปรุงและตกแต่งบ้านอาจใช้ประโยชน์จากโกดังขนาดใหญ่แบบเปิดโล่งโดยไม่ใช้เครื่องปรับอากาศ เพื่อจัดวางสินค้าที่หลากหลายและครบวงจร และตั้งราคาให้เหมาะสมตามกำลังซื้อของผู้บริโภค

- การสร้างจุดขายเพื่อดึงดูดลูกค้า สำหรับผู้บริโภคที่มีความต้องการสินค้าและบริการที่ซับซ้อนมากขึ้นตามกำลังซื้อที่สูงขึ้นนั้น เจ้าของร้านค้าปลีกจำเป็นต้องพิจารณาจุดยืน (positioning) ของร้านตนเพื่อดึงดูดลูกค้ากลุ่มดังกล่าว องค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ ประสบการณ์การจับจ่ายภายในร้าน (experience) การกำหนดราคาสินค้า การคัดสรรผลิตภัณฑ์และความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ โดยที่องค์ประกอบเหล่านี้จะต้องสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ตัวอย่างเช่น ผู้บริโภคที่มีความพิถีพิถันในการเลือกสินค้านั้นมักจะชอบร้านที่มีบริการที่ดี มีป้ายและสัญลักษณ์ที่ชัดเจนภายในร้านเพื่อแนะนำการเดินทางซื้อสินค้าภายในร้าน การนำเสนอสินค้าที่มีบรรจุภัณฑ์ที่ใหญ่ขึ้นตามกำลังซื้อที่มากขึ้น รวมถึงนำเสนอสินค้าที่มีคุณภาพดีขึ้นซึ่งทำให้ผู้ค้าปลีกสามารถกำหนดราคาให้สูงขึ้นได้ ดังนั้นผู้ค้าปลีกจึงจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนความหลากหลายของผลิตภัณฑ์เพื่อตอบสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไป นอกจากนี้การจัดชั้นวางสินค้าและนำเสนอผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ ในร้านอย่างรวดเร็วจะทำให้ผู้ค้าปลีกได้เปรียบในการแข่งขัน

ส่วนผู้ประกอบการร้านค้าโมเดิร์นเทรดขนาดใหญ่ที่ต้องการเจาะตลาดต่างจังหวัดควรปรับกลยุทธ์ดังนี้

- สร้างศักยภาพในต่างจังหวัดเพื่อตอบสนองตลาดที่กำลังเติบโต การตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็วในตลาดต่างจังหวัดถือเป็นความท้าทายสำหรับผู้ประกอบการร้านค้าโมเดิร์นเทรดขนาดใหญ่ เนื่องจากปกติแล้วศูนย์กลางการดำเนินการหลัก เช่น ศูนย์กระจายสินค้าและหน่วยงานจัดซื้อ มักจะอยู่ในพื้นที่ใกล้กรุงเทพฯ เป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น เพื่อเจาะตลาดต่างจังหวัดได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ค้าปลีกขนาดใหญ่อาจจำเป็นต้องมีการจัดสรรหน่วยงานย่อยในท้องถิ่นนั้นๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วตลอดเวลา ในขณะที่เดียวกันก็ยังใช้ประโยชน์จากขนาดของธุรกิจเพื่อลดต้นทุนโดยรวม เมื่อมูลค่าการขายในตลาดต่างจังหวัดสูงขึ้น ผู้ค้าปลีกก็สามารถจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าประจำภูมิภาคในบริเวณที่เป็น

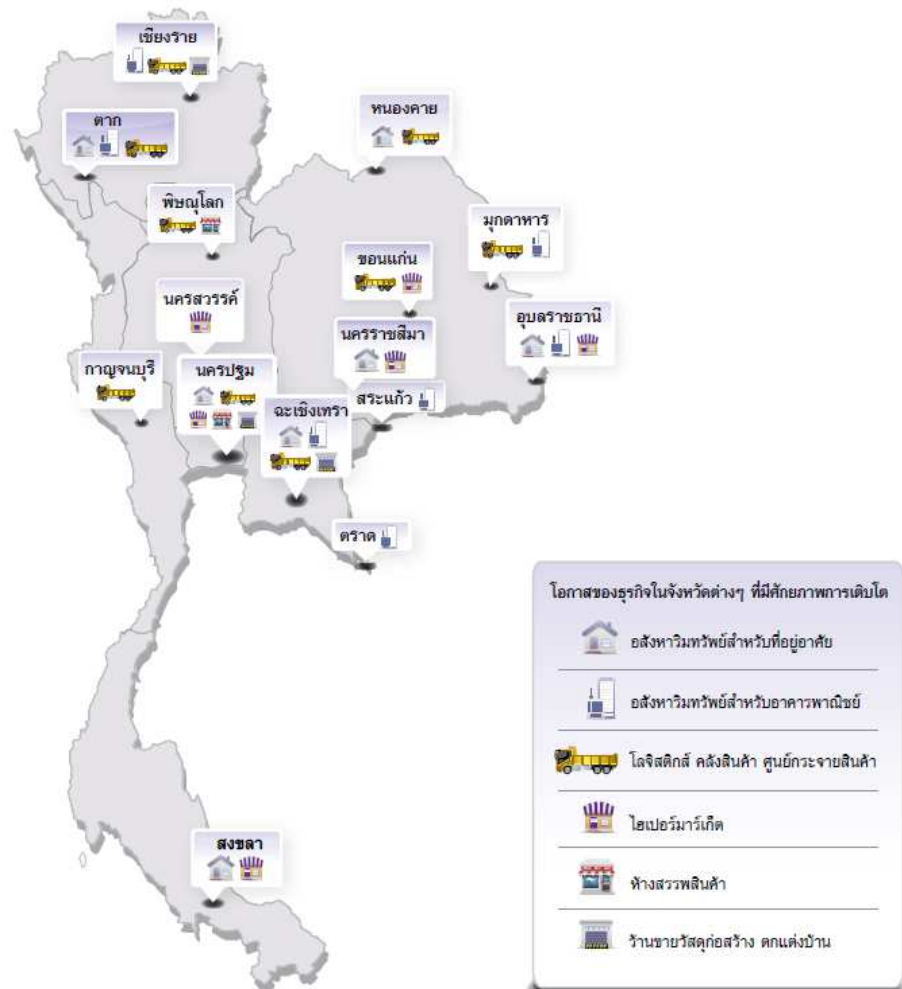
จุดยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อประโยชน์ทางด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ ยังช่วยเพิ่มอำนาจการต่อรองมากขึ้นอีกด้วยเมื่อสั่งซื้อสินค้าในปริมาณที่สูงขึ้น

- จัดหาสินค้าที่ตอบสนองความต้องการภายในท้องถิ่น กลยุทธ์แบบ one size fits all อาจใช้ไม่ได้ผลเสมอไป ถึงแม้ว่าการจัดรูปแบบร้านแบบเดียวกันในทุกสาขาและพื้นที่ที่จะเป็นการประหยัดต้นทุนได้ดี แต่การจะประสบความสำเร็จนั้นจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนให้เข้ากับท้องถิ่นด้วย ผู้ประกอบการร้านค้าปลีกต้องคำนึงถึงความหลากหลายของผลิตภัณฑ์และการกำหนดราคาที่เหมาะสมกับความต้องการและกำลังซื้อของผู้บริโภคในท้องถิ่นให้มากที่สุดเพราะการนำเสนอสินค้าที่หลากหลายและกำหนดราคาอย่างเหมาะสมจะทำให้ผู้บริโภคพึงพอใจและมาใช้บริการบ่อยๆ เป็นการเพิ่มรายได้ให้กับเจ้าของกิจการ

### ธุรกิจบริการอื่นๆ

สำหรับผู้ประกอบการในธุรกิจอื่นๆ เช่น ท่องเที่ยว โรงแรม สถานีบริการน้ำมัน รถเช่า ร้านอาหาร ร้านค้าปลีก ฯลฯ จะได้รับประโยชน์จากการลงทุนตามแนวเส้นทางขนส่ง เส้นทางถนน เชื่อมประเทศเพื่อนบ้าน และรถไฟความเร็วสูงสามารถสร้างความเจริญ ส่งเสริมการท่องเที่ยว เพิ่มการจ้างงาน และกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่อย่างมหาศาล ยกตัวอย่างเช่นรถไฟ Shinkansen ของญี่ปุ่น สาย Kyushu ที่วิ่งจาก Hakata – Kagoshima – Chuo หลังจากเริ่มให้บริการตลอดเส้นทางในเดือนมีนาคม 2011 ทำให้มีนักท่องเที่ยวใน Kagoshima เพิ่มขึ้นถึง 24.5% จากปีก่อนหน้า ส่งผลให้มีเงินสะพัดมากถึง 460 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ การเติบโตทางเศรษฐกิจและคู่ทางการทำธุรกิจบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ และจังหวัดที่จะมีสถานีรถไฟความเร็วสูงจะเพิ่มมากขึ้น เพราะคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และแรงงานหลังไหลเข้ามาเป็นจำนวนมาก จึงเป็นโอกาสที่จะจับจองพื้นที่ทางธุรกิจแต่เนิ่นๆ เพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่จะขยายตัวสูงขึ้น เช่น ธุรกิจโรงแรม 3-4 ดาว รองรับนักท่องเที่ยวในจังหวัดที่มีการค้า ขยายการลงทุนโรงแรม 5 ดาว ธุรกิจบริการท่องเที่ยว ของที่ระลึก ในจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยว สถานีบริการน้ำมันบนเส้นทางถนนสายหลัก ธุรกิจรถบรรทุกขนส่งระหว่างสถานีรถไฟ ท่าเรือ สนามบิน รวมไปถึง ธุรกิจโฆษณาบนรถไฟฟ้า รถเช่า ร้านอาหาร รองรับการค้าขายตัวของเมือง การเติบโตของการบริโภคและเศรษฐกิจในพื้นที่

### แผนภาพที่ 3-23 โอกาสของธุรกิจในจังหวัดต่างๆ ที่มีศักยภาพการเติบโต



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Euromonitor

อย่างไรก็ตาม มีบางธุรกิจที่อาจได้รับผลกระทบ เช่น ภาคเกษตร ธุรกิจพลังงาน ธุรกิจสายการบิน ภาคเกษตรมีแนวโน้มเสียพื้นที่การเพาะปลูกไปจากการที่เกษตรกรนำที่ดินบริเวณที่มีโครงการขนส่งพาดผ่านไปขายเพราะได้ราคาสูง สำหรับโครงการ 2 ล้านล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะทำให้การขนส่งเปลี่ยนรูปแบบมาใช้ระบบราง และน้ำเพิ่มขึ้น อีกทั้งกระทรวงคมนาคมประเมินว่าสัดส่วนการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะลดจาก 59% เป็น 40% ภายในปี 2013-2020 จะทำให้ธุรกิจค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต้องสูญเสียรายได้ไปบางส่วน ส่วนสายการบินที่บินในประเทศมีความเสี่ยงจากปริมาณผู้โดยสารที่มีแนวโน้มลดลงอย่างมากในเส้นทางที่มีรถไฟความเร็วสูงไปถึง โดยเฉพาะ



เส้นทางการบินระยะใกล้ (short haul) ไม่เกิน 800 กิโลเมตร ดังตัวอย่างที่เกิดขึ้นในหลายประเทศ เช่น เส้นทาง Madrid – Seville ของสเปน ระยะทาง 540 กิโลเมตร ผู้โดยสารเครื่องบินต่อรถไฟ ก่อนที่จะมีรถไฟความเร็วสูงบนเส้นทางนี้ มีสัดส่วน 71%:29% และเปลี่ยนเป็น 11%:89% หลังจาก ที่รถไฟความเร็วสูงเปิดให้บริการ จึงอาจต้องปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจ โดยการลดความถี่ของเที่ยวบิน หรือลดราคาค่าโดยสาร เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดให้ได้มากที่สุดในอนาคต ความเจริญของประเทศ ไทยจะไม่จำกัดอยู่ที่กรุงเทพฯ อีกต่อไปแล้ว แต่จะมีแนวโน้มขยายตัวเป็นสังคมเมืองออกไปตาม ต่างจังหวัดมากขึ้นภายในหนึ่งทศวรรษข้างหน้า ดังนั้น โอกาสของธุรกิจจะมีอยู่มากมายในจังหวัด ศักยภาพที่มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการขนส่ง โครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่จะ เกิดขึ้น จะเป็น โอกาสทางธุรกิจให้มีการขยายตัวไปพร้อมๆ กับความเจริญของพื้นที่

## บทที่ 4

# ผลกระทบของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC

ความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง รวมไปถึงความตกลงต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งระหว่างประเทศ จะนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงของไทยอย่างเห็นได้ชัด ไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมโยงทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน ขยายต่อไปยังจีน อินเดีย สนับสนุนให้ไทยก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค หรือการขนส่งระบบรางที่จะเข้ามามีบทบาทมากขึ้น เป็นต้น ซึ่งความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง จะเป็นแรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจ ที่ช่วยผลักดัน และอำนวยความสะดวกด้านการค้าภายในภูมิภาค การเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิตอีกทั้งจะเป็นโอกาสของธุรกิจต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในจังหวัดที่มีศักยภาพ มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน สามารถเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อขยายตลาดและการลงทุนให้กับธุรกิจแผนแม่บท ASEAN Connectivity สนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้เกิดการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ซึ่งรัฐบาลได้มีแผนการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทั่วประเทศ ทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำรองรับปริมาณการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2015 การเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งจะเป็นจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงในหลายๆ ด้าน รวมทั้งเป็นโอกาสของธุรกิจในการขยายการลงทุนไปตามหัวเมืองต่างๆ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นอย่างชัดเจนจากการเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งนั้นมี 4 ประการด้วยกัน

### การเปลี่ยนแปลง 4 ประการจากการเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่ง

1. ไทยจะก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค ซึ่งการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศที่สามารถเชื่อมต่อไปประเทศเพื่อนบ้านได้โดยรอบ จะสนับสนุนให้การขนส่งทางถนนต้องผ่านดินแดนไทยเป็นหลัก

ทั้งนี้ไทยมีความได้เปรียบเรื่องการขนส่งทางบกโดยเฉพาะทางถนน เพราะตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางของภูมิภาค ไทยมีโครงข่ายถนนค่อนข้างครอบคลุมทั่วประเทศและยังสามารถ

เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้โดยรอบ เช่น เส้นทาง North-South Economic Corridor (NSEC) เชื่อมจีนตอนใต้ ลาว เมียนมาร์ และไทย เส้นทาง East-West Economic Corridor (EWEC) เชื่อมเวียดนาม ลาว ไทย และเมียนมาร์ เส้นทาง Southern Economic Corridor (SEC) เชื่อมไทย กัมพูชา และเวียดนาม ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง นอกจากนี้ land bridge หรือถนนที่เชื่อมทะเลระหว่างฝั่งตะวันออก-ตะวันตก โดยมีไทยเป็นศูนย์กลางนั้น จะดึงดูดการลงทุนสินค้าที่ต้องอ้อมผ่านช่องแคบมะละกามาได้บางส่วน

## 2. การขนส่งระบบรางในประเทศจะมีบทบาทมากขึ้น เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และแก้ปัญหาจราจร

จากแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ปี 2013-2020 วงเงิน 2 ล้านล้านบาท ซึ่งได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบรางเป็นหลัก เช่น การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง รถไฟรางคู่ รถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยคิดเป็นสัดส่วนราว 83% ของเงินลงทุนทั้งหมด เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาสู่การขนส่งทางรางที่มีต้นทุนต่ำกว่าถึงเกือบ 2 เท่า ถือเป็น การปรับเปลี่ยนระบบโลจิสติกส์ที่เพิ่มบทบาทระบบรางให้ใช้ควบคู่ไปกับถนน สร้างเป็นโครงข่ายสมบูรณ์เชื่อมต่อการค้า การลงทุนในภูมิภาค โดยรถไฟรางคู่จะสามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้ และเน้นการลงทุนสินค้าเป็นหลัก ส่วนรถไฟความเร็วสูงจะใช้ขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าที่มีมูลค่าสูงที่ต้องการความรวดเร็ว ทั้งนี้สำหรับการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล มุ่งเน้นเพื่อเพิ่มความคล่องตัว ทำให้ผู้โดยสารที่อาศัยอยู่รอบนอกสามารถเดินทางเข้ามาใจกลางกรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ลดการกระจุกตัว และแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ ซึ่งการพัฒนาระบบรางดังกล่าวทั้งสามระบบนี้จะทำให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมืองออกไปตามแนวเส้นทางการลงทุนต่างๆ

## 3. การเชื่อมโยงการขนส่งทำให้ไทยสามารถขยายเครือข่ายการค้า การลงทุน ไม่จำกัดเพียงแค่อาเซียน แต่จะขยายต่อไปสู่จีนและอินเดีย ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่

จีนและอินเดียซึ่งมีประชากรกว่า 1,300 และ 1,200 ล้านคน ตามลำดับ รวมกันแล้วคิดเป็น 1 ใน 3 ของประชากรโลกจะกลายเป็นประเทศผู้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลกในอนาคต เห็นได้จากเม็ดเงินการลงทุนมีแนวโน้มย้ายจากฝั่งตะวันตกมายังซีกโลกตะวันออก รวมไปถึงเส้นทางการค้าใหม่ของโลก (new trade lane) จะพุ่งออกจากจีนไปสู่ภูมิภาคต่างๆ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งจีนจะเป็นศูนย์กลางการค้าและเป็นผู้ส่งออกที่สำคัญระดับโลก ดังนั้นการที่ไทยจะสามารถเชื่อมโยงการขนส่งไปสู่อินเดียและอินเดีย จึงเปรียบเสมือนการเปิดประตูการค้าการลงทุนของไทยและอาเซียนไปสู่ตลาดที่กว้างใหญ่ไพศาลและมีการเติบโตสูง สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงทิศทางเศรษฐกิจโลก ดังจะเห็นถึงการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พร้อมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างกัน

ผ่านโครงการสำคัญๆ อาทิ โครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสาย สิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Rail Link) แผนโครงการรถไฟความเร็วสูงจากหนองคายเชื่อมลาวและจีน โครงการ NSEC เส้นทาง R3 เชื่อมจีนตอนใต้ โครงการ EWEC สามารถเชื่อมต่อจากเมียนมาร์ต่อไปยังอินเดีย โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวายสามารถใช้ขนส่งสินค้าทางเรือไปยังอินเดีย นับเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจไทยในอนาคต และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันกับภูมิภาคอื่นๆ

#### 4. การคมนาคมทางอากาศจะเติบโตจากการขยายตัวของสายการบิน เนื่องจากการเปิดเสรีน่านฟ้า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบิน

การเปิดเสรีน่านฟ้าอาเซียนทำให้สายการบินต่างๆ สามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเหื่อน่านฟ้าของประเทศอื่นโดยไม่มีข้อจำกัด เป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการขยายตัวและเที่ยวบินของธุรกิจการบิน โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำอย่างแอร์เอเชีย ไลออนแอร์ หรือเชจูแปซิฟิก ของกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งส่วนแบ่งจำนวนที่นั่งของสายการบินต้นทุนต่ำมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากเพียง 5% ในปี 2002 เพิ่มขึ้นเป็น 51% ในปี 2012 นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาสนามบินในภูมิภาคให้สายการบินสามารถบินตรงระหว่างกันมากขึ้น ทำให้ความจำเป็นในการเปลี่ยนเที่ยวบินในสนามบินหลักลดลง และทำให้เกิดเส้นทางการบินใหม่เพิ่มมากขึ้น ในส่วนของไทย การพัฒนาเทคโนโลยีทั้งด้านความปลอดภัย และการจัดการคลังสินค้าแอร์คาร์โก รวมถึงการขยายสนามบินสุวรรณภูมิเฟส 2 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 45 เป็น 60 ล้านคนต่อปี และการขยายสนามบินภูเก็ต จะทำให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศของไทยมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ผลักดันให้ไทยก้าวเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคในอนาคต

#### แผนภาพที่ 4-1 ส่วนแบ่งจำนวนที่นั่งของสายการบินต้นทุนต่ำ (low-cost carriers) ใน ASEAN ปี 2001-2012

การเปิดเสรีน่านฟ้า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบิน จะทำให้ส่วนแบ่งจำนวนที่นั่งของสายการบินต้นทุนต่ำมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

(หน่วย: % ของจำนวนที่นั่งทั้งหมด)



ที่มา: จากข้อมูลของ CAPA-Centre for Aviation with data provided by OAG and UBM Aviation Business

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยนั้น นอกจากจะมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศแล้ว ยังเป็นการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งในเวทีการค้าอาเซียนและการค้าโลก นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มระดับรายได้ของประชาชนในประเทศ ดังเห็นได้จากความสัมพันธ์ระหว่างขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานกับระดับรายได้ประชาชาติต่อประชากร ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจไทยสามารถขยายตัวได้มากขึ้น และยังสร้างโอกาสให้ธุรกิจไทยสามารถเติบโตได้มากขึ้นในอนาคต เทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียนอีกด้วย

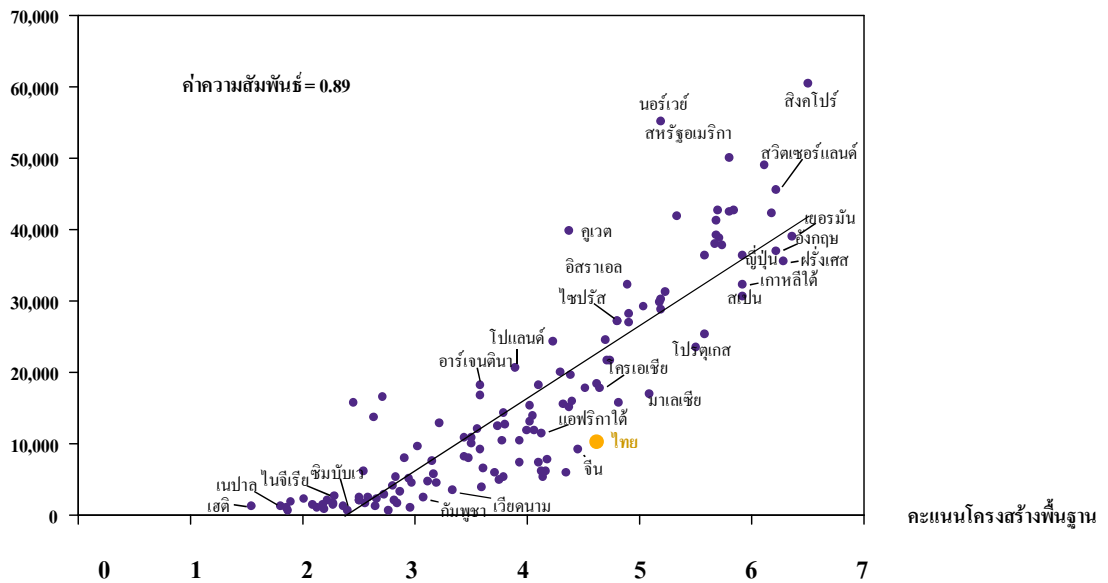
## ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างพื้นฐานและระดับรายได้ประชาชาติต่อประชากรในประเทศต่างๆ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการเพิ่มระดับรายได้ประชาชาติต่อประชากรในอนาคต

### แผนภาพที่ 4-2 ความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างพื้นฐานและระดับรายได้ประชาชาติต่อประชากรในปี 2012

(หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐ)

รายได้ประชาชาติต่อประชากร (GDP per capita)



ช่วงคะแนนโครงสร้างพื้นฐานคือ 1 (น้อยสุด) – 7 (มากที่สุด)

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูล IMF

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้ไทยก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคอาเซียนจะเป็นกลยุทธ์สำคัญที่จะผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากตลาดอาเซียนเป็นตลาดใหญ่ที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง และที่ผ่านมามีประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีการริเริ่มโครงการความร่วมมือต่างๆ และมีการอำนวยความสะดวกทางการค้าซึ่งเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถเข้าไปลงทุนที่ประเทศอื่นในภูมิภาคอาเซียนได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำลง โดยได้มี

แผนงานเริ่มต้นการเปลี่ยนแปลง (initiatives) 3 แผนหลักๆ ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่การค้าภายในภูมิภาค ดังนี้

1. การเชื่อมโยงระบบศุลกากรของอาเซียนเข้าไว้ด้วยกัน ณ จุดเดียว (ASEAN Single Window) ซึ่งจะช่วยลดความล่าช้าเกี่ยวกับการดำเนินการด้านเอกสารรวมทั้งลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง โดยประเทศสิงคโปร์ถือว่าต้นแบบของการพัฒนากระบวนการเอกสารและการขนส่ง ซึ่งทำให้มีความได้เปรียบประเทศอื่นในภูมิภาคอย่างมาก

2. การผ่อนคลายนโยบายการค้าที่มีมากขึ้น ตัวอย่างเช่น ข้อตกลงไตรภาคีระหว่าง ไทย ลาว และจีน ซึ่งอนุญาตให้มีการขนส่งผักและผลไม้สดทางถนนผ่าน ไทย ลาว และเข้าสู่จีนได้ โดยผ่านการตรวจสอบเพียงครั้งเดียวที่ชายแดนไทย-ลาวเท่านั้นถือเป็นการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ดีขึ้น โดยลดความซ้ำซ้อนในการตรวจสอบตามจุดข้ามแดนทั้งสองเหมือนในอดีต

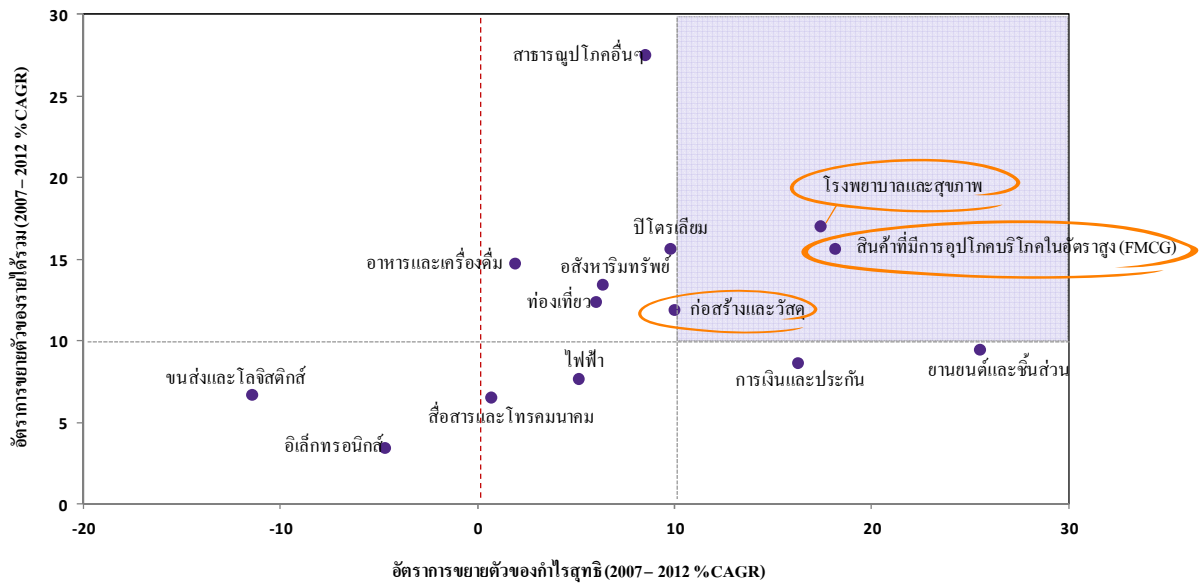
3. การกำหนดมาตรฐานการชำระเงินและชำระหนี้ให้มีมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะช่วยให้กระบวนการชำระค่าสินค้าและบริการในประเทศสมาชิกอาเซียนคล่องตัวขึ้น รวมทั้งช่วยลดค่าใช้จ่ายจากการทำรายการชำระเงิน โดยปัจจุบันธนาคารกลางในประเทศสมาชิกอาเซียนกำลังหาหรือถึงวิธีการที่ดีที่สุดที่จะเริ่มแผนงานดังกล่าว

การทำธุรกิจในตลาดอาเซียนจะสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เอื้อประโยชน์แก่บริษัทต่างๆ ทั่วทั้งภูมิภาค โดยภาคธุรกิจที่คาดว่าจะมีอนาคตสดใสที่สุดในภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ ธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้าง ธุรกิจสินค้าอุปโภคบริโภค และธุรกิจบริการและสุขภาพ จากข้อมูลบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ทั้งหมดของอาเซียนระหว่างปี 2007-2012 ตามที่แสดงไว้ในรูปพบว่าภาคธุรกิจทั้งสามมีผลประกอบการโดดเด่นที่สุดในแง่ของรายได้และผลกำไร ผลประกอบการที่ดีขึ้นของบริษัทต่างๆ ในธุรกิจดังกล่าวล้วนเกิดขึ้นด้วยานิสงส์จากการเข้าสู่ความเป็นเมืองและรายได้ที่เพิ่มขึ้นของผู้บริโภคชั้นกลางในภูมิภาค ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ทำให้กำลังซื้อสินค้าและบริการมีมากขึ้น

## อัตราการขยายตัวของรายได้และกำไรสุทธิที่ผ่านมา ของภาคธุรกิจใน ASEAN

การเข้าสู่ความเป็นเมืองและการเติบโตของชนชั้นกลางในภูมิภาคส่งผลดีต่อการเติบโตของธุรกิจอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและสินค้าอุปโภคบริโภค

แผนภาพที่ 4-3 อัตราการขยายตัวของรายได้รวมและกำไรสุทธิจำแนกตามภาคธุรกิจในอาเซียน  
(หน่วย: %)



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Bloomberg

โอกาสสำหรับธุรกิจทั้งสามในประเทศฟิลิปปินส์และเวียดนามมีอยู่ค่อนข้างมาก ส่วนประเทศกำลังพัฒนา เช่น กัมพูชา ลาวและเมียนมาร์ ก็มีศักยภาพให้ธุรกิจดังกล่าวเติบโตได้ ในอาเซียนพบว่าประเทศอินโดนีเซียมีตลาดของภาคธุรกิจทั้งสามใหญ่ที่สุดแต่มีอัตราการเติบโตต่ำ ตรงกันข้ามกับฟิลิปปินส์และเวียดนามซึ่งเป็นตลาดที่ทั้งใหญ่และมีอัตราการเติบโตสูง ส่วนตลาดในเมียนมาร์ กัมพูชา และลาวแม้ว่าจะยังไม่ใหญ่มากนัก เนื่องจากมีกำลังซื้อปานกลางแต่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว

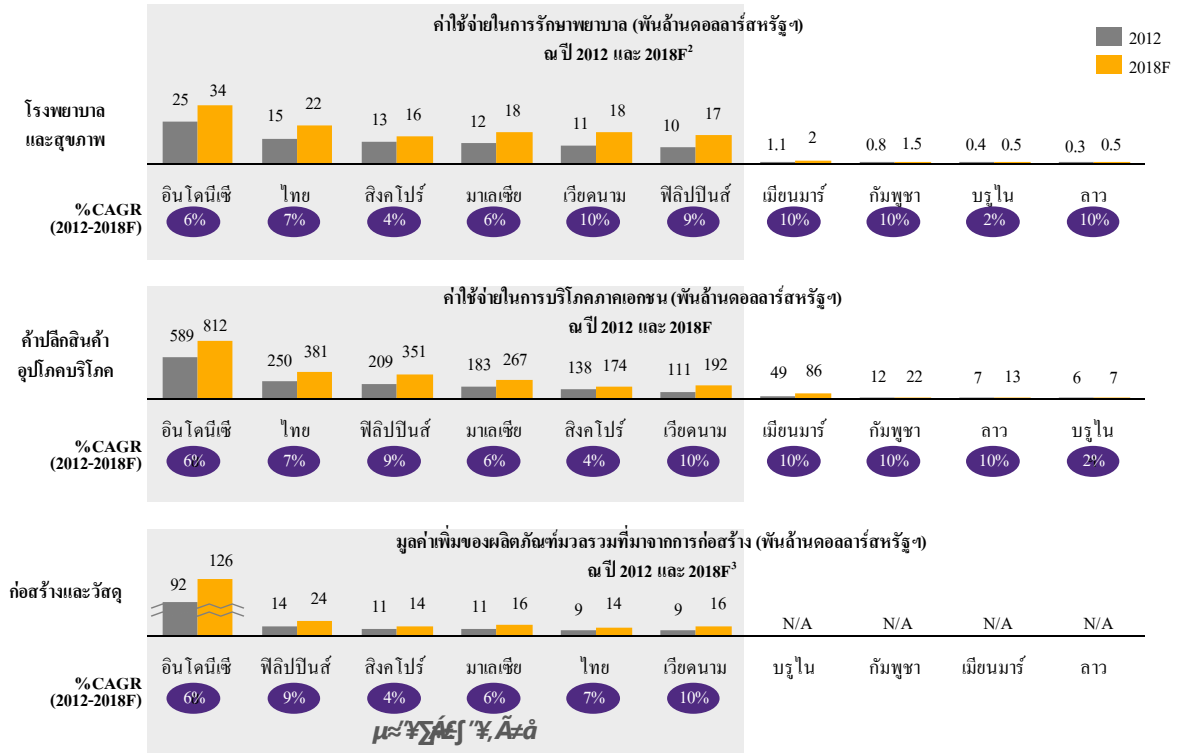
### ประมาณการการเติบโตของธุรกิจโรงพยาบาล ค้าปลีก และก่อสร้าง ใน ASEAN

ตลาดอาเซียนที่น่าลงทุนคือฟิลิปปินส์และเวียดนาม ส่วนตลาดเมียนมาร์ กัมพูชา และลาวแม้จะมีขนาดเล็กแต่มีแนวโน้มเติบโตเร็ว



แผนภาพที่ 4-4 เอเชีย 5+1 มีขนาดของตลาดที่ใหญ่และเติบโตได้ดี

(หน่วย: %)



1 เอเชีย 5+1 หมายถึง ไทย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย สิงคโปร์ และ เวียดนาม

2 ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล คำนวณจากสัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลเฉลี่ยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมคูณกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคการันในอนาคต

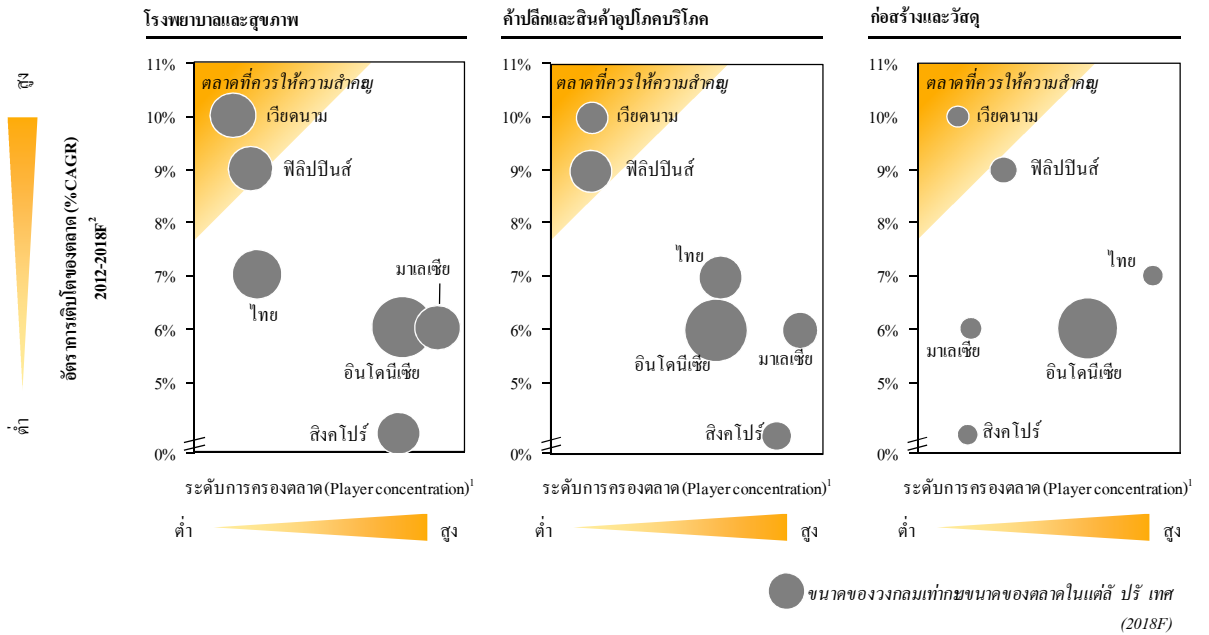
3 ค่าใช้จ่ายในการบริโภคภาคเอกชน คำนวณจากสัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการบริโภคภาคเอกชนต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมคูณกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคการันในอนาคต

4 มูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวมที่มาจากก่อสร้าง คำนวณจากสัดส่วนของมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวมที่มาจากก่อสร้างต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมคูณกับผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคการันในอนาคต

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Bloomberg, IMF และ Euromonitor

แผนภาพที่ 4-5 การเติบโตและระดับการครองตลาดของประเทศในกลุ่มอาเซียน แยกตามประเภทธุรกิจ

ประเทศฟิลิปปินส์และเวียดนามเป็นเป้าหมายที่น่าลงทุนเนื่องจากเป็นตลาดขนาดใหญ่และมีการแข่งขันภายในประเทศในระดับปานกลางเท่านั้น



1 ระดับการครองตลาดคำนวณมาจากสัดส่วนรายได้ในตลาดเฉลี่ย (%) ของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ในแต่ละภาคธุรกิจ

2 ขนาดของธุรกิจกรมสุขภาพ = ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล; ขนาดของธุรกิจค้าปลีก = ค่าใช้จ่ายในการบริโภคภาคเอกชน; ขนาดของธุรกิจก่อสร้างและวัสดุ = มูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์มวลรวมที่มาจากก่อสร้าง

หมายเหตุ: อัตราการเติบโตของตลาดและระดับการครองตลาด คำนวณจากข้อมูลทางการเงินจากบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของ Bloomberg

## บทที่ 5

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### สรุป

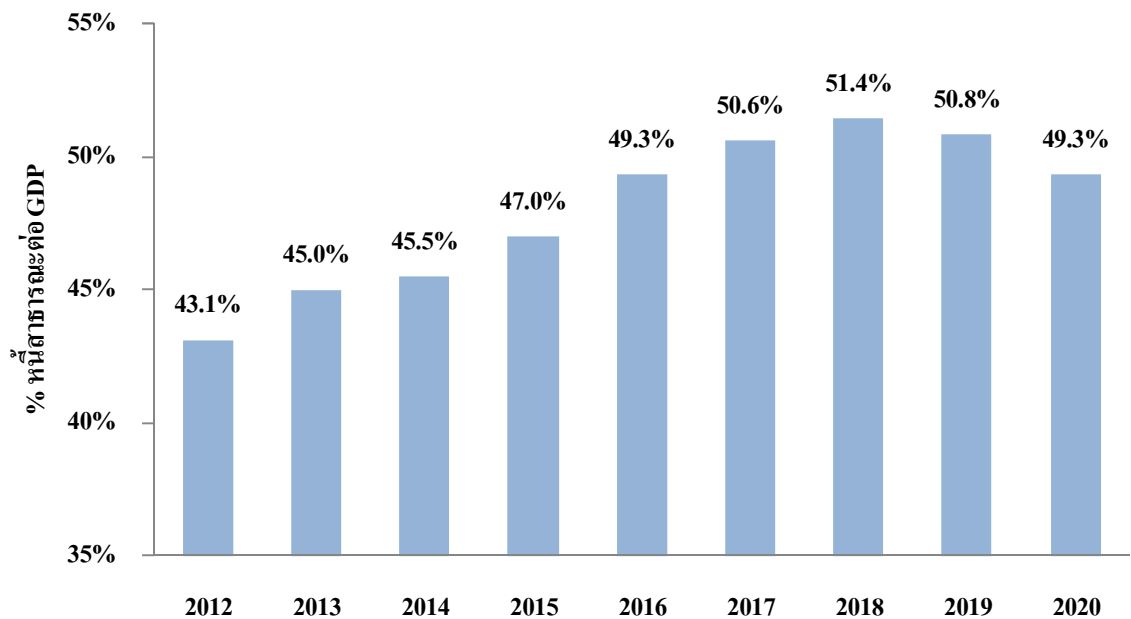
การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยนั้น นอกจากจะมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศแล้ว ยังเป็นการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งในเวทีการค้าอาเซียนและการค้าโลก นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มระดับรายได้ของประชาชนในประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจไทยสามารถขยายตัวได้มากขึ้น และยังสร้างโอกาสให้ธุรกิจไทยสามารถเติบโตได้มากขึ้นในอนาคต เทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียนอีกด้วย อย่างไรก็ตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน จัดเป็นโครงการใหญ่ที่ต้องใช้ทรัพยากรเป็นจำนวนมาก และมีผลต่อเนื่องกับภาครัฐและภาคเอกชนในวงกว้างและในระยะยาว ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรตระหนักถึงความท้าทายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการลงทุน และผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการลงทุน เพื่อเตรียมมาตรการการรับมือที่เหมาะสม

#### ความท้าทายจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง

1. ระดับหนี้สาธารณะจะปรับตัวสูงขึ้นจากการกู้ยืมจำนวนมากตลอดระยะเวลาการลงทุน ซึ่งจะส่งผลต่อภาระผูกพันทางการเงินและฐานะการคลังของรัฐบาล โดยรัฐบาลต้องรักษาวินัยทางการคลัง และจำกัดไม่ให้หนี้สาธารณะสูงเกิน 60% ของ GDP ซึ่งเป็นกรอบความยั่งยืนทางการคลัง โดยจากกรณีศึกษาโครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท หากภาครัฐสามารถลดขนาดการขาดดุลการคลังลง และจัดทำงบประมาณสมดุลตั้งแต่ปี 2017 เป็นต้นไปตามแผนที่วางไว้ และทยอยระดมเงินสำหรับการลงทุนตามแผนการเบิกจ่ายแล้วนั้น หนี้สาธารณะจะเพิ่มขึ้นแต่จะไม่ถึงระดับ 60% ของ GDP เนื่องจากการขยายตัวของ GDP จะมีส่วนช่วยลดสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ได้ในระดับหนึ่ง โดยสมมุติฐานที่สำคัญอื่นๆ ได้แก่ อัตราการขยายตัวของ GDP อยู่ที่ร้อยละ 5.2 ต่อปี อัตราเงินเฟ้อทั่วไปอยู่ที่ร้อยละ 3 ต่อปี และรัฐบาลไม่มีการกู้เงินเพิ่มเติมเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในโครงการรับจำนำข้าวตั้งแต่ปี 2014 เป็นต้นไป

### แผนภาพที่ 5-1 สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ภายใต้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท

ภายใต้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP จะอยู่ภายใต้ระดับกรอบความยั่งยืนทางการคลังที่ร้อยละ 60 ภายใต้สมมุติฐานที่ว่า รัฐบาลสามารถจัดหางบประมาณสมดุลภายในปี 2017 เป็นต้นไป



ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงการคลัง

2. เงินหมุนเวียนในระบบการเงินในประเทศจะลดลง เนื่องจากมีการระดมทุนจากภาครัฐเป็นจำนวนมาก เช่น ในกรณีของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท รัฐบาลจะต้องการระดมทุนประมาณ 4%-5% ของ GDP

3. ต้นทุนการกู้ยืมอาจสูงกว่าที่คาด หากมีปัจจัยอื่นที่กระทบต่อความสามารถในการระดมทุนของรัฐบาล เช่น ความไม่สงบทางการเมืองทำให้นักลงทุนต่างประเทศขาดความมั่นใจ หรือการแข่งขันจากเอกชนเพื่อระดมทุนจากนักลงทุนกลุ่มเดียวกัน ทำให้รัฐบาลอาจต้องเพิ่มผลตอบแทนแก่นักลงทุน

4. อาจเกิดผลกระทบทางสังคม ทั้งในระยะเวลาก่อสร้างและในระยะยาวหลังจากโครงการก่อสร้างเสร็จแล้ว เช่น ในระยะเวลาก่อสร้าง การเดินทางสัญจรบริเวณเส้นทางก่อสร้าง อาจได้รับความไม่สะดวกโดยเฉพาะในเส้นทางที่ตั้งอยู่กลางชุมชนที่มีการจราจรหนาแน่นอยู่แล้ว

ทำให้ประชาชนในพื้นที่อาจต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางสัญจร อีกทั้งจะมีการจ้างแรงงานก่อสร้างจำนวนมากทั้งแรงงานไทยและต่างด้าวเข้ามาในพื้นที่ ซึ่งอาจทำให้ความปลอดภัยในสังคมลดลง หรือคนงานก่อสร้างอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญให้ประชาชนในพื้นที่ได้ เป็นต้น ส่วนในระยะยาว หลังจากโครงการก่อสร้างเสร็จแล้ว อาจทำให้มีผลกระทบทางสังคม ได้แก่ ประชาชนในพื้นที่บางส่วนอาจต้องย้ายถิ่นฐานเป็นการถาวร เนื่องจากถูกเวนคืนที่ดิน หรืออาจเกิดการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบชุมชนในพื้นที่ที่มีโครงการพาดผ่าน เช่น พื้นที่ที่มีแนวเส้นทางรถไฟตัดผ่านจะถูกแบ่งแยกเป็นสองฝั่ง หรือพื้นที่ที่อยู่ในแนวการพัฒนาโครงการจะมีความเป็นสังคมเมืองยิ่งขึ้น มีการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบต่างๆ มีธุรกิจหลากหลายเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลดีในทางเศรษฐกิจ แต่ในขณะเดียวกันก็ทำให้มีประชากรอพยพมาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่หนาแน่นขึ้น อันจะนำไปสู่ความยุ่งยากในการจัดสรรทรัพยากรให้เพียงพอต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการควบคุมดูแลประชากรในพื้นที่ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบเพื่อบรรเทาปัญหาที่อาจเกิดขึ้น เช่น ปัญหาอาชญากรรม เป็นต้น

## ข้อเสนอแนะ

1. ให้ภาคเอกชนร่วมลงทุน (Public Private Partnership: PPP) เพื่อลดหนี้ภาครัฐ ทำให้โครงการสามารถคืนทุนได้เร็วขึ้น และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการบริหาร โดยอาจพิจารณารูปแบบต่อไปนี้

1.1 Lease Contract: ให้ภาคเอกชนเข้ามาประมูลในสัญญาการเช่าใช้เพื่อบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน โดยเอกชนมีส่วนได้เสียในกระแสรายได้ของโครงการ และรัฐบาลเก็บค่าประมูลและส่วนแบ่งจากรายได้ต่างๆ

1.2 Privatization: โอนกิจการของภาครัฐให้เป็นของภาคเอกชน เพื่อให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการโครงการ และลงทุนเพิ่มเติม

2 ทบอระดมเงินสำหรับการลงทุนตามแผนการเบิกจ่าย ซึ่งควรอิงกับประมาณการสภาพคล่องในประเทศด้วย หรืออาจปรับเปลี่ยนระยะเวลาของการลงทุนให้ยาวขึ้นเพื่อกระจายการกู้ และในขณะเดียวกัน เพื่อให้ GDP ขยายตัวในแต่ละปี ซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการกู้ของรัฐบาล โดยคงสัดส่วนหนี้ต่อ GDP ไม่ให้เพิ่มอย่างก้าวกระโดด

3 ศึกษาการระดมเงินลงทุนผ่านช่องทางอื่นนอกจากการออกพันธบัตรรัฐบาล เช่น การร่วมลงทุนโครงการโดยกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Infrastructure Fund: AIF) ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB)

หรือศึกษาความเป็นไปได้ในการร่วมมือกับธนาคารพาณิชย์ เพื่อจัดทำโครงการเงินกู้ โดยมีแหล่งเงินทุนจากเงินออมของประชาชนในประเทศ ซึ่งอาจมีต้นทุนต่ำกว่าการออกพันธบัตรรัฐบาล

4 ผลักดันโครงการที่รองรับระบบขนส่งมวลชนเป็นการเร่งด่วน เนื่องจากจะเป็นประโยชน์กับประชากรในวงกว้าง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้มีการเชื่อมต่อของพื้นที่ต่างๆ เช่น เขตธุรกิจ (business district) เขตการค้า (commercial district) เขตที่อยู่อาศัย (residential district) เพื่อช่วยกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อำนวยความสะดวกให้ประชาชน และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด

5 จัดตั้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการแต่ละโครงการให้มีเจ้าภาพชัดเจน มีการติดตามความคืบหน้าของโครงการเพื่อให้ข้อมูลแก่สาธารณชนเป็นระยะ รวมทั้งจัดตั้งระบบตรวจสอบ เพื่อสร้างความโปร่งใสในการลงทุน การบริหารจัดการและรักษาระดับการบริการของโครงการ

6 ศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สังคม และผลกระทบต่อชุมชนเดิมในพื้นที่ให้ละเอียด ก่อนอนุมัติโครงการใหม่ โดยควรให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องตั้งแต่เริ่ม เพื่อร่วมกันเสนอแนวทางป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน หรือแนะนำมาตรการชดเชยจากภาครัฐต่อผู้ได้รับผลกระทบจากการลงทุนโครงการใหม่ ที่ได้รับการยอมรับจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าแนวทางหรือมาตรการที่เสนอมจะสามารถนำไปปฏิบัติได้ ล่วงโดยมีประสิทธิภาพ ในกรณีที่มีการนำแรงงานก่อสร้างเข้ามาในพื้นที่ รัฐบาลควรกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ว่าจ้างต้องมีขั้นตอนการพิจารณาการจ้างแรงงานที่เหมาะสม มีการคัดเลือก สอบประวัติแรงงาน และควบคุมให้แรงงานปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เพื่อบรรเทาเหตุเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนในพื้นที่ และเพื่อลดปัญหาอาชญากรรมที่อาจเพิ่มขึ้น

7 ทำงานอย่างใกล้ชิดร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมืองในการวางเส้นทางโครงการ โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อให้มีการจัดสรรที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างเป็นระเบียบและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน โดยใช้การแบ่งเขต (zoning) เป็นพื้นที่เขตอุตสาหกรรม (industrial district) เขตที่อยู่อาศัย (residential district) เขตการค้า (commercial district) และเขตสำนักงานธุรกิจ (business district) เป็นต้น

8 ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงานโครงการให้ประชาชนทั่วไป และ โดยเฉพาะประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบได้ทราบข้อมูลที่ชัดเจน โดยใช้สื่อที่เข้าถึงง่าย เพื่อความโปร่งใสในการดำเนินงานและเพื่อช่วยลดข้อกังวลของประชาชน เช่น รายละเอียดและขั้นตอนการเวนคืนที่ดิน โดยมีแนวทางการพิจารณาค่าตอบแทนที่สมเหตุสมผล หรือประชาสัมพันธ์แผนที่เส้นทางรถขนส่งมวลชนก่อสร้างเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถวาง

แผนการสัญจรที่เหมาะสม เป็นต้น นอกจากนี้ควรจัดให้มีช่องทางให้ชุมชนร้องเรียนในกรณีที่ได้รับความสะดวก และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกมาตรการบรรเทาผลกระทบ

## บรรณานุกรม

### หนังสือ

นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. รายงานการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมเศรษฐกิจ สังคม โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ กรุงเทพมหานคร : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2555.

Okada. Features and Economic and Social Effects of the Shinkansen. Tokyo : GakkenHoldings Co., Ltd, 1994.

### วารสารและหนังสือพิมพ์

สุทธภา อมรวิวัฒน์. “In Focus: ลงทุน 2 ล้านล้าน นัยต่อเศรษฐกิจไทย”, Outlook โดยศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน). ฉบับไตรมาส 3/2556. หน้า 53-65.

สุทธภา อมรวิวัฒน์. “ปรับมุมมอง ต่อธุรกิจในยุค Connectivity”, Insight โดยศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน). ไตรมาส 4/2556. หน้า 89-104.

### เอกสารไม่ตีพิมพ์

Koichi Miyake. “Transport Infrastructure Development and Financing”. Presentation to the Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism (MLIT). 2012.

ชัชชาติ สิทธิพันธุ์. “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งของไทย ด้วย พ.ร.บ. สร้างอนาคตไทย ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน”. Presentation. 2557.

ชัชชาติ สิทธิพันธุ์. “เชื่อมภาค เชื่อมชีวิต บูรณาการทุกทิศสู่ความเจริญ: Moving Forward 2 ล้านล้าน ขับเคลื่อนไทยทัดเทียมโลก”. Presentation. 2556.



## ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาวกล้วยไม้ เทพหัสดิน ณ อยุธยา
วัน เดือน ปีเกิด	21 กรกฎาคม 2505
สำเร็จการศึกษา	2523 มัธยมศึกษา โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา 2528 ปริญญาตรี สาขาพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2530 ปริญญาโทสาขาการเงิน University of Bridgeport
ประวัติการทำงาน	2531 ถึงปัจจุบัน - ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) - รองผู้จัดการฝ่ายธุรกิจ 3 - ผู้จัดการสาขาธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) สาขา ลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา - ผู้จัดการฝ่ายบริหารความเสี่ยงสินเชื่อ - ผู้จัดการฝ่ายธุรกิจ 5
ตำแหน่งปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ ธุรกิจขนาดใหญ่ 4

# สรุปย่อ

ลักษณะวิชา	การเศรษฐกิจ
เรื่อง	ผลกระทบจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจและการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยใช้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท เป็นกรณีศึกษา
ผู้วิจัย	นางสาวกัญญาไม้ เทพหัสดิน ณ อยุธยา
ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
หลักสูตร	วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 26

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จัดเป็นประเด็นที่มีความเกี่ยวข้องกับ ความมั่นคงแห่งชาติในด้านเศรษฐกิจ และเป็นนโยบายที่ภาครัฐและเอกชนให้ความสนใจและให้ความสำคัญมาโดยตลอด มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ เชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานการผลิต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อโอกาสในการขยายตลาดและการลงทุนของธุรกิจต่างๆ นอกจากนี้ยังช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community – AEC) ในปี 2015 และสนับสนุนให้ประเทศไทยก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค

อย่างไรก็ตามการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจัดเป็นโครงการใหญ่ ที่จะส่งผลกระทบต่อภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนทั่วไปในวงกว้าง ในส่วนของภาครัฐ เนื่องจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต้องใช้เงินจำนวนมากนอกเหนือไปจากงบประมาณประจำปีของรัฐบาล ทำให้รัฐบาลต้องวางแผนระดมทุนจากหลายช่องทาง เช่น การออกพันธบัตรเพื่ออายุระยะยาว ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อการวางแผนนโยบายการเงินการคลังของรัฐบาล กล่าวคือระดับหนี้สาธารณะจะปรับตัวสูงขึ้น ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลก็ต้องรักษาวินัยทางการคลังและควบคุมไม่ให้หนี้สาธารณะสูงเกิน 60% ของ GDP ซึ่งเป็นกรอบความยั่งยืนทางการคลัง นอกจากนี้การระดมทุนจากรัฐบาลยังส่งผลต่อ

สภาพคล่องของระบบการเงินในประเทศ กล่าวคือเงินหมุนเวียนในระบบการเงินในประเทศจะลดลง และหากมีปัจจัยอื่นที่กระทบต่อความสามารถในการระดมทุนของรัฐบาล เช่น ความไม่สงบทางการเมืองทำให้นักลงทุนต่างประเทศขาดความมั่นใจ หรือมีการแข่งขันจากเอกชนเพื่อระดมทุนจากนักลงทุนกลุ่มเดียวกัน อาจทำให้รัฐบาลต้องเพิ่มผลตอบแทนแก่นักลงทุน ส่งผลต่อการเพิ่มต้นทุนของโครงการ เป็นต้น นอกจากนี้การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทำให้มีโครงการใหม่ๆ พาดผ่านหลายพื้นที่และหลายจังหวัดในประเทศไทย จึงอาจมีผลกระทบต่อชุมชน ประชากรในพื้นที่ตลอดจนสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศน์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นในการริเริ่มโครงการใหม่แต่ละโครงการ รัฐบาลควรศึกษารายละเอียดของโครงการให้ถี่ถ้วน โดยเฉพาะในแง่ต้นทุนโครงการและผลทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ควรคำนึงถึงผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมทั้งที่ประเมินค่าได้และประเมินค่าไม่ได้ในด้านอื่นๆ ด้วย เช่น ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม และรัฐบาลควรเตรียมแนวทางการรับมือกับความท้าทายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้มั่นใจว่าผู้รับนโยบายด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานไปปฏิบัติต่อ จะสามารถปฏิบัติงานได้ลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาผลกระทบทางตรงและทางอ้อมของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา โดยผู้วิจัยจะศึกษาผลกระทบของการลงทุนต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย และจำแนกโดยภูมิภาค และโดยภาคธุรกิจ ตลอดจนศึกษาผลกระทบของการลงทุนดังกล่าวต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบทางตรงและทางอ้อมของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย และจำแนกโดยภูมิภาค โดยวัดจาก Gross Domestic Product (GDP), รายได้เฉลี่ยต่อหัว, และประมาณการการเติบโตของธุรกิจต่างๆ เป็นต้น โดยจะใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา

2. เพื่อศึกษาผลกระทบของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC โดยจะใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา

## ขอบเขตของการวิจัย

1. จะศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเท่านั้น โดยไม่ได้นำปัจจัยอื่นเข้ามาร่วมพิจารณาด้วย เช่น โครงการหรือนโยบายอื่นๆของรัฐบาล ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศ เป็นต้น ซึ่งอาจมีผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยรวม และการขยายตัวของธุรกิจต่างๆ
2. จะวิจัยและเผยแพร่เฉพาะนโยบายและข้อมูลที่มีการเผยแพร่ต่อประชาชนทั่วไปเท่านั้น

## วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้จะเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) โดยจะศึกษาผลกระทบทางตรงและทางอ้อมของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยรวม และจำแนกโดยภูมิภาค และโดยภาคธุรกิจ นอกจากนี้จะศึกษาผลกระทบของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยภายใต้ AEC โดยจะใช้โครงการการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานวงเงิน 2 ล้านล้านบาท ในปี 2013-2020 เป็นกรณีศึกษา และผู้วิจัยจะค้นคว้าแหล่งข้อมูลจากงานวิจัยของหน่วยงานทางเศรษฐกิจ ทั้งภาครัฐและเอกชนที่มีความน่าเชื่อถือ เช่น ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน), สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, International Monetary Fund (IMF), กระทรวงคมนาคม, กระทรวงพาณิชย์ เป็นต้น ตลอดจนค้นคว้าแหล่งข้อมูลจากกรณีศึกษา (case study) ของการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอดีต เช่น การพัฒนารถไฟ Shinkansen ในประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

## ผลการวิจัย

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะนำมาซึ่งความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ การเพิ่มรายได้ประชาชาติต่อประชากร (GDP per capita) และการขยายตัวของสังคมเมือง ทำให้เกิดเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งใหม่ๆ ซึ่งจะยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งในเวทีการค้าอาเซียนและการค้าโลก

ในส่วนของกรณีศึกษา คือแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย (ปี 2013-2020) มีงบประมาณรวมทั้งสิ้น 2 ล้านล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลักคือ

1. ยุทธศาสตร์ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ (Modal Shift & Multimodal) ซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางถนน โดยมีงบลงทุน 4 แสนล้านบาท (18%)

2. ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) โดยมีงบลงทุน 1 ล้านล้านบาท (52%)

3. ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) โดยมีงบลงทุน 6 แสนล้านบาท (30%)

โดยการลงทุนโครงการนี้จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยดังต่อไปนี้

1. รายได้ประชากรและเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้น โดยเฉลี่ยปีละ 0.5-1.0% ในช่วงระยะเวลา 7 ปีของการลงทุน (ปี 2013-2020) ตามการใช้จ่ายของภาครัฐเป็นสำคัญ ซึ่งจะส่งผลให้ภาคเอกชนเกิดความมั่นใจ และเพิ่มการบริโภคและการลงทุน และจะส่งผลต่อเนื่องให้เศรษฐกิจโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นเช่นกัน (Crowding-in effect) ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่ง

2. จังหวัดที่มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูง และมีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งพาดผ่านจะเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งในอนาคต

3. การลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจที่หลากหลาย โดยเฉพาะธุรกิจก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างที่จะได้รับประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างโครงการต่างๆ

โดยเป้าหมายหลักของการลงทุนคือ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในอนาคต และสนับสนุนการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค ซึ่งรัฐบาลคาดว่าจะสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อย่างต่ำ 2% โดยการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางจาก 2% เป็น 5% และทางน้ำจาก 15% เป็น 18% ตามลำดับ เพื่อลดต้นทุนการผลิตให้กับภาคธุรกิจ และช่วยลดความสูญเสียจากการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคครัวเรือนอีกด้วย นอกจากนี้ การลงทุนยังมีส่วนช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจไทยตามการใช้จ่ายของภาครัฐเป็นสำคัญ และจะก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้นอีก 5 แสนตำแหน่ง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการค้าขายตามแนวชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟและด่านศุลกากรตามแนวชายแดนเพื่อเปิดพรมแดนการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการเข้าสู่ AEC ในปี 2015

การลงทุนครั้งนี้จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่ง โดยจังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น อุตรธานี อุบลราชธานี นครราชสีมา

ชลบุรี และสงขลา ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีทำเลที่ตั้งเป็นจุดยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ และมีรถไฟความเร็วสูง หรือรถไฟทางคู่พาดผ่าน จะสามารถเติบโตเป็นเมืองศูนย์กลางการค้าและการขนส่งของเขตพื้นที่ จังหวัดใกล้เคียงในอนาคต นอกจากนี้ ยังคาดว่าจะเกิดการกระจายตัวของประชากรไปสู่บริเวณ พื้นที่เหล่านี้มากขึ้นอีกด้วย เนื่องจากการเดินทาง การขนส่งสินค้า รวมทั้งข้อมูลข่าวสารสามารถ เข้าถึงพื้นที่เหล่านี้ได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเนื่องไปสู่การขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน รวมทั้งการจ้างงาน

การลงทุน 2 ล้านล้านบาทจะก่อให้เกิดโอกาสทางธุรกิจมากมายโดยเฉพาะธุรกิจ ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างที่จะได้รับประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างโครงการต่างๆในการลงทุน ครั้งนี้ และคาดว่าจะเป็นภาคธุรกิจที่เติบโตสูงสุดในระยะ 1-4 ปีแรกของการลงทุน ซึ่งเป็น ระยะเวลาการก่อสร้างโครงการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตได้ดีในระยะถัดมา หรือระยะกลาง ได้แก่ ธุรกิจท่องเที่ยว และอสังหาริมทรัพย์ โดยผู้ประกอบการในธุรกิจท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์ จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณนักท่องเที่ยวเนื่องจากการเดินทางมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ส่วน ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์จะได้รับประโยชน์จากความต้องการที่อยู่อาศัย และอาคารพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ภาคธุรกิจอื่น ๆ อาทิ ธุรกิจค้าส่งค้าปลีก อาหารแปรรูป และเกษตร คาดว่าจะเป็นภาค ธุรกิจที่สามารถเติบโตได้ดีในระยะยาว หรือระยะสิ้นสุดโครงการ โดยภาคธุรกิจเหล่านี้จะได้รับ ประโยชน์จากรายได้ประชากรที่เพิ่มขึ้น การขยายตัวของสังคมเมือง รวมทั้งการขนส่งสินค้าที่ สะดวกรวดเร็วขึ้น และยังมีต้นทุนด้านการขนส่งที่ต่ำลงอีกด้วย

นอกจากนี้ความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง รวมไปถึงความตกลงต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการ ขนส่งระหว่างประเทศ จะนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงของไทยอย่างเห็นได้ชัด โดยมี 4 ประการ ด้วยกัน

1. ไทยจะก้าวไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค ซึ่งการพัฒนาทางหลวงระหว่าง ประเทศที่สามารถเชื่อมต่อไปประเทศเพื่อนบ้านได้โดยรอบ จะสนับสนุนให้การขนส่งทางถนน ต้องผ่านดินแดนไทยเป็นหลัก
2. การขนส่งระบบรางในประเทศจะมีบทบาทมากขึ้น เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และ แก้ปัญหาจราจร
3. การเชื่อมโยงการขนส่งจะทำให้ไทยสามารถขยายเครือข่ายการค้าการลงทุน ไม่ จำกัดเพียงแคในอาเซียน แต่จะขยายต่อไปสู่จีนและอินเดีย ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่
4. การคมนาคมทางอากาศจะเติบโตจากการขยายตัวของสายการบิน เนื่องจากการ เปิดเสรีน่านฟ้า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบิน

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยนั้น นอกจากจะมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศแล้ว ยังเป็นการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งในเวทีการค้าอาเซียนและการค้าโลก นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มระดับรายได้ของประชาชนในประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจไทยสามารถขยายตัวได้มากขึ้น และยังสร้างโอกาสให้ธุรกิจไทยสามารถเติบโตได้มากขึ้นในอนาคต เทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียนอีกด้วย

## ข้อเสนอแนะ

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศ อันจะนำไปสู่การเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งเศรษฐกิจท้องถิ่นและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ดังนั้นภาครัฐควรให้ความสำคัญในการผลักดันการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีแนวทางดังต่อไปนี้

1. ให้ภาคเอกชนร่วมลงทุน (Public Private Partnership: PPP) เพื่อลดหนี้ภาครัฐ ทำให้โครงการสามารถคืนทุนได้เร็วขึ้น และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการบริหาร
2. ทบอกระดมเงินสำหรับการลงทุนตามแผนการเบิกจ่าย ซึ่งควรอิงกับประมาณการสภาพคล่องในประเทศด้วย หรืออาจปรับเปลี่ยนระยะเวลาของการลงทุนให้ยาวขึ้นเพื่อกระจายการกู้ และในขณะเดียวกัน เพื่อให้ GDP ขยายตัวในแต่ละปี ซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการกู้ของรัฐบาล โดยคงสัดส่วนหนี้ต่อ GDP ไม่ให้เพิ่มอย่างก้าวกระโดด
3. ศึกษาการระดมเงินลงทุนผ่านช่องทางอื่นนอกจากการออกพันธบัตรรัฐบาล เช่น การร่วมลงทุนโครงการโดยกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Infrastructure Fund: AIF) ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) หรือศึกษาความเป็นไปได้ในการร่วมมือกับธนาคารพาณิชย์ เพื่อจัดทำโครงการเงินกู้ โดยมีแหล่งเงินทุนจากเงินออมของประชาชนในประเทศ ซึ่งอาจมีต้นทุนต่ำกว่าการออกพันธบัตรรัฐบาล
4. ผลักดันโครงการที่รองรับระบบขนส่งมวลชนเป็นการเร่งด่วน เนื่องจากจะเป็นประโยชน์กับประชากรในวงกว้าง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทำให้มีการเชื่อมต่อของพื้นที่ต่างๆ เพื่อช่วยกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อำนวยความสะดวกให้ประชาชน และช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด
5. จัดตั้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการแต่ละโครงการให้มีเจ้าภาพชัดเจน มีการติดตามความคืบหน้าของโครงการเพื่อให้ข้อมูลแก่สาธารณชนเป็นระยะ รวมทั้งจัดตั้งระบบตรวจสอบ เพื่อสร้างความโปร่งใสในการลงทุน การบริหารจัดการและรักษาระดับการบริการของโครงการ

6. ศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม สังคม และผลกระทบต่อชุมชนเดิมในพื้นที่ให้  
ละเอียดย ก่อนอนุมัติโครงการใหม่ โดยควรให้ประชาชนในพื้นที่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องตั้งแต่เริ่ม เพื่อ  
ร่วมกันเสนอแนวทางป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน หรือแนะแนว  
มาตรการชดเชยจากภาครัฐต่อผู้ได้รับผลกระทบจากการลงทุนโครงการใหม่ ที่ได้รับการยอมรับ  
จากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าแนวทางหรือมาตรการที่เสนอจะสามารถนำไปปฏิบัติได้  
ลุล่วงโดยมีประสิทธิภาพ

7. ทำงานอย่างใกล้ชิดร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมืองในการวางแผนทางโครงการ  
โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อให้มีการจัดสรรที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อย่างเป็นระเบียบและ  
เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

8. ประชาสัมพันธ์ข่าวสารการดำเนินงาน โครงการให้ประชาชนทั่วไป และ  
โดยเฉพาะประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบได้ทราบข้อมูลที่ชัดเจนโดยใช้สื่อที่เข้าถึงง่าย เพื่อ  
ความโปร่งใสในการดำเนินงานและเพื่อช่วยลดข้อกังวลของประชาชน นอกจากนี้ควรจัดให้มี  
ช่องทางให้ชุมชนร้องเรียนในกรณีที่ได้รับความสะดวกอื่น และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง  
ออกมาตรการบรรเทาผลกระทบ