

การพัฒนาศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน
ทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

โดย

นายวิสาร ฉันทะเศรษฐ์
กรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๘
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๘- ๒๕๖๐

บทคัดย่อ

เรื่อง : การพัฒนาศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

ลักษณะวิชา : การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย : นายวิสาร นันทเศรษฐ์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 59

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก East Economic Corridor (EEC) เป็นยุทธศาสตร์ที่ภาครัฐต้องการเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางด้าน โลจิสติกส์ของประเทศ ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๕) เพื่ออนาคตประเทศไทยมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน จึงได้มีการกำหนดทิศทางในการปรับตัวของประเทศ ประกอบด้วย สถานะด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม สถานะด้านความมั่นคง โดยที่โครงการดังกล่าว มีจุดมุ่งหมายที่จะเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์การลงทุน รองรับด้วยความพร้อมของการลงทุน ทางด้านทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเป็นการรองรับการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศที่พัฒนาต่อออกมาจากเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก Eastern Sea Board (ESB) และสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมเดิม First S Curve ได้แก่ อุตสาหกรรมยานยนต์ สมัยใหม่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ New S Curve ได้แก่ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิง ชีวภาพและเคมีชีวภาพและอุตสาหกรรมดิจิทัล

ในงานวิจัยครั้งนี้ ทำการศึกษาถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ทางด้านการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่ม CLMW รวมถึงมาเลเซีย และสิงคโปร์ และศึกษาถึงความพร้อมทางด้าน โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อพัฒนาขีดความสามารถที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทย เหมาะแก่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยเฉพาะในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อีกทั้งมีการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยผ่านทาง การลงทุนทางด้าน โครงสร้างพื้นฐานที่ทางภาครัฐได้กระตุ้นเศรษฐกิจ และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

คำนำ

เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก East Economic Corridor (EEC) นั้น เป็นยุทธศาสตร์ของภาครัฐที่ออกมารองรับ การกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ อาจกล่าวได้ว่าเป็นความหวังอันหนึ่งของประเทศที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอีกครั้ง หลังจากโครงการดังกล่าวเคยนำทางประเทศให้เจริญรุ่งเรือง เมื่อ 30 ปี ก่อนภายใต้โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด (Eastern Sea Board) เพราะตลอดเวลาที่ผ่านมา โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด ได้แสดงศักยภาพให้เห็นถึงการเป็นฐานการผลิตทั้งอุตสาหกรรม ปิโตรเคมี อุตสาหกรรมยานยนต์ ชิ้นส่วนอุปกรณ์ รวมทั้งมีการลงทุนจากต่างประเทศ 190,000 ล้านบาท สร้างฐานการผลิตให้กับประเทศมาโดยตลอด เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนอกจากจะต่อยอดจากฐานการผลิตเดิม ยังมีเป้าหมายที่จะเสริมสร้างความเข้มแข็งโดยอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า โครงการวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อสนับสนุนและผลักดันเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของประเทศ ซึ่งจะรองรับการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ ฐานการผลิตของประเทศ และการเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศในอนาคตต่อไป

(นายวิสาร นันเศรษฐ์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 59

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญแผนภาพ	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	6
ขอบเขตของการวิจัย	6
วิธีดำเนินการวิจัย	7
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	8
คำจำกัดความ	9
บทที่ 2 ทฤษฎี หลักการและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง	10
แนวคิดเรื่องความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	11
แนวคิดเกี่ยวกับระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	12
แนวคิดเรื่องผลประโยชน์ชาติทางเศรษฐกิจ	34
นโยบายและยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	37
แนวคิดเกี่ยวกับโลจิสติกส์	39
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	48
สรุป	50

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์	52
เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศในกลุ่มอาเซียน	54
เปรียบเทียบเขตเศรษฐกิจพิเศษกับประเทศในกลุ่มอาเซียน	57
เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน	58
สิทธิประโยชน์ในการลงทุนที่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลกลาง	60
การแบ่งพื้นที่การพัฒนา	60
ผลการดำเนินงาน	62
เขตเศรษฐกิจพิเศษรัฐบาล สปป.ลาว	64
สรุป	91
บทที่ 4 บทบาทและปัญหาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	96
เครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูล	96
เครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูลสัมภาษณ์	97
การส่งเสริม พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	98
สรุป	101
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	103
สรุป	103
ข้อเสนอแนะ	108
บรรณานุกรม	110
ประวัติย่อผู้วิจัย	112

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3 – 1	เขตเศรษฐกิจพิเศษและเฉพาะ 10 เขต ที่มีการอนุมัติ และการดำเนินการแล้ว	67
3 – 2	เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว ที่อยู่ระหว่างการศึกษาโครงการ	70
3 – 3	สิทธิประโยชน์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ ใน สปป.ลาว	71
3 – 4	ประเภทธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน	74
3 – 5	สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน	77
3 – 6	เขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคเหนือ	82
3 – 7	เขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคกลาง	83
3 – 8	เขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคใต้	84
3 – 9	การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเวียดนาม นักลงทุนจะได้รับสิทธิ ประโยชน์ในด้านต่างๆ	85

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
2-1	ผลิตภัณฑ์ไทยแลนด์ 4.0	15
2-2	กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย	15
2-3	กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเดิม	16
2-4	ยานยนต์แห่งอนาคต	16
2-5	โอกาสของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์	17
2-6	ยานยนต์ไฟฟ้า	17
2-7	เกษตรกรรมและเทคโนโลยีชีวภาพ	18
2-8	ความหลากหลายทางชีวภาพ	18
2-9	เศรษฐกิจทางชีวภาพ	19
2-10	เศรษฐกิจชีวภาพใน 10 ปีข้างหน้า	19
2-11	อาหารเพื่ออนาคต	20
2-12	แนวทางและโอกาสของอุตสาหกรรมอาหาร	20
2-13	นวัตกรรมทางอาหาร	21
2-14	อุตสาหกรรมทัวร์สุขภาพ	21
2-15	โอกาสและความท้าทายในอุตสาหกรรมทัวร์สุขภาพ	22
2-16	อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ	22
2-17	โอกาสของอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ	23
2-18	กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่	23
2-19	กลุ่มอุตสาหกรรมการบินและอวกาศยาน	24
2-20	ศักยภาพที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศยาน	24
2-21	การซ่อมสร้างและบำรุงรักษา	25
2-22	ศูนย์กลางทางด้านอุตสาหกรรมการบินและอวกาศยาน	25
2-23	ศูนย์กลางซ่อมสร้างและบำรุงรักษา	26
2-24	กลุ่มอุตสาหกรรมดิจิทัล	26
2-25	โอกาสของกลุ่มดิจิทัล	27

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

แผนภาพที่	หน้า	
2 – 26	การขยายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง	27
2 – 27	ศูนย์กลางทางอินเทอร์เน็ตอาเซียน	28
2 – 28	อุตสาหกรรมหุ่นยนต์	28
2 – 29	ภาพรวมของอุตสาหกรรมหุ่นยนต์	29
2 – 30	โอกาสอุตสาหกรรมหุ่นยนต์	29
2 – 31	อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและชีวภาพเคมี	30
2 – 32	ภาพรวมอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและชีวภาพเคมี	30
2 – 33	ภาพรวมอุตสาหกรรมชีวภาพเคมี	31
2 – 34	ศูนย์กลางทางการแพทย์	31
2 – 35	โอกาสของอุปกรณ์การแพทย์	32
2 – 36	โอกาสกลุ่มอุตสาหกรรมยา	32
2 – 37	ศูนย์กลางทางการทดลอง	33
2 – 38	การพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	33
2 – 39	ยุทธศาสตร์ชาติ : กรอบการพัฒนาระยะยาว	38
2 – 40	แผนยุทธศาสตร์ชาติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2550 – 2554)	42
2 – 41	แผนยุทธศาสตร์ชาติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556 – 2560)	43
2 – 42	อัตราส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าปี 2558	45
2 – 43	โครงสร้างต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งสินค้า	45
2 – 44	สัดส่วนการใช้พลังงานในสาขาต่างๆ ของประเทศ	46
2 – 45	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP (%)	47
2 – 46	โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP (%)	47
3 – 1	วงเงินลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	53
3 – 2	ไทยแลนด์ศูนย์กลางเชื่อมโยง	53

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

แผนภาพที่	หน้า	
3 – 3	รูปภาพการเชื่อมโยงทางรถไฟ – รถยนต์	54
3 – 4	Logistics Performance Indicator	55
3 – 5	LPI 2016	55
3 – 6	ภาพรวม LPI ของประเทศไทย	56
3 – 7	เปรียบเทียบ LPI ประเทศไทย	56
3 – 8	LPI เปรียบเทียบปี 2014 และ 2016	57
3 – 9	การลงทุนในอิสกันดาร์ ปี 2016	62
3 – 10	เขตเศรษฐกิจพิเศษเวียดนาม	79
3 – 11	Vietnam Singapore Industrial Park	80
3 – 12	Hing-Tech Zone (HIZ)	80
3 – 13	Vietnam Industrial and Export Processing Zone	81
3 – 14	Tan Thuan Export Processing Zone	87
3 – 15	Nomura-Haiphong Industrial Zone	89
5 – 1	แผนที่ความเชื่อมโยงของวัตถุประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	107

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่ประเทศไทยได้มีการจุดพบแก๊สในอ่าวไทยเมื่อพ.ศ. 2525 หรือเมื่อกว่า 25 ปีมาแล้ว อันส่งผลให้เกิดการพัฒนาทำให้ประเทศไทยที่เคยเป็นประเทศกสิกรรม เกิดนโยบายเชิงรุกของประเทศครั้งสำคัญจากการที่ประเทศเกษตรกรรมเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ได้พัฒนาอุตสาหกรรมขนาดเบาสู่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่มีการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตปิโตรเลียม และพลังงาน เป็นฐานการผลิตยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมรับจ้างการผลิต Original Equipment Manufacturer (OEM) ของประเทศภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะพัฒนาอุตสาหกรรม และมีศักยภาพทำเลที่ตั้งมีการลงทุนของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศครั้งใหญ่ที่สุดจึงเป็นที่มาของโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ Eastern Seaboard Development Program (ESB) ซึ่งเป็นโครงการที่เกิดขึ้นในสมัย รัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์

ในปี พ.ศ.2525 ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529) เพื่อที่พัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมบนพื้นที่ทั้งสิ้นกว่า 8.3 ล้านไร่ โดยมีจุดยุทธศาสตร์ที่จะเป็นฐานการผลิตสินค้าที่ทันสมัย และได้มาตรฐานระดับโลก สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศโดยได้กำหนดพื้นที่ ที่จะพัฒนาประกอบไปด้วย 3 จังหวัดหลักได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมทั้งด้านแรงงานวัตถุดิบ และดีอ่าวไทยที่สามารถพัฒนาให้เป็นทางออกทางทะเลของประเทศ จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ของแต่ละพื้นที่ เพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ดังนี้ จังหวัดชลบุรีที่บริเวณตำบลแหลมฉบังจะพัฒนาให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรม เพื่อการส่งออกอุตสาหกรรมขนาดย่อม และอุตสาหกรรมขนาดกลางที่ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยพัฒนาบริเวณแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือน้ำลึก เป็นเมืองท่าหลักของประเทศแทนท่าเรือคลองเตย ซึ่งอยู่ลึกเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยา ไม่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ พัฒนาให้เป็นเมืองท่าหลักของประเทศ ประกอบไปด้วย ท่าเรือพาณิชย์เป็นท่าเรือน้ำลึกแห่งแรกของประเทศที่จะทำการขนถ่ายสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์เป็นหลัก มีการก่อสร้างท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ 4 ท่า ท่าเรือสำหรับสินค้าเกษตร 2 ท่า สร้าง

โครงสร้างพื้นฐาน ทางรถไฟ สร้างถนนเชื่อมจากมอเตอร์เวย์เข้าสู่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ซึ่งในปัจจุบันท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังติดอันดับที่ 21 ของท่าเรือหลักของโลก มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม เพื่อดึงดูดนักลงทุน และจะพัฒนาพื้นที่สำหรับเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป เขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และพานิชยกรรม Export Processing Zone (EPZ) จังหวัดระยอง ที่บริเวณมาบตาพุด มีแผนที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมหลัก และอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องทางด้านปิโตรเคมี ประกอบไปด้วยท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด ที่สามารถรองรับเรือขนาด 60,000 ตัน เพื่อขนถ่ายสินค้านำเข้า และส่งออก ประกอบไปด้วยท่าเรือสินค้าทั่วไป 1 ท่า และท่าเรือสินค้าเฉพาะ 2 ท่า มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดโดยมีพื้นที่ทั้งสิ้น 8,000 ไร่ประกอบไปด้วยอุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี และอุตสาหกรรมต่อเนื่องหลายชนิด ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับทั้งท่าเรือน้ำลึก และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดก่อสร้างสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน โดยกำหนดให้นิคมอุตสาหกรรมจะเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเป็นอุตสาหกรรมการผลิตที่สามารถในอันที่จะทดแทนการนำเข้าสินค้าบางตัวจากต่างประเทศ และสินค้าที่เกิดจากแก๊สที่พบในอ่าวไทย และอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากผลิตแก๊ส เช่น การผลิตเม็ดพลาสติก น้ำมันเครื่องรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งอุตสาหกรรมที่กล่าวมานี้ล้วนแล้วแต่ใช้เงินลงทุนสูงเทคโนโลยีขั้นสูงซึ่งไม่มีในประเทศมาก่อน จังหวัดฉะเชิงเทรา กำหนดให้เป็นอุตสาหกรรมการเกษตรใช้เทคโนโลยีด้านการเกษตร โดยตั้งเป้าให้เขตอุตสาหกรรมเกษตรครบวงจร อีกทั้งภาครัฐได้จูงใจนักลงทุน เพื่อมาลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากร และการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้านอื่นๆ ผ่านทางการส่งเสริมการลงทุน Board of Investment (BOI) ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด ได้แสดงให้เห็นถึง ความสามารถ และศักยภาพที่เป็นฐานการผลิตหลักให้กับประเทศตลอดมา มีการลงทุนจากต่างประเทศนับแสนล้านบาท เศรษฐกิจเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดด จนมีการกล่าวถึงว่าประเทศไทยจะเป็นเสือตัวที่ 5 ของอาเซียน แต่เมื่อปี พ.ศ. 2540 เกิดภาวะทางการเงินครั้งใหญ่ของประเทศ เกิดหนี้เสียในภาคการเงินของประเทศ การโจมตีค่าเงินบาทของประเทศไทย มีการนำเงินทุนสำรองของประเทศออกปกป้องค่าเงินบาท ทำให้ขาดความเชื่อมั่นในสถานะการเงินของประเทศ รัฐบาลประกาศปิดสถาบันการเงินถึง 50 แห่ง การเกิดสงครามในตะวันออกกลาง ล้วนแล้วแต่เป็นตัวขับเคลื่อนการเจริญเติบโตเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม จนกระทั่ง การเปิดเสรีทางการค้า การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน การแข่งขันกันของประเทศในกลุ่มอาเซียนที่จะเป็นฐานการผลิตหลักของโลกในด้านต่างๆ การดำเนินนโยบายประกาศค่าแรงขั้นต่ำทั่วประเทศในอัตราเดียวกัน ความไม่สงบทางการเมืองของประเทศ ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก การเกิดอุทกภัยครั้งใหญ่ เมื่อปี 2554

ล้วนแล้วแต่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ หยุคการลงทุน ประกอบกับการเปิดประเทศของเพื่อนบ้าน เพื่อชักจูงใจให้นักลงทุน

จากต่างประเทศไปลงทุนในประเทศของตนเอง ทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตจากอุตสาหกรรมบางอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น อุตสาหกรรมไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ไปยังประเทศเวียดนาม อุตสาหกรรมสิ่งทอไปยังประเทศเวียดนาม และกัมพูชา ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับยุทธศาสตร์ของประเทศ เพื่อเป็นการคงไว้ซึ่งฐานการผลิตหลักของประเทศ และเป็นความมั่นคงทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน เสริมสร้างความสามารถและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ นโยบายยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 เป็นยุทธศาสตร์เพื่อผลักดัน และขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจของประเทศไทย เพื่อให้สอดคล้องตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2555 – 2560) จากแนวทางการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ได้กำหนดแนวทางไว้ดังนี้

1. การยกระดับศักยภาพการแข่งขัน และการหลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลางสู่ประเทศที่มีรายได้สูง

2. การพัฒนาตามช่วงวัย และการรองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ
3. การลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม
4. การรองรับการเชื่อมโยงภูมิภาค และความเป็นเมือง
5. การสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และสังคมอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
6. บริหารราชการแผ่นดินอย่างมีประสิทธิภาพ

ประกอบกับยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 ภายใต้โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor (EEC) โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะเป็นเขตเศรษฐกิจที่ทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียนเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์การลงทุนรองรับด้วยความพร้อมของการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อรองรับการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศที่พัฒนาศักยภาพจากเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก Eastern Sea Board (ESB) และสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมเป้าหมายเดิม First S Curve และสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ New S Curve และประเทศไทยได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579) เพื่ออนาคตประเทศไทยเพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน รองรับยุทธศาสตร์ชาติจึงได้มีการกำหนดทิศทางในการปรับตัวของประเทศ ประกอบด้วย สถานะด้านเศรษฐกิจ สถานะด้านสังคม สถานะด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สถานะด้านความมั่นคงผ่านแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะปานกลาง และระยะยาว เพื่อกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจสำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่ 12 จะต้องผลักดันให้เศรษฐกิจนั้นสามารถขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี เพื่อให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลางเป็นประเทศที่มีรายได้สูงในปี 2569 เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี สำหรับกรอบแนวทางที่ประเทศได้ให้ความสำคัญที่สุดของแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี คือด้านการเพิ่มพัฒนาเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยได้กำหนดกรอบแนวทางไว้ดังนี้

1. การพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจ ส่งเสริมการค้าการลงทุน พัฒนาชาติสู่ชาตินการค้า (Trade Nation)
2. การพัฒนาภาคการผลิต และการบริการ เสริมสร้างฐานการผลิตเข้มแข็ง ยั่งยืน และส่งเสริมเกษตรรายย่อยสู่เกษตรกรที่ยั่งยืนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3. การพัฒนาผู้ประกอบการ และเศรษฐกิจชุมชน พัฒนาทักษะของผู้ประกอบการยกระดับการผลิต และแรงงาน การพัฒนา วิสาหกิจขนาดกลาง และวิสาหกิจขนาดย่อมสู่การค้าที่ได้มาตรฐานสู่สากล
4. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนาเมือง การพัฒนาระบบเมือง เพื่อเป็นศูนย์กลางของความเจริญ รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone SEZ)
5. การลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยเฉพาะด้านการขนส่ง ความมั่นคง และพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การวิจัยนวัตกรรม
6. การเชื่อมโยงกับประเทศ เพื่อนบ้านสู่การค้าระดับภูมิภาค และการค้าระดับโลก สร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนากับนานาประเทศ ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานของการประกอบวิสาหกิจในระดับภูมิภาค อย่างไรก็ตาม การพัฒนาศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศนั้น ต้องอาศัยปัจจัยหลายด้าน เพื่อที่จะเพิ่มประสิทธิภาพ (Efficiency) และประสิทธิผล (Effectiveness) เพราะแผนการลงทุนของประเทศที่จะใช้งบประมาณจำนวนมากไปกับการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อที่จะพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เสริมความสามารถการแข่งขันของประเทศ ในพื้นที่เป้าหมาย 3 จังหวัดคือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ภายใต้โครงการดังกล่าวภาครัฐจะมีเงินลงทุนใน โครงสร้างพื้นฐาน 300,000 ล้านบาท โดยคาดการณ์ด้านการลงทุนของภาคเอกชนไม่ต่ำกว่า 190,000 ล้านบาท หากเปรียบเทียบกับเมื่อเริ่มโครงการของอีสเทิร์นซีบอร์ดนั้น ใช้งบลงทุนไปกว่า 200,000 ล้านบาท และมีภาคเอกชนลงทุนในโครงการดังกล่าวไม่ต่ำกว่า 190,000 ล้านบาทเช่นกัน ถือได้ว่าเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ Mega Project ของประเทศในการช่วงชิง และสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับ

อุตสาหกรรมหลัก และฐานการผลิตของประเทศ เพราะที่ผ่านมาประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบของประเทศ เริ่มมีการเปิดประเทศ เสริมสร้าง ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และนักลงทุนจากประเทศไทย ด้วยจากเหตุผลที่ได้กล่าวมาแล้ว ที่ผ่านมามีการย้ายฐานการผลิตของประเทศไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งยังมีหลายปัจจัยที่สนับสนุนการเปลี่ยนแปลง ประเทศได้ใช้ยุทธศาสตร์ในหลายๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี เป็นต้น ที่ผ่านมามีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ Logistics Performance Index (LPI) เมื่อปี พ.ศ. 2557 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 35 จาก 160 ประเทศทั่วโลกดีขึ้นจากอันดับที่ 38 ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ (อันดับที่ 5) และตามหลังประเทศมาเลเซีย (อันดับที่ 25) แต่ในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยตกไปอยู่ในอันดับที่ 45 จากการจัดอันดับของ World Bank หากดูจากตาราง LPI ของ World Bank ที่ผ่านมามีอันดับความสามารถในการแข่งขันไม่ได้ขยับอันดับขึ้นเกินกว่าอันดับที่ 35 และตกลงต่ำสุดในปี พ.ศ. 2559 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี จึงกำหนดยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งจะเป็นกลไกที่จะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งยังยกระดับเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และการเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ของประเทศ อีกทั้งรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ Logistics Service Provider (LSP) นั้นมีการแบ่งกลุ่มตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดได้ดังนี้

1. การขนส่งสินค้า
2. การจัดเก็บสินค้า
3. การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ
4. การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม
5. การให้บริการพัสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์

ผู้ประกอบการในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ นั้นตระหนักดีถึงปัญหาของประเทศที่ทำให้ไม่สามารถเพิ่มอันดับขีดการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศได้ ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะได้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานต่างๆตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็นโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยโครงสร้างเหล่านี้ติดอันดับโลก ในฐานะที่เป็นประตู Gateway ของประเทศที่จะเชื่อมโยงประเทศกับภูมิภาค และการค้าในเวทีโลก ซึ่งปัญหาที่ภาครัฐจะต้องทำการแก้ไข เพื่อให้การลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC ที่จะต้องใช้งบประมาณมหาศาล เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายของงบประมาณ การศึกษาวิจัยนี้หวังที่จะได้ศึกษาวิจัยปัญหา ทางด้านผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ (LSP) ที่สามารถจำแนกตามลักษณะของการขนส่งคือ

1. การขนส่งทางบก
2. การขนส่งทางเรือ
3. การขนส่งทางอากาศ
4. การให้บริการงานด้าน โลจิสติกส์

เพื่อให้ทราบถึงบทบาทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่จะสนับสนุน และเป็นกลไกขับเคลื่อนโลจิสติกส์ของประเทศ และสะท้อนปัญหาทางด้าน โลจิสติกส์ที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขในหลาย ๆ ด้าน เพื่อนำเสนอผลงานการวิจัยส่งไปยังผู้บริหารหากเปรียบ โครงสร้างพื้นฐาน และเขตเศรษฐกิจเป็น Hardware ในส่วนของผู้ให้บริการเปรียบเสมือน Software ที่จะต้องพัฒนาไปพร้อมหากขาดอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือทำงานไม่สมบูรณ์ ก็จะทำให้ยุทธศาสตร์ของชาติย่อมไม่บรรลุตามเป็นหมายที่ตั้งไว้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor ทางด้านการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่ม CLMV Malaysia Singapore
2. เพื่อศึกษาถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor ต่อความพร้อมทางด้าน โครงสร้างพื้นฐาน เพื่อพัฒนาขีดความสามารถ และพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้าน โลจิสติกส์ของภูมิภาค Logistics Hub
3. เพื่อศึกษาถึงปัญหา และผลกระทบถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของ รัฐวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมที่ควรจะได้รับ การแก้ไขจากภาครัฐ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก
4. เพื่อศึกษาถึงบทบาทของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) มีส่วนในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางด้าน โลจิสติกส์ นำเสนอยุทธศาสตร์รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้ มีความประสงค์ที่จะทำการวิจัยเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตามยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579) ด้านการสร้าง ความสามารถในการยกระดับศักยภาพการแข่งขัน และการหลุดพ้นกับดักรายได้ปานกลางสู่ประเทศ

ที่มีรายได้สูง แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555 – 2560) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ (พ.ศ.2560 – 2564) ศึกษาวิจัยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน รวมถึงการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่งปี (พ.ศ.2556 – 2563) วงเงินลงทุน 2 ล้านล้านบาท ศึกษาถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศกับประเทศในกลุ่มอาเซียน และจะศึกษาครอบคลุมถึงบทบาท และสภาพปัญหาของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย โดยแยกตามประเภทของการขนส่ง การจัดเก็บสินค้า การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ การให้บริการงาน โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม และการให้บริการพัสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ ตามเกณฑ์การแบ่งกลุ่มของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ (สศช) ขอบเขตของการศึกษาด้านพื้นที่ใช้ขอบเขต เฉพาะในเขตกรุงเทพ และปริมณฑล และจังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา ทางด้านประชากร โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ในระดับรองปลัดฯ ผู้ว่าการนิคมฯ ผู้อำนวยการกองฯ

ผู้ว่าการฯ ในส่วนของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์สัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ประธานสมาพันธ์ฯ ประธานสหพันธ์ฯ นายกสมาคมฯ ผู้ประกอบการฯ ที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเท่านั้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยอาศัยข้อมูลเชิงปฐมภูมิ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญ ผู้ชำนาญการที่เกี่ยวข้อง และผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ได้แก่

1. รองปลัดกระทรวงคมนาคม
2. ผู้ว่าการนิคมแห่งประเทศไทย
3. ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
4. รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
5. รองผู้ว่าการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
6. ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
7. ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์
8. ประธานสมาพันธ์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย
9. นายกสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
10. นายกสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย
11. นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
12. นายกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

13. นายกสมาคมเจ้าของเรือไทย
14. นายกสมาคมคลังสินค้า และไซโล
15. นายกสมาคมเจ้าของ และตัวแทนเรือกรุงเทพฯ
16. สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
17. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
18. นายกสมาคมขนส่ง และ โลจิสติกส์ไทย
19. นายกสมาคมขนส่งสินค้าเร่งด่วนไทย
20. สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจวัตถุดิบทราย

โดยข้อมูลที่จะใช้ในการศึกษานั้นจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูล และข้อมูลการวิจัย รายงานประจำปี บทความต่างๆ เอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องทั้งในอดีต และปัจจุบันจาก แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ ต่างๆจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำมาวิเคราะห์เชิงคุณภาพที่เกี่ยวข้องกับการ พัฒนาศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน ทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยวิธีพรรณนาวิเคราะห์ (Descriptive Analysis) จากแหล่งทุติยภูมิทั้งจากค้นคว้า เอกสารวิจัย บทความต่างๆ มาทำการวิเคราะห์เนื้อหา ข้อมูล เพื่อสร้างข้อมูล และสรุปบทวิเคราะห์ห้บทบาท และปัญหาของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย รวมถึงการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกกับประเทศ ในกลุ่มอาเซียน

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงสถานะของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อ เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โคนวิจัยทางด้าน โลจิสติกส์ของประเทศ เมื่อเปรียบเทียบกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศในกลุ่มอาเซียน
2. ทำให้ทราบถึงบทบาท และรับทราบถึงปัญหาในส่วนของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ซึ่งเป็นองค์ประกอบ และมีส่วนในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของประเทศ เพื่อรองรับ และผลักดัน นโยบายของภาครัฐ
3. ทำให้ทราบถึงปัญหา และข้อเท็จจริงจากผู้ประกอบการให้บริการ โลจิสติกส์รวม ทั้งข้อเสนอแนะให้กับการเสริมสร้างขีดความสามารถของประเทศ และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก

คำจำกัดความ

เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

(Eastern Economic Corridor) หมายถึง โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เพื่อดึงดูดการลงทุน และกระตุ้นเศรษฐกิจ ครอบคลุมพื้นที่จังหวัด ชลบุรี ระยอง และจังหวัด ฉะเชิงเทรา

ความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)

หมายถึง จิตความสามารถ และผลประกอบการของประเทศในแง่ของการสร้าง และรักษาภาพแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การประกอบกิจการ เป็นการวิเคราะห์จากการจัดอันดับของ IMD WEF ซึ่งการประเมินจิตความสามารถทางการแข่งขันนั้น จะช่วยให้เราเข้าใจถึงจุดเด่น และจุดด้อยของประเทศในเชิงเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ณ ช่วงเวลาเดียวกัน และสามารถพัฒนาประเทศในเชิงของการแข่งขันในเวทีโลกได้

ประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง ผลสำเร็จที่พิจารณาในแง่ของเศรษฐศาสตร์ ที่มีตัวบ่งชี้ ได้แก่ ความประหยัด หรือคุ้มค่า (ประหยัดต้นทุนประหยัดทรัพยากร ประหยัดเวลา) ความทันเวลา และมีคุณภาพ (ทั้งกระบวนการ ได้แก่ Input Process และ Output Process)

ประสิทธิผล (Effectiveness) หมายถึง บรรลุตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่พึงปรารถนาหรือเป็นไปตามที่คาดหวังไว้ ประสิทธิผลพิจารณาจากผลงานโครงการ หรือ กิจกรรม ที่ได้เปรียบเทียบกับวัตถุประสงค์หรือเป้าหมาย

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP)

หมายถึง ผู้ให้บริการภายนอกบริษัทที่นำเสนอบริการบางกิจกรรมหรือทุกกิจกรรมของโลจิสติกส์แก่ผู้รับบริการ

บทที่ 2

ทฤษฎีหลักการและแนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

แนวความคิดเรื่องความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

จากแนวความคิดเรื่องความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ ในกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ที่จะมุ่งมั่นให้ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงทางเศรษฐกิจและสังคมไทยมีการพัฒนาอย่างมั่นคงและยั่งยืน ให้ประเทศก้าวพ้นรายได้ปานกลาง ไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีของประชากรในประเทศ ภาครัฐมุ่งเน้นความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ให้เศรษฐกิจไทยนั้นสามารถเสริมกับรายได้ที่เกิดจากการส่งออก และมีการลงทุนจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น สร้างรากฐานทางการลงทุนเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างมั่นคง ยั่งยืน มุ่งมั่นจะให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่เป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาค ทั้งทางด้านบริหาร โลจิสติกส์ การค้า การลงทุน โดยอาศัยภูมิศาสตร์ของประเทศที่เป็นจุดแข็งในการเชื่อมโยงภูมิภาค มีการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา ลาว กัมพูชา มาเลเซีย อีกทั้งเชื่อมโยงไปสู่เวียดนาม สิงคโปร์ จีนตอนใต้ อินเดีย โดยอาศัยเส้นทาง North-South และ East-West และที่ผ่านมามีประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะไม่สูงขึ้นในปีที่ผ่านมา อันด้วยจากสภาวะโลกที่ถดถอยลง แต่การค้าชายแดนกับมีปริมาณที่พุ่งสวนทางอย่างต่อเนื่องตลอดมา รัฐบาลผลักดันให้ระบบเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) สร้างรากฐานเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโตอย่างมั่นคง มีคุณภาพที่ดี มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง การกระจายฐานการผลิตและบริการไปในพื้นที่ต่างๆของประเทศ ที่ผ่านมามีกระจายตัวอยู่แต่เฉพาะส่วนกลางและเมืองหลักของประเทศ เสริมสร้างฐานการผลิตบริหารและการลงทุนเชื่อมโยงในอาเซียน เพื่อให้ประเทศไทย เข้าสู่การมีรายได้สูงภายในปี พ.ศ. 2579 และเข้าสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว โดยมุ่งเน้นการบริการพัฒนาระดับคุณภาพ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งเน้นให้เป็นศูนย์กลางการลงทุนและการให้บริการของภูมิภาค เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางบก ทางอากาศ ทางน้ำ ให้เป็นศูนย์กลางการลงทุน และการให้บริการของภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งศูนย์บริการทางการเงิน เมืองหลวงของการท่องเที่ยวและบริการของอาเซียน ศูนย์กลางการให้บริการสุขภาพของภูมิภาคอาเซียน ภาคการเกษตรเป็นฐานการผลิตด้าน Bio-Based ที่สำคัญของประเทศเป็นครัวของโลก เป็นฐานการผลิตอาหารที่มั่นคงและ

ปลอดภัย ภาคอุตสาหกรรมพัฒนาฐานการผลิตให้มีศักยภาพสูง พัฒนาอุตสาหกรรมอนาคต โดยมุ่ง
 ผู้การเป็นศูนย์กลางการผลิตของอาเซียนและของภูมิภาค พัฒนาอุตสาหกรรมที่มีโอกาสที่จะเป็น
 การสร้างรายได้ให้กับประเทศ

แนวความคิดเรื่องความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

สถานการณ์เศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน ประเทศไทยจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่มี
 รายได้ระดับกลาง และคาดว่าจะจะเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับสูง เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาฉบับที่ 13
 (2565-2569) อีกทั้งประเทศไทยกำลังก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างสมบูรณ์ คาดว่าจะเข้าเมื่อเสร็จ
 สิ้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ทำให้ภาระการคลังเพิ่มขึ้น อัตราการพึ่งพา
 ของประชากรวัยแรงงานต้องแบกรับดูแลผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น มีแนวโน้มที่จะอาศัยพึ่งพาแรงงานจาก
 ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า ลาว และกัมพูชามากขึ้นเป็นลำดับ และเป็นจุดที่ประเทศสามารถ
 พัฒนาสินค้าและบริการต่างๆ ที่เกี่ยวกับผู้สูงอายุ และผลิต

ศักยภาพแรงงานของประเทศยังอยู่ในระดับที่ต่ำเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว
 ประเทศต้องวางแผนที่จะผลิตแรงงานที่มีทักษะ และแรงงานที่มีคุณภาพเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการที่
 ประเทศไทยจะเข้าสู่ยุคไทยแลนด์ 4.0 มีแผนงานรองรับและแรงจูงใจเข้ามาทำงานของแรงงานที่มี
 ทักษะจากต่างประเทศ สภาพเศรษฐกิจได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติจากธรรมชาติที่นับวันจะมีความ
 รุนแรงมากขึ้น เป็นภัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ เกิดจากสภาวะการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศของโลก
 เป็นผลจากสภาวะเรือนกระจก ประเทศต่างๆ จะต้องมีการประสานความร่วมมือกันมากขึ้นภายใต้
 ความตกลงร่วมกัน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีอย่างก้าวกระโดด มีการเปลี่ยนแปลงในโลก
 โลกาภิวัตน์ เป็นกุญแจสำคัญของความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจและเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและการ
 ทำงานการปฏิวัติยุคดิจิทัล (Digital Revolution) ก่อให้เกิดโลกไซเบอร์และอินเทอร์เน็ต ในการใช้
 ชีวิตประจำวัน (Internet of things) การที่ประเทศไทยจะผลักดันประเทศเข้าสู่ยุค 4.0 (The fourth
 Industrial Revolution) ประกอบด้วยเศรษฐกิจของโลกที่เข้าสู่ยุคการเปลี่ยนแปลงพลังงานจากน้ำมัน
 เข้าสู่ยุคพลังงานทางเลือกต่างๆ เช่น พลังงานจากไฟฟ้าไฮโดรเจน พลังงานลม เป็นต้น ในปัจจุบัน
 ประเทศมหาอำนาจทางด้านเศรษฐกิจได้ประกาศนโยบายเรื่องของผลประโยชน์ของชาติตนเองมากขึ้น
 มีมาตรการตอบโต้ประเทศคู่ค้าที่ได้เปรียบทางการค้า โดยไม่มองความสามารถในการแข่งขันทาง
 การค้าของตนเอง ก่อให้เกิดการหยุดชะงักของการลงทุนข้ามชาติเพื่อรอดูสถานการณ์ของประเทศที่
 มีบทบาทและพลังอำนาจทางเศรษฐกิจและการแข่งขันทรัพยากรธรรมชาติ การจัดสรรทรัพยากร
 ธรรมชาติไม่มีประสิทธิภาพที่เพียงพอ และการสร้างปัญหาสิ่งแวดล้อมผลกระทบของสิ่งแวดล้อม
 ที่เป็นภาระต่อภาครัฐ กลไกและราคาของผลิตผลทางการเกษตรถูกบิดเบือน โดยนโยบายประชานิยม
 ของภาครัฐ การก่อกองหนี้สินภาคครัวเรือนจากนโยบายประชานิยมที่ถูกบิดเบือนเพื่อหาเลี้ยง

แนวคิดเกี่ยวกับระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

(Eastern Economic Corridor : EEC)

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ประกอบไปด้วยพื้นที่ในบริเวณจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ทั้งนี้ให้หมายความรวมถึงเขตพื้นที่จังหวัดอื่นที่ติดต่อกับหรือเกี่ยวข้องตามที่คณะกรรมการนโยบาย กำหนดเพิ่มเติม โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ตามประกาศของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ราชกิจจานุเบกษา, 2560)

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตามยุทธศาสตร์ที่จะกำหนด และการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ และการจัดให้มีกิจกรรมต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้เกิดการบูรณาการอันจะทำให้ระเบียงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่ต่อเนื่องมีการพัฒนาอย่างสมบูรณ์และยั่งยืนในทุกมิติ มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมทั้งสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการอยู่อาศัย การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การสาธารณสุข การศึกษา และการศึกษาอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอได้มาตรฐานสากล และมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน (ราชกิจจานุเบกษา, 2560)

สาเหตุสำคัญที่ทำให้กลุ่มจังหวัด EEC เหมาะสมที่จะเป็นพื้นที่นำร่องของเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษมาจากเหตุผลหลัก คือ การเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลกในฐานะพื้นที่ชั้นนำในการพัฒนาอุตสาหกรรมของอาเซียน การมีนักลงทุนทั่วโลกอยู่ในพื้นที่ทำให้เกิดความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งมีความพร้อมที่จะรองรับทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งสามารถที่จะพัฒนาให้ป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ที่สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสิหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐนิยมเวียดนาม และการมีฐานอุตสาหกรรมสำคัญหลักที่พร้อมจะผลักดันและพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 คลัสเตอร์ อุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีการเกษตรและอาหารท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ ธุรกิจการบิน (อู่ตะเภา) หุ่นยนต์ ไบโอเทคโนโลยีและอุปกรณ์การแพทย์ (เรวดี แก้วมณี, 2559)

รัฐบาลได้เดินหน้าแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยมุ่งหวังให้กระตุ้นการลงทุนในระยะยาวและหนุนเสริมเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยการประชุมคณะกรรมการนโยบายพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาการเศรษฐกิจพิเศษ (คนพ.) เห็นชอบหลักการของแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2560 – 2564) รวม 173 โครงการ วงเงินลงทุนรวมกว่า

7.12 แสนล้านบาท แบ่งเป็นงบประมาณของภาครัฐ 1.47 แสนล้านบาท ส่วนที่เหลือเป็นการลงทุน ในปี 2560 มีวงเงินทั้งสิ้น 1.2 แสนล้านบาท จาก 99 โครงการ ในจำนวนนี้มี 48 โครงการ วงเงิน เกือบ 7 พันล้านบาทที่จะต้องขอรับสนับสนุนจากบกลางของงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2560 ทั้งนี้ นับเป็นความคืบหน้าล่าสุด หลังจากเมื่อช่วงต้นเดือนตุลาคม ครม.ผ่านร่าง พ.ร.บ. พื้นที่เขต เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2559 โดยทางการระบุว่า จะนำเสนอต่อสภานิติบัญญัติและ ประกาศใช้ได้ภายในต้นปี 2560 (ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, 2559:1)

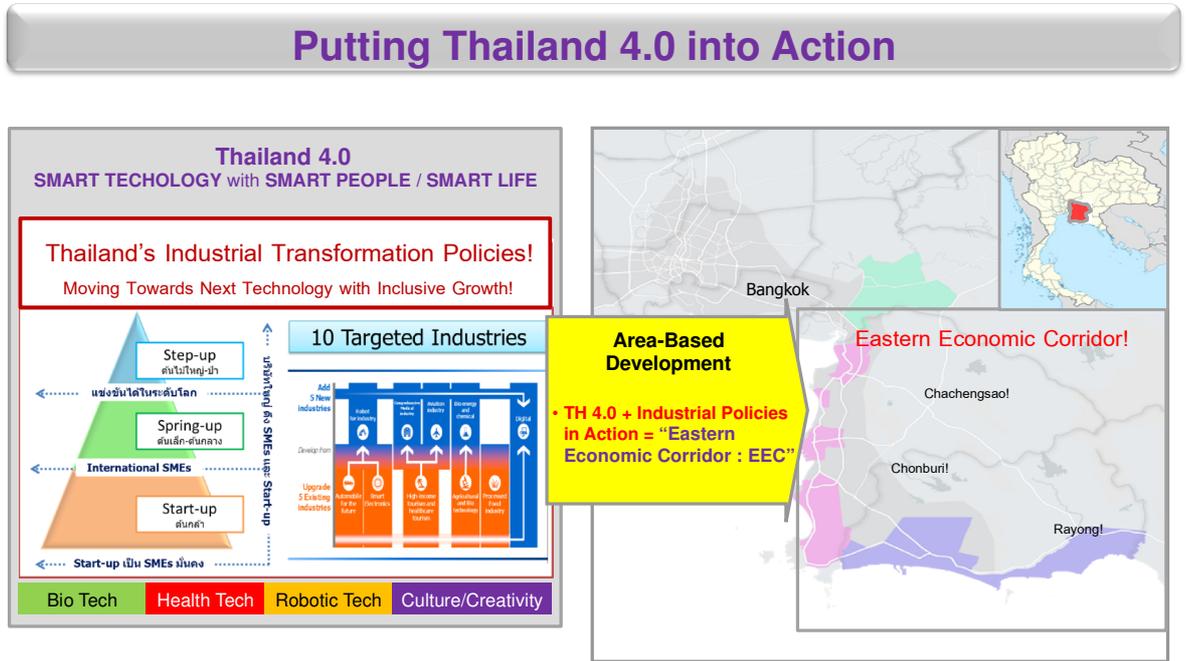
งานวิจัยของธนาคารกรุงศรีอยุธยา ได้ประเมินแผนดำเนินงานของแผนพัฒนา Eastern Economic Corridor : EEC ที่มีความชัดเจนขึ้น จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุน และ ช่วยหนุนให้เกิดการลงทุนในภาคตะวันออกระยะยาว สำหรับในช่วง 3-5 ปีข้างหน้า คาดว่าธุรกิจ หรืออุตสาหกรรมที่จะได้รับอานิสงค์จาก EEC ได้แก่ ธุรกิจโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงและ เคมีชีวภาพ ธุรกิจท่องเที่ยว ค้าปลีก อสังหาริมทรัพย์ นิคมอุตสาหกรรม และรับเหมาก่อสร้าง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญขับเคลื่อนเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Gross Regional Product : GRP) เพิ่มขึ้นอีก 1-1.5% ต่อปี จากอัตราการเติบโตปกติเฉลี่ยตามศักยภาพพื้นที่ ที่ 5% ต่อปี (ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, 2559:2)

เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ประตูสู่เอเชีย Gate Way to Asia และเพื่ออนาคต ของอาเซียน พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์การลงทุนรองรับด้วย ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ และเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน กำหนดให้ เป็นพื้นที่นำร่อง เพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ ส่งเสริมให้การพัฒนาอุตสาหกรรม อย่างก้าวกระโดดของภูมิภาค อีกทั้งยังสร้างความมั่นใจด้วยความเข้มแข็งและแข็งแกร่งของ อุตสาหกรรมพื้นฐานของประเทศ อันได้แก่ อุตสาหกรรมอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมกลุ่มปิโตรเคมี อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนประกอบ และอุตสาหกรรม เป้าหมายในอนาคต ผลักดันให้เป็นประตูสู่อาเซียน จีน และอินเดีย เสริมศักยภาพทางด้าน โครงสร้างพื้นฐานของการเชื่อมต่อระบบการขนส่งและเขตการค้าเสรีและเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็น ศูนย์กลางในระดับโลกทั้งทางด้านการลงทุนและการท่องเที่ยว และเป็นฐาน โครงสร้างพื้นฐาน ทางด้านอุตสาหกรรมพลังงานที่ประกอบไปด้วย โรงกลั่นขนาดใหญ่ 5 แห่งที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขต เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มีกลุ่มอุตสาหกรรมกลุ่มปิโตรเคมี 3 แห่ง โรงผลิตไฟฟ้า เพื่อรองรับ การใช้ไฟฟ้า 20 โรง และมีนิคมอุตสาหกรรม 29 แห่งพร้อมที่จะรองรับการลงทุนจากประเทศ ปัจจัยที่เกื้อหนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ศูนย์กลาง เพื่อการลงทุน

เพราะประเทศเป็นฐานการผลิต และศูนย์กลางการส่งออก มีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน การลงทุน มีเศรษฐกิจที่การเจริญเติบโตต่อเนื่องและมีเสถียรภาพ ภูมิรัฐศาสตร์สามารถเชื่อมโยงกับ ประเทศจีน และอินเดียซึ่งมีประชกรนับ พันล้านคน ซึ่งเป็นตลาดกลุ่มเป้าหมายขนาดใหญ่

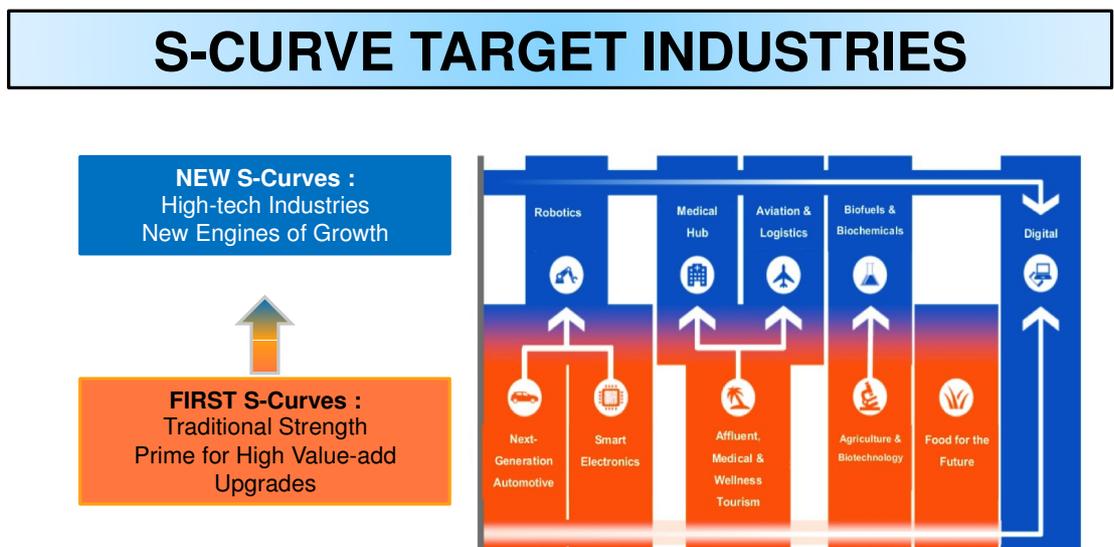
เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้กำหนดให้กลุ่มจังหวัดที่เป็นเป้าหมาย 3 จังหวัดอันได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทราเป็นเมืองนำอยู่รองรับกรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออกพื้นที่พักอาศัย ที่ทันสมัยตอบสนองวิถีชีวิตคนรุ่นใหม่ อีกทั้งรองรับการย้ายหน่วยงานราชการรถไฟความเร็วสูง จังหวัดชลบุรี ศูนย์กลางการศึกษาและพัฒนาทักษะนานาชาติ เป็นเมืองแห่งการศึกษา ค้นคว้า วิจัย และพัฒนา เพื่อสร้างนวัตกรรมซึ่งปัจจุบันประกอบไปด้วย 3 มหาวิทยาลัย และ 6 วิทยาลัยอาชีวศึกษา รองรับเป็นศูนย์กลางด้านการศึกษา ศูนย์ฝึกแรงงาน และศูนย์พัฒนาทักษะนานาชาติ เพื่อตอบสนองและสอดคล้องกับความต้องการด้านอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และกำหนดให้บริเวณพื้นที่ศรีราชาและแหลมฉบัง เป็นเมืองแห่งความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและสถานที่ทำงาน โดยให้ศรีราชาเป็นส่วนผสมที่ลงตัวของความเป็นเมืองและความเรียบง่ายเพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกและสถานที่ที่เป็นธรรมชาติ ผลักดันให้ศรีราชาเป็นเมืองที่น่าอยู่อาศัย โดยมีท่าเรือ น้ำลึกแหลมฉบัง ที่เป็นท่าเรือหลักของประเทศเป็นประตูสู่อาเซียนและทั่วทุกภูมิภาค และมีเมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวคุณภาพและเชิงสุขภาพระดับโลก กลุ่มเมืองท่องเที่ยวคุณภาพ และเชิงท่องเที่ยวที่มีธุรกิจ โรงแรม ศูนย์การประชุมนานาชาติ มีการดูแลผู้สูงอายุ และฟื้นฟูสุขภาพ จังหวัดระยอง กำหนดให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางให้บริการด้านอากาศยานและพาณิชย์นาวีของภูมิภาค พัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ในภูมิภาคและเชื่อมต่อระบบขนส่งทางรางและถนนสายหลัก และมีท่าเรือมาบตาพุด เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมปิโตรเคมีและอุตสาหกรรมด้านพลังงาน ผลักดันให้เป็นผู้นำทางด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมีในทวีปเอเชีย และเป็นศูนย์กลางด้านโรงกลั่นน้ำมัน และพลังงานในประเทศพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางชีวภาพ

แผนภาพที่ 2-1 ผลักดัน ไทยแลนด์ 4.0



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-2 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-3 5 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายเดิม

5 First S-curve Industries

1	Next-Generation Automotive
2	Agriculture and Biotechnology
3	Food for the Future
4	Affluent, Medical and Wellness Tourism
5	Smart Electronics

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-4 ยานยนต์แห่งอนาคต

First S-Curve : 1. Next-Generation Automotive Thailand Outlook

			
Thailand	Target: To manufacture 3,500,000 units in 2020	Export Value	Contribution to GDP
6th largest commercial vehicle producer in the world in 2016	18 Auto Assemblers with combined production of 1.94 million units	2016 exports were 1.19 million units with value of 18 billion USD	Contribute to 12% of country's GDP

Source: Thailand Automotive Institute. 2016 , Exchange rate (BOT, Feb 1 2017): 1 USD = 35.14 THB

9

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-5 โอกาสของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์

Opportunities in Next-Generation Automotive

 Hi-Tech Vehicle Parts and Components	 Eco-Car Parts	 NGV Vehicles
 Electric Vehicles	 Passenger Cars	 Big-Bike, 4-Stroke Engine Motorcycles (Over 500cc)

Competitive Skilled-Labor Supply

Thailand has more than **550,000 high skilled and well-trained** workers compared with other ASEAN countries

More R&D, Design and Testing Centers

From “Internal Combustion Engine” (ICE) to “Electric Vehicles” (EVs)

12

Source: The Thai Automotive Industry Association

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-6 ยานยนต์ไฟฟ้า

EV Roadmap

 HYBRID EV (HEV)	 PLUG-IN HYBRID EV (HEV)
 BATTERY EV (BEV)	 FUEL-CELL EV (FCEV)

- Sustainable Mobility
- Key Components Manufacturing : Batteries, Control System, Motor etc.
- Equipment Standards
- Special BOI and Tax Privileges
- Government-led Usage Promotion
- Infrastructure Support

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-7 เกษตรกรรมและเทคโนโลยีชีวภาพ

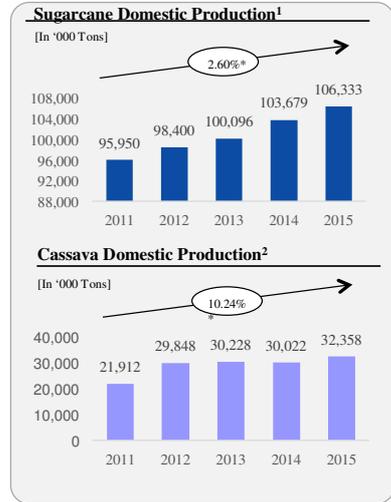
First S-Curve : 2. Agriculture & Biotechnology

Abundant Resources and Biodiversity

Thailand's **rich natural resources** have solidified the country's reputation as the **leading global supplier of agriculture products such as cassava, sugarcane and palm oil**. These commodities, as well as their waste byproducts, can be utilized as biomass which is a critical source for biobased energy and other biobased products.



Source: ^{1,2} Office of Agricultural Economics
Note: *CAGR 2011-2015



15

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-8 ความหลากหลายทางชีวภาพ

Thailand's Biodiversity : New Opportunities for Industry

800 publications in international academic journals.

The training of over 600 research scientists, benefiting both public and private sectors.

Over 650 new species of organisms have been discovered - an indication of country's rich biodiversity.

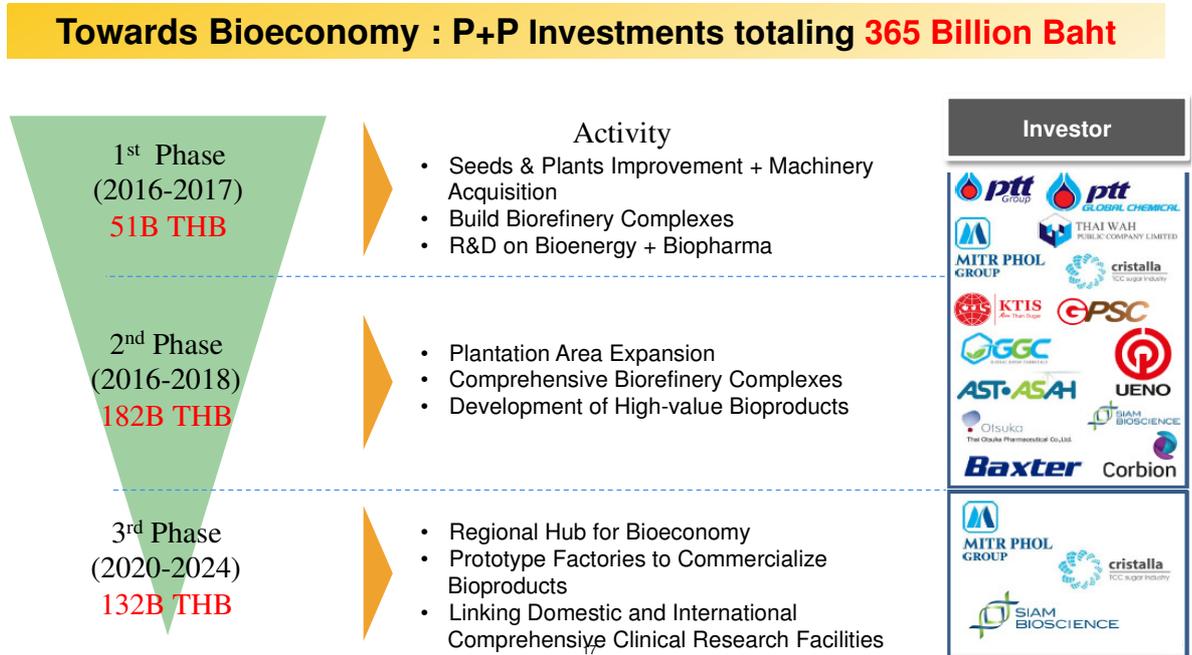


Source: Thailand BIOTEG Guide 2011/2012 as of July 17, 2012

16

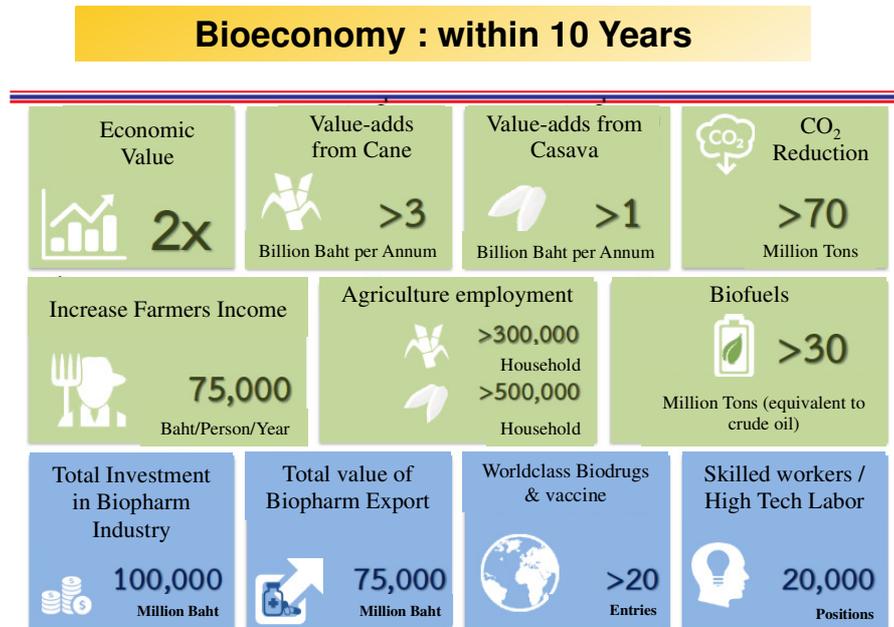
ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-9 เศรษฐกิจชีวภาพ



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

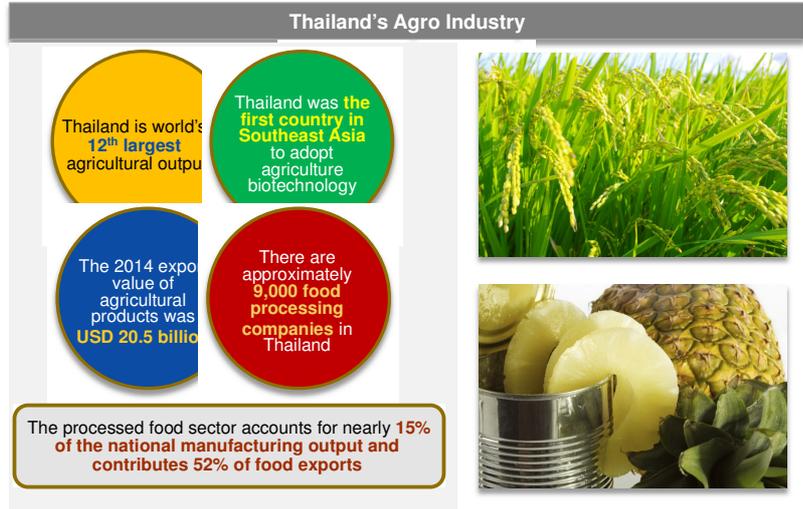
แผนภาพที่ 2-10 เศรษฐกิจชีวภาพใน 10 ปี ข้างหน้า



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-11 อาหารเพื่ออนาคต

First S-Curve : 3. Food for the Future

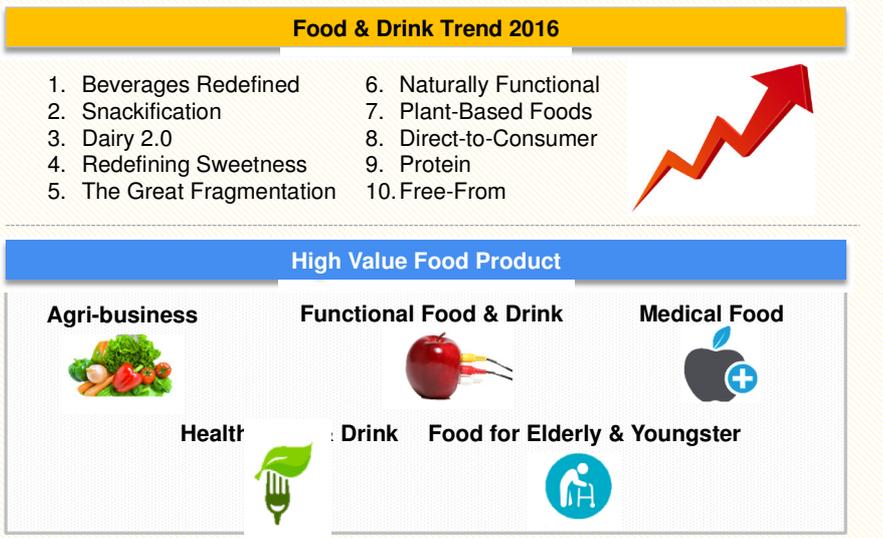


Source: Worldtopexport; Exchange rate (BOT, Aug 1 2016): 1 USD = 34.94THB

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-12 แนวทางและโอกาสของอุตสาหกรรมอาหาร

Trends and Opportunities in the Food Industry



Source: National Food Institute (NFI)

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-13 นวัตกรรมทางอาหาร

Activities for Food Innovation



- Manufacture or preservation of food beverages, food additives of food ingredients using modern technology
- Manufacture of medical food or food supplements



- Plant or animal breeding (only those that are not related to biotechnology)
- Creative product design and development centers
- Research and development
- Biotechnology



- Engineering design
- Scientific laboratories
- Calibration services
- Vocational training centers

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-14 อุตสาหกรรมทัวร์สุขภาพ

First S-Curve : 4. Medical Tourism

Center of Medical Services of Asia



Wellness Capital of Asia



Precious Herbs for Superior Health



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-15 โอกาสและความท้าทายในอุตสาหกรรมทัวร์สุขภาพ

Opportunity in Medical Tourism

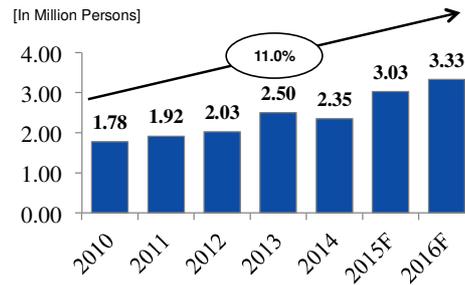
Medical Tourism Destination of Asia

- **Over millions of international patients** travel to Thailand every year on medical packages
- In 2016, there were around **3.33 million foreign patients** receiving treatment in Thailand
- Thailand owns several **world-class medical facilities, premium healthcare services** available at highly competitive prices
- With the global reputation and attentive service, Thailand is renowned as the **Medical tourism hub of Asia**



1st Top Destinations for Medical Tourism

Estimated Foreign Patients to Thai Hospitals: 2010-2016



Source: Department of International Trade Promotion, Ministry of Commerce (Thailand), Thai Medical Devices Technology Industry Association (THAIMED)

25

11.0% CAGR 2010-2016

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-16 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ

First S-Curve : 5. Smart Electronics



E&E exports **US 29 billion** in 2016, contributed to **24%** of total exports



Major products: Computer components, **IC, TV, A/C & other white goods**



Leading country in the manufacture of **integrated circuits and white goods**



Strong supporting industries for electrical appliances
Compressors, motors, plastic and metal parts

Source: GTIS, EEI as of 2015

27

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-17 โอกาสของอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ

Examples of Opportunity in Smart Electronics

A1

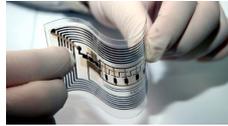


Microelectronics design



Embedded system design

A2



Manufacture of organic and printed electronics (OPE)



Manufacture of telecommunication products

Source: BOI Announcement 2557 Effective as of 1 January 2015.

28

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

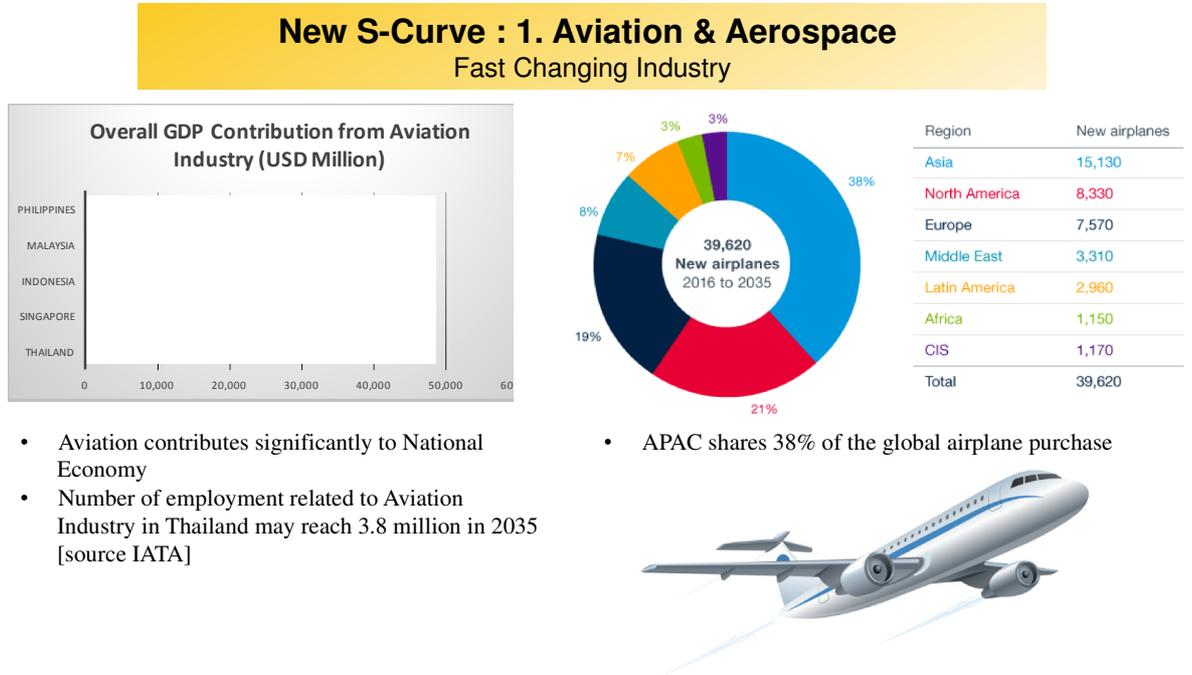
แผนภาพที่ 2-18 5 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่

5 New S-curve Industries

- 1 Aviation & Aerospace
- 2 Digital Industry
- 3 Automation & Robotics
- 4 Biofuels & Biochemical
- 5 Medical Hub

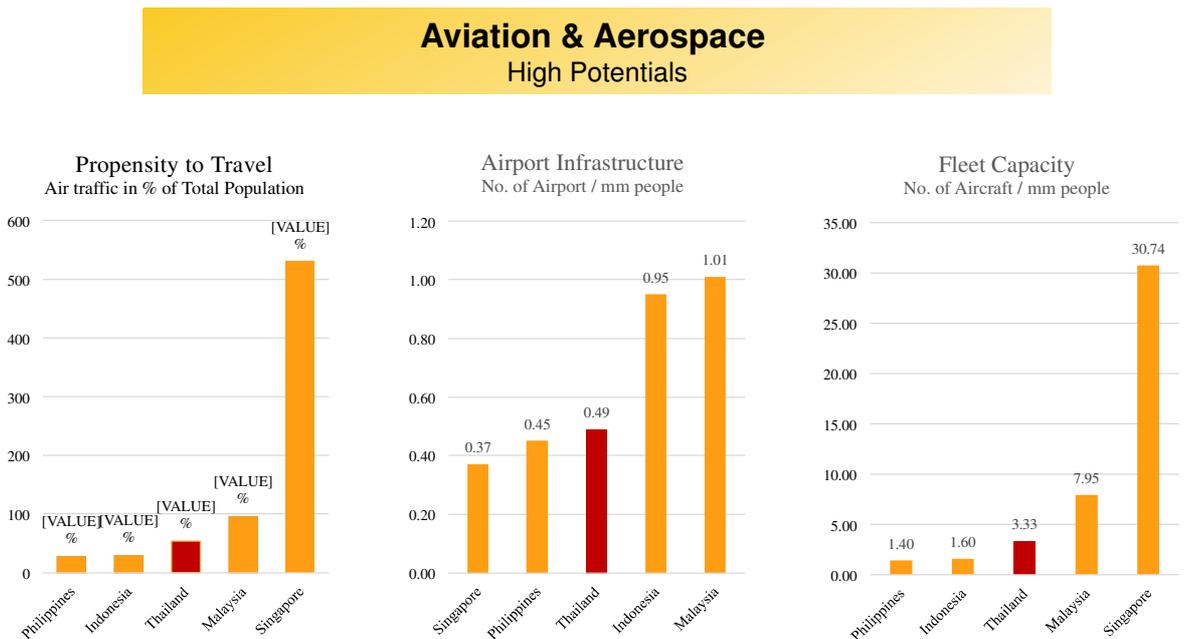
ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-19 กลุ่มอุตสาหกรรมการบินและอากาศยาน



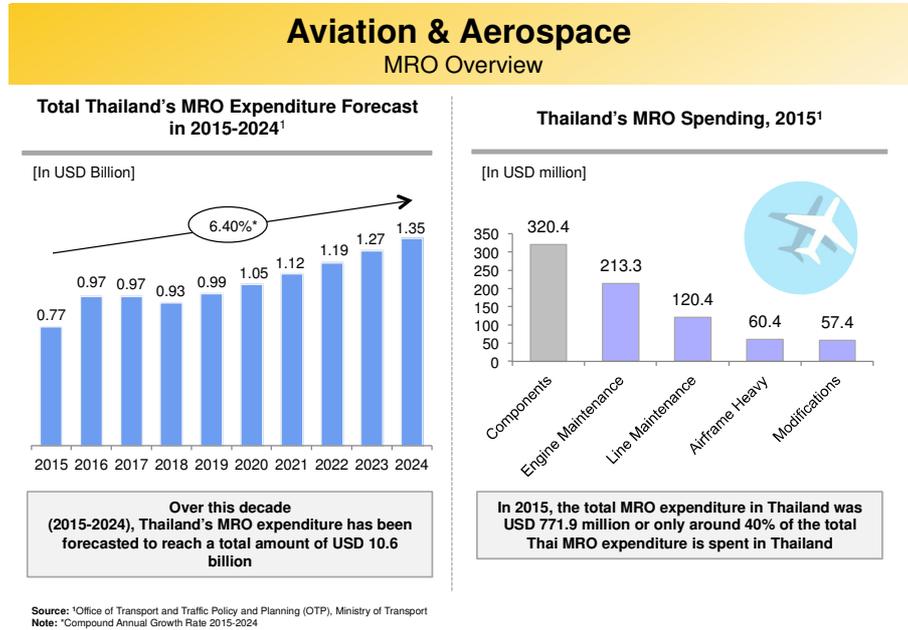
ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-20 ศักยภาพที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอากาศยาน



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-21 การซ่อมสร้างและบำรุงรักษา



33

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-22 ศูนย์กลางทางด้านอุตสาหกรรมการบินและอากาศยาน



Government Sponsored Nationwide Upgrade Strategy for all Airports is being developed. PPP will be key.

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

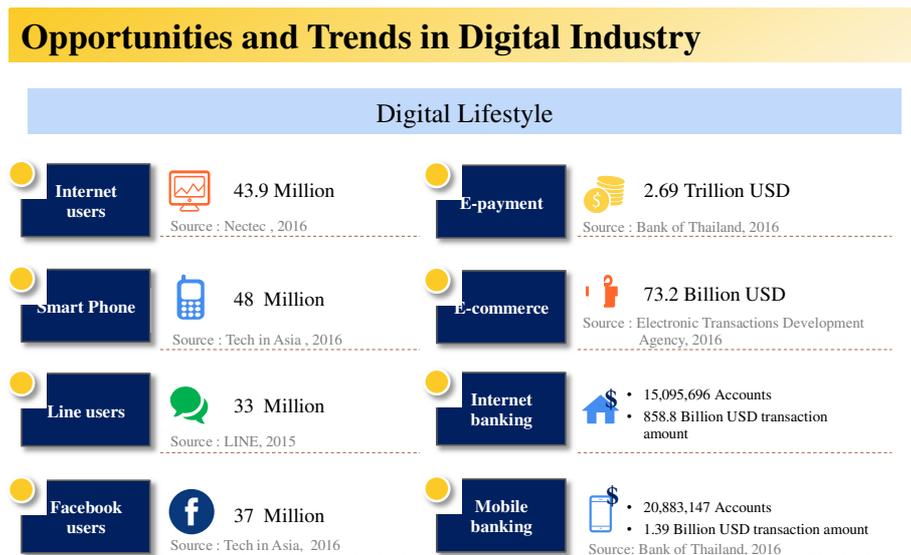
แผนภาพที่ 2-23 ศูนย์กลางซ่อมสร้างและบำรุงรักษา



35

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-24 กลุ่มอุตสาหกรรมดิจิทัล

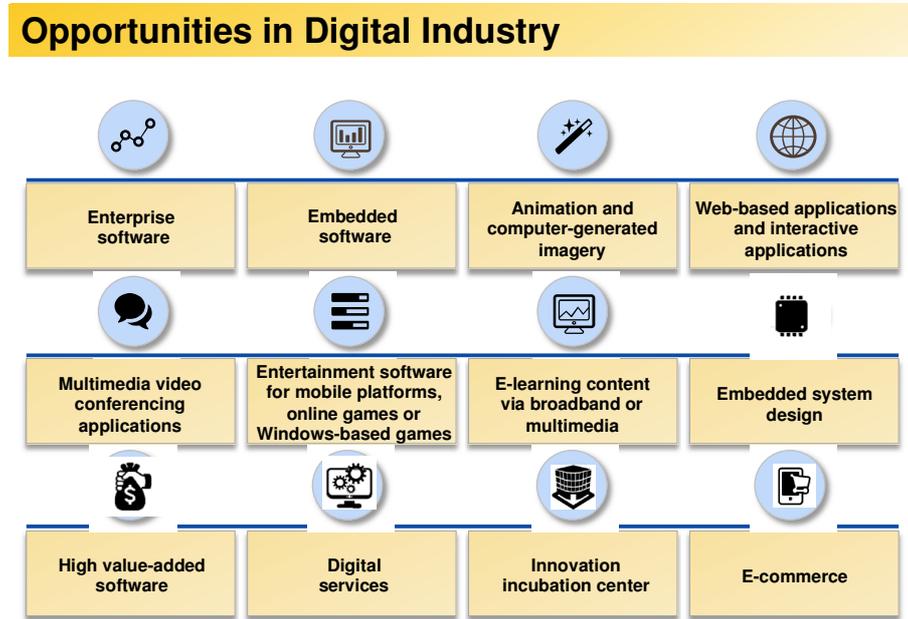


Source: National Electronics and Computer Technology Center, Bank of Thailand, Tech in Asia (2017)
Note: Exchange rate : 1 USD = 34.47 THB
 Number of smart phone is higher than number of internet users, some own more than one smart phone.

38

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

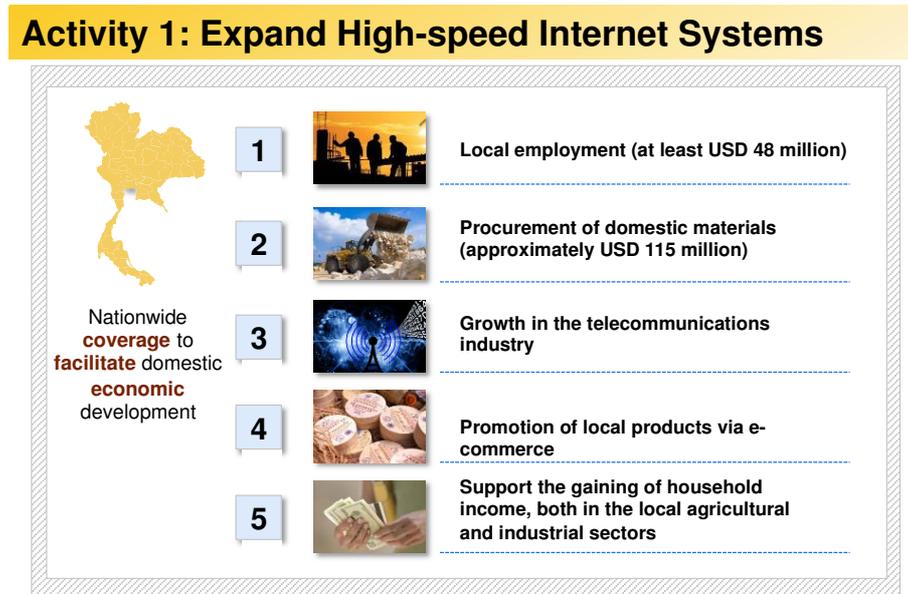
แผนภาพที่ 2-25 โอกาสของกลุ่มดิจิทัล



39

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-26 การขยายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง



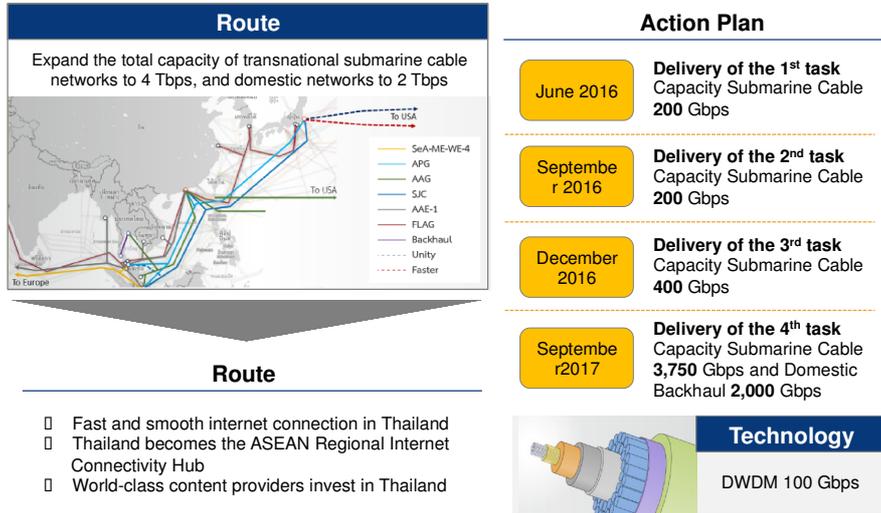
Exchange rate (BOT, Aug 1 2016): 1 USD = 34.94 THB

40

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-27 ศูนย์กลางทางอินเทอร์เน็ตอาเซียน

Activity 2: Become ASEAN's Net Connectivity Hub



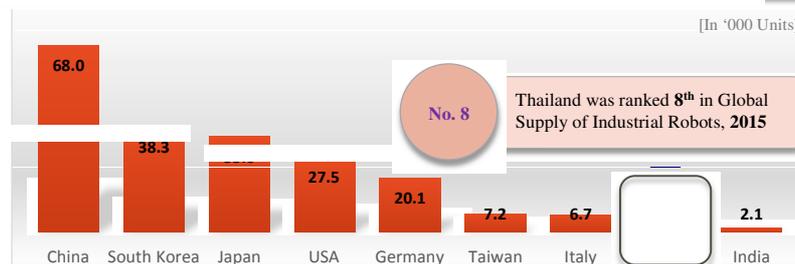
41

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-28 อุตสาหกรรมหุ่นยนต์

New S-Curve : 3. Automation & Robotics!

Estimated Yearly Shipments of Multipurpose Industrial Robots in Selected Countries, 2015



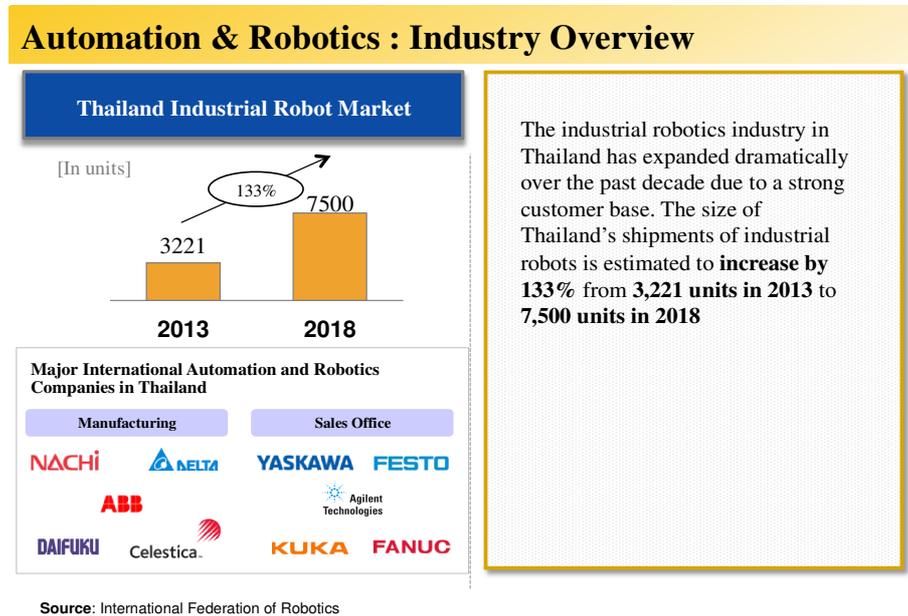
Since 2010, the demand for industrial robots has substantially increased as a result of factories' continuous shift toward automation and innovative technical improvements. **There is immense potential for Thailand to expand its market to address rising global demand**, since Thailand's total supply of approximately 2,600 robots only accounted for less than a quarter of total global robot installations in 2015.

Source: World Robotics 2016

43

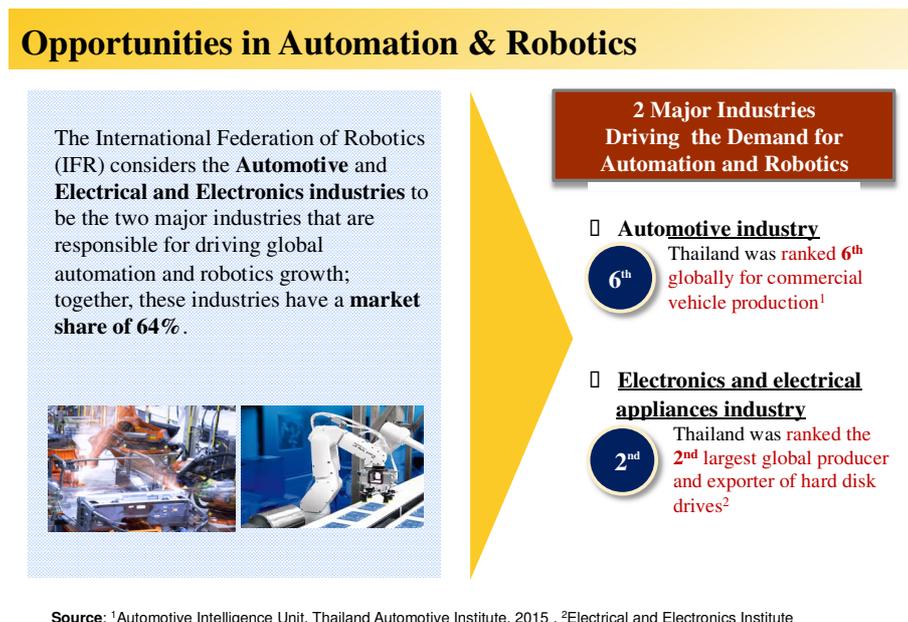
ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-29 ภาพรวมของอุตสาหกรรมหุ่นยนต์



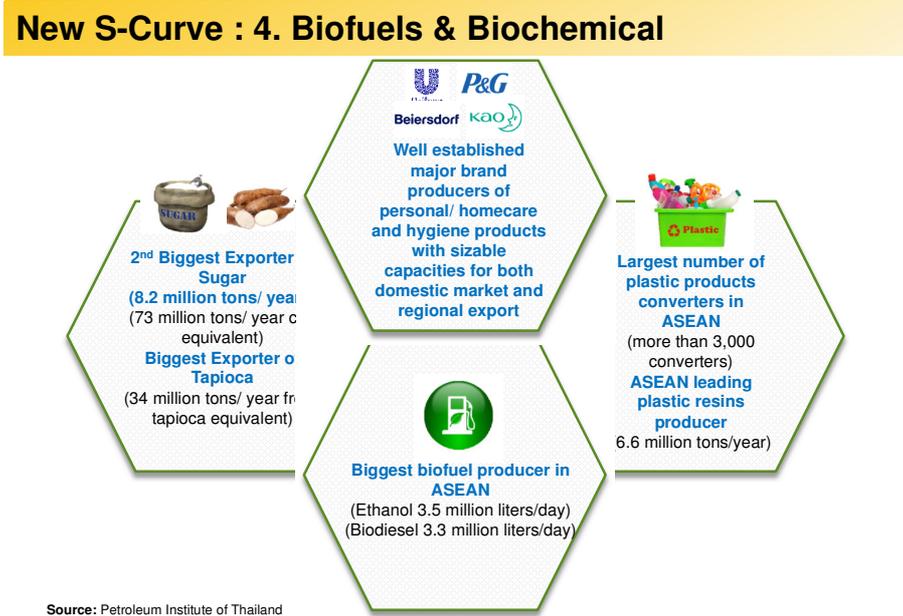
ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-30 โอกาสอุตสาหกรรมหุ่นยนต์



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

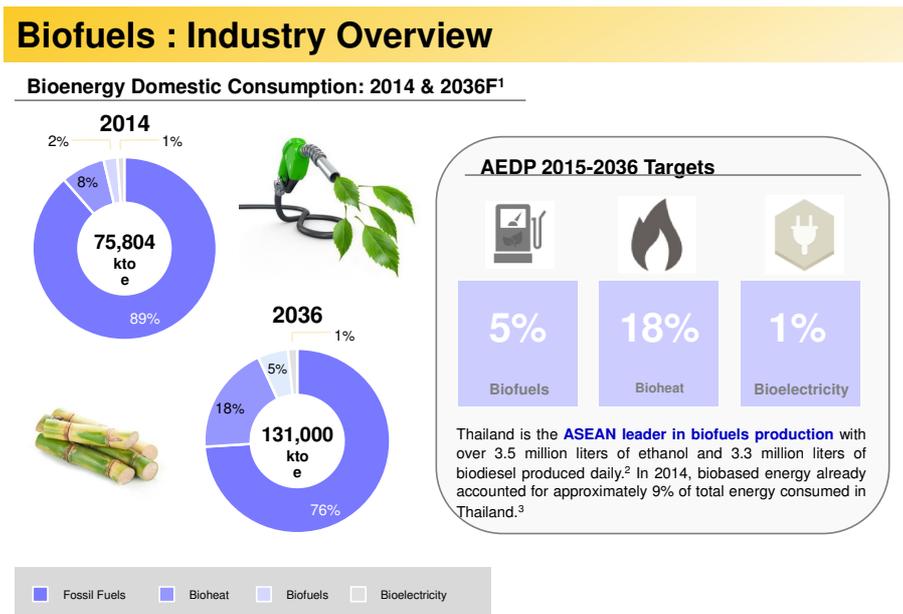
แผนภาพที่ 2-31 อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและชีวภาพเคมี



47

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

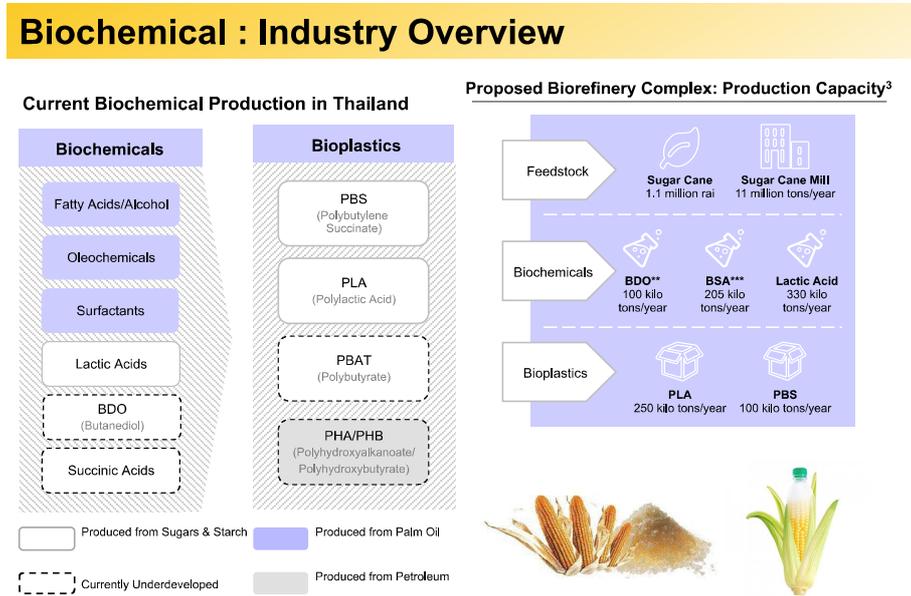
แผนภาพที่ 2-32 ภาพรวมอุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและชีวภาพเคมี



48

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

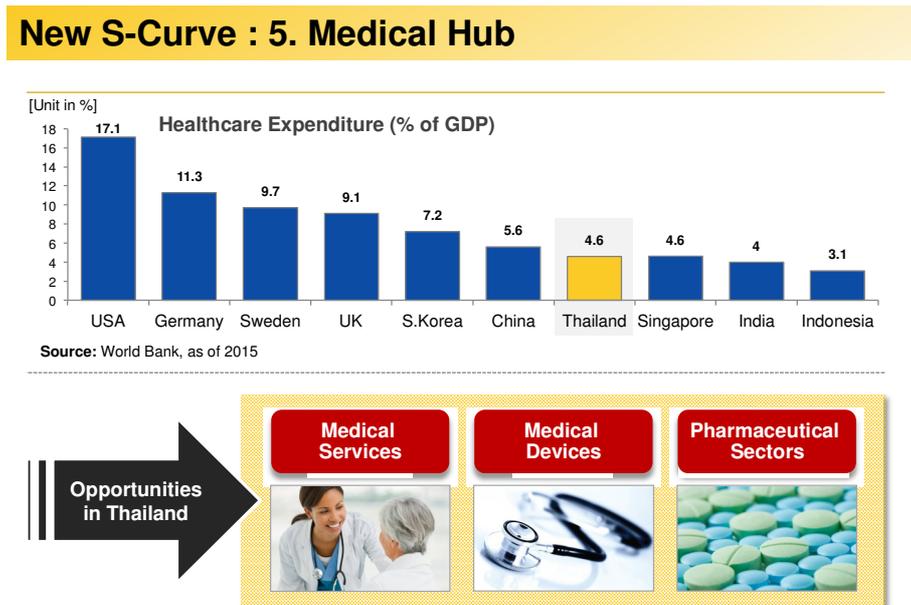
แผนภาพที่ 2-33 ภาพรวมอุตสาหกรรมชีวภาพเคมี



49

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-34 ศูนย์กลางทางการแพทย์



51

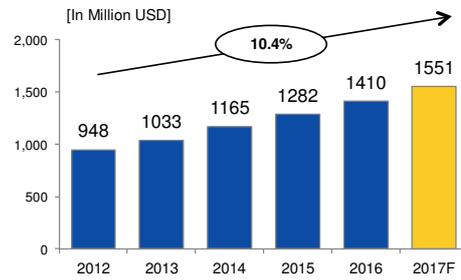
ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-35 โอกาสของอุปกรณ์การแพทย์

Opportunity in Medical Devices

Thailand's Medical Devices Market: 2012-2017F

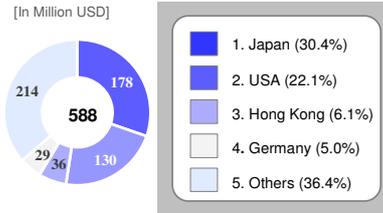
Our market for **medical devices** has steadily grown by **10.4%** over the past 5 years



Source: Ministry of Commerce (Thailand), Thai Medical Devices Technology Industry Association (THAIMED)

XX% CAGR 2012-2017F 52

Export of Medical instruments and appliances: 2016



Major International Companies

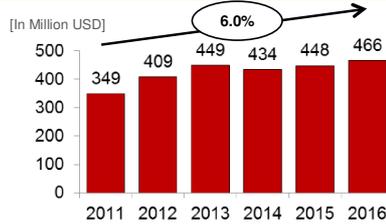


ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-36 โอกาสกลุ่มอุตสาหกรรมยา

Opportunity in Pharmaceutical

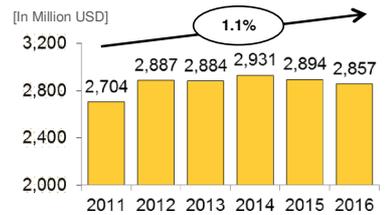
Thailand's Exports of Pharmaceutical Products



Thailand's pharmaceutical market is considered as **the largest and most developed in the region**

Targeting to the rank of the **8th** largest market in the Asia Pacific Region

Thailand's Imports of Medicinal and Pharmaceutical Products



Source: Thai Medical Devices Technology Industry Association (THAIMED)

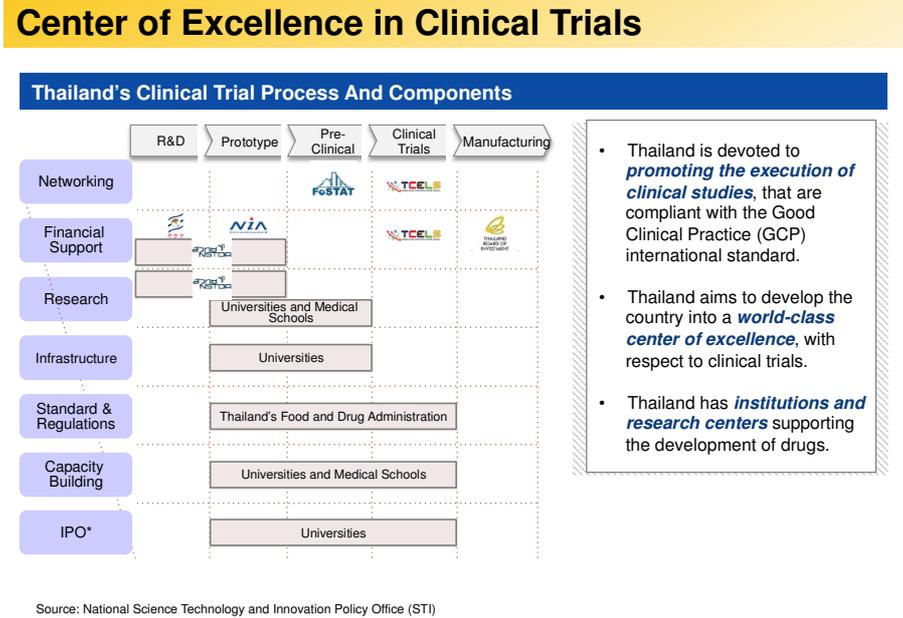
XX% CAGR 2011-2016 53

Major International Companies



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

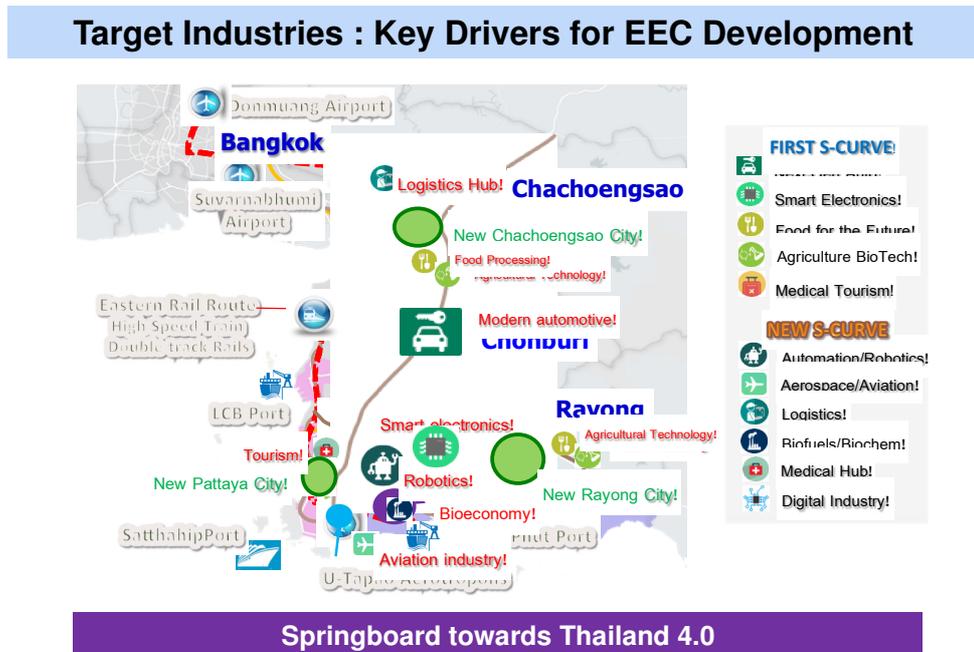
แผนภาพที่ 2-37 ศูนย์กลางทางการทดลอง



54

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 2-38 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก



551

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติ

ความเปลี่ยนแปลงสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคงในบริบทต่างๆ เป็นแรงกดดัน และความจำเป็นที่ภาครัฐจะต้องจัดทำยุทธศาสตร์ชาติเนื่องจากที่ผ่านมามีประเทศไทยนั้นอยู่ใน สถานการณ์ที่เริ่มการสูญเสียความได้เปรียบทางการค้า ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และการลงทุนอย่างชัดเจน ตลอดระยะเวลาเกือบ 10 ปี ที่มีผลพวงมาจากความไม่สงบทางการเมือง

ผลประโยชน์แห่งชาติ National Interest วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรได้ให้ความหมายว่า ความต้องการหรือแรงผลักดันความปรารถนาอันสำคัญยิ่งของประชาชนส่วนร่วม ความต้องการนั้นจึงมีลักษณะกว้างและค่อนข้างถาวรและเมื่อได้พิจารณากำหนดขึ้นแล้ว ก็จะต้องมุ่งกระทำโดยต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุผล

ผลประโยชน์ชาติแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะคือ

1. จำแนกตามลักษณะความสำคัญ (Degree of Primacy) ได้แก่ ผลประโยชน์ชาติที่มีความสำคัญสูงสุด (Vital Interests) กับผลประโยชน์แห่งชาติระดับรอง (Secondary Interests)
 2. จำแนกตามลักษณะความยั่งยืน (Degree of Permanent) ได้แก่ ผลประโยชน์แห่งชาติถาวร (Permanent Interests) กับผลประโยชน์แห่งชาติไม่ถาวร (Variable Interests)
 3. จำแนกตามลักษณะความเจาะจง (Degree of Generality) ได้แก่ ผลประโยชน์แห่งชาติทั่วไป (General Interests) กับผลประโยชน์แห่งชาติเฉพาะ (Specific Interests) นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ ฉบับ พ.ศ.2558-2564 ของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ ประกอบไปด้วย 16 ประเด็น นโยบายที่ได้กำหนดเป็น 2 ส่วน คือ
- ส่วนที่ 1 นโยบายสำคัญเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงที่เป็นแก่นหลักของชาติ 3 นโยบาย ประกอบไปด้วย

นโยบาย 1 เสริมสร้างความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติ และการปกครองระบอบประชาธิปไตย อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข

นโยบาย 2 สร้างความเป็นธรรม ความปรองดอง และความ สมานฉันท์ในชาติ

นโยบาย 3 ป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้

ส่วนที่ 2 นโยบายความมั่นคงแห่งชาติทั่วไป 13 นโยบาย ประกอบไปด้วย

นโยบายที่ 4 จัดระบบการบริหารจัดการชายแดนเพื่อป้องกันและ แก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน

นโยบายที่ 5 สร้างเสริมศักยภาพการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยคุกคามข้ามชาติ

นโยบายที่ 6 ปกป้อง รักษาผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล

- นโยบายที่ 7 จัดระบบ ป้องกันและ แก้ไขปัญหาผู้หลบหนีเข้าเมือง
- นโยบายที่ 8 เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันความมั่นคงภายใน
- นโยบายที่ 9 เสริมสร้างความมั่นคงของชาติจากภัยการทุจริตคอร์รัปชัน
- นโยบายที่ 10 เสริมสร้างความมั่นคงทางเทคโนโลยีสารสนเทศ และไซเบอร์
- นโยบายที่ 11 รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- นโยบายที่ 12 เสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร
- นโยบายที่ 13 พัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ
- นโยบายที่ 14 เสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพการป้องกันประเทศ
- นโยบายที่ 15 พัฒนาระบบงานข่าวกรองให้มีประสิทธิภาพ
- นโยบายที่ 16 เสริมสร้างคุณภาพในการดำเนินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
- ประเทศไทยได้จัดทำยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – พ.ศ. 2579) ผลประโยชน์ชาติ

นั้น ประกอบด้วย

ความมั่นคงอย่างยั่งยืน

1. ความมั่งคั่งอย่างต่อเนื่อง
2. ศักยภาพในการแข่งขันของชาติ
3. ความภูมิใจในความเป็นไทย

ยุทธศาสตร์ชาติ 6 ด้านคือ

1. ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
2. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
4. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
5. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
6. ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ยุทธศาสตร์แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

1. การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
2. การเสริมความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
3. การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
4. การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
5. ด้านความมั่นคง
6. การเพิ่มประสิทธิภาพและธรรมาภิบาลในภาครัฐ

7. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
8. ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรม
9. การพัฒนาภาคเมือง และ พื้นที่เศรษฐกิจ
10. ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

แนวคิดเรื่องผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก EEC นั้น คงต้องอ้างอิงยุทธศาสตร์ชาติที่จะร่วมมือกันขับเคลื่อนประเทศไทยก้าวไปสู่ การเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจและสังคมมีการพัฒนาอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยสถาบันหลักของชาติดำรงอยู่อย่างมั่นคงเป็นจุดยึดเหนี่ยวของสังคม มีความสามัคคีของคนในชาติ มีความสงบสุขและอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุขในทุกพื้นที่ และมีระดับรายได้ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง มีความเป็นธรรมในสังคมและในสังคมและความเหลื่อมล้ำลดลงในทุกมิติ ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในภูมิภาคและโลก ระบบเศรษฐกิจมีความเป็นชาติ การค้าบนฐานการขยายตัวของการค้าปลีกและเศรษฐกิจดิจิทัลที่เข้มข้นขึ้น มีการเติบโตอย่างมีคุณภาพ การกระจายฐานการผลิตและบริการไปในพื้นที่ต่างๆ อย่างทั่วถึง มีเสถียรภาพ แข่งขันบนฐานการพัฒนานวัตกรรม และมีฐานการผลิต บริการ และลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียน เพื่อให้ประเทศไทยเข้าสู่การมีรายได้สูงภายในปี 2579 และเข้าสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยกำหนดถึงภาคการเกษตร เป็นฐานการผลิต Bio-bases ที่สำคัญ เป็นฐานการผลิตอาหารที่มั่นคงและปลอดภัย และเป็นฐานการผลิตภาพการผลิตสูง มีระบบบริหารจัดการที่ดี ทางด้านการประมงภาคอุตสาหกรรม ฐานอุตสาหกรรมเดิมมีศักยภาพสูงขึ้น มีอุตสาหกรรมอนาคตที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นฐานรายได้ใหม่ โดยมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางของการผลิต การค้า และการลงทุนในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน เช่น ศูนย์กลางการผลิตและอุตสาหกรรมดิจิทัล ศูนย์การผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน ศูนย์ทดสอบและวิจัยพัฒนารถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของอาเซียนภาคบริการ ธุรกิจบริการได้รับการยกระดับคุณภาพและศักยภาพ และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการทั้งทางด้านการขนส่ง ทางบก ทางเรือ ทางอากาศ และส่งเสริมธุรกิจบริการให้เป็นฐานรายได้ใหม่ โดยมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการลงทุนและการให้บริการของภูมิภาคอาเซียน เช่น เมืองหลวงแห่งการท่องเที่ยวและบริการของอาเซียน ศูนย์บริการทางการเงิน การศึกษานานาชาติ บริการทางด้านโลจิสติกส์ วิชาธุรกิจและการดำเนินธุรกิจ วิชาธุรกิจขนาดกลาง ขนาดย่อมเข้มแข็ง เป็นฐานการผลิตและบริการที่สำคัญของประเทศเศรษฐกิจและสังคมพัฒนาอย่าง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจสีเขียว ระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่ำมีพื้นที่สีเขียวใหญ่ขึ้น ประชาชนมีพฤติกรรมและการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

แนวยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2558 เห็นชอบให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน และให้เสนอร่างยุทธศาสตร์ระยะ 20 ปี ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบ เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานในระยะที่ 2 ของรัฐบาล (ปี 2558-2559) และกรอบการปฏิรูประยะที่ 3 (ปี 2560 เป็นต้นไป)

คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ 2 คณะ ได้แก่

1. คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์และกรอบการปฏิรูป เพื่อจัดทำร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี และ

2. คณะอนุกรรมการจัดทำแผนปฏิบัติการตามแนวทางการปฏิรูปประเทศ เพื่อจัดทำร่างแผนปฏิบัติการ ตามแนวทางการปฏิรูปประเทศ (Roadmap) ภายใต้อายุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี

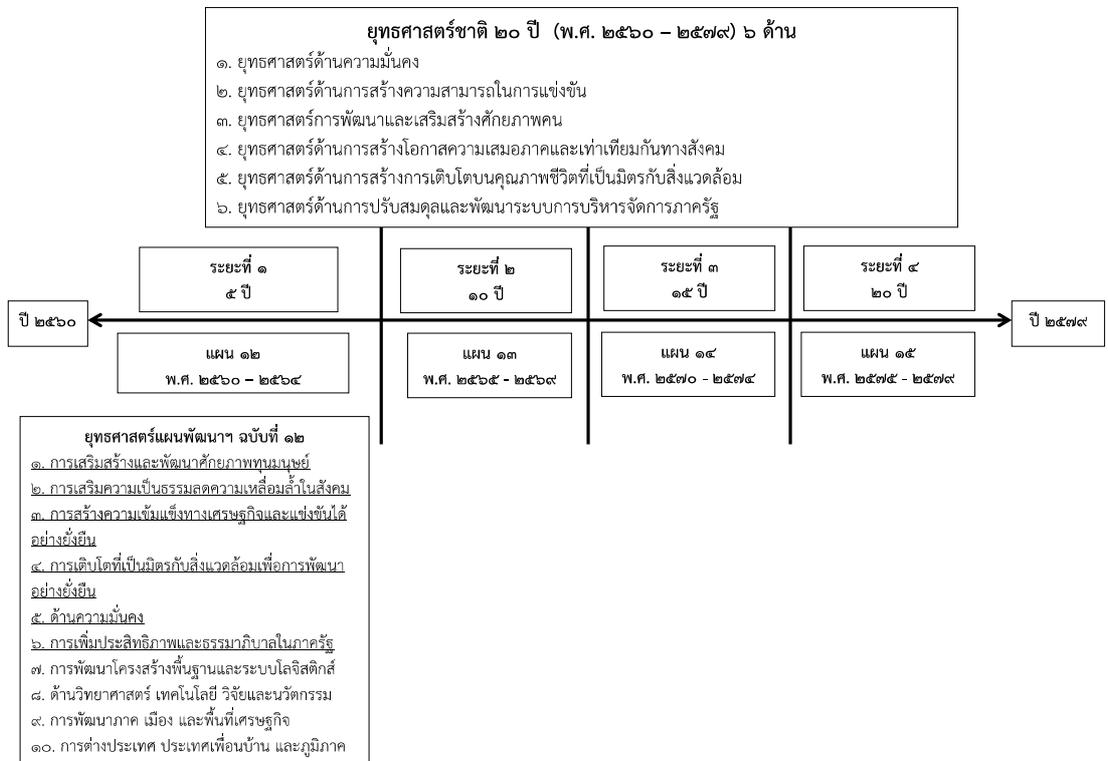
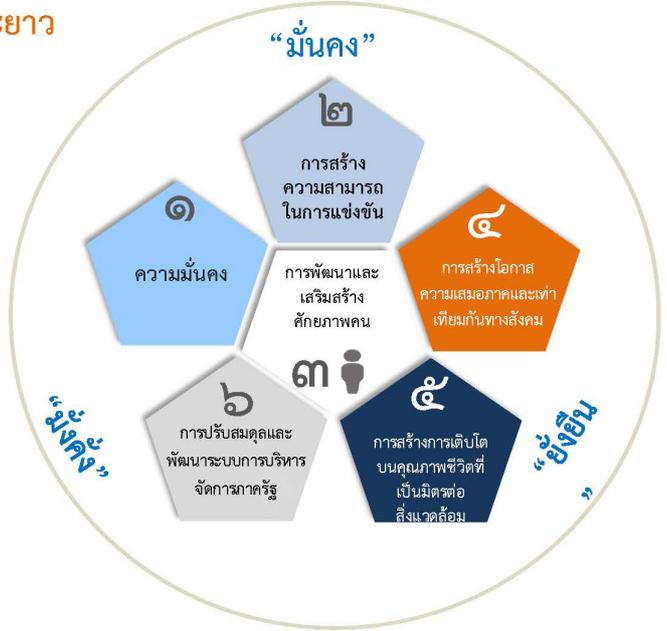
ที่ผ่านมาประเทศไทยได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ประเทศ เป้าหมายและยุทธศาสตร์ของประเทศในระยะยาว การบริหารราชการแผ่นดินของฝ่ายบริหารจึงให้ความสำคัญด้านนโยบายของพรรคการเมืองหรือนโยบายของรัฐบาลซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล ก็ทำให้การดำเนินนโยบายขาดตอนต่อเนื่อง ถือเป็นการสูญเสียโอกาสและสิ้นเปลืองการบริหารของประเทศ (สำนักนายกรัฐมนตรี, 2559 : 18)

สาระสำคัญของยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติกำลังดำเนินการยกร่างอยู่ในขณะนี้ จะประกอบด้วยวิสัยทัศน์และเป้าหมายของชาติที่คนไทยทุกคนต้องการบรรลุร่วมกัน รวมทั้งนโยบายแห่งชาติและมาตรการเฉพาะซึ่งเป็นแนวทาง ทิศทาง และวิธีการที่ทุกองค์กรและคนไทยทุกคนต้องมุ่งดำเนินการไปพร้อมกัน อย่างประสานสอดคล้อง เพื่อให้บรรลุซึ่งสิ่งที่คนไทยทุกคนต้องการ คือประเทศไทยมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ในทุกสาขาของกำลังอำนาจแห่งชาติ อันได้แก่ การเมืองภายในประเทศ การเมืองต่างประเทศ เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา การทหาร วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การพลังงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

แผนภาพที่ 2-39 ยุทธศาสตร์ชาติ : กรอบการพัฒนาระยะยาว

ยุทธศาสตร์ชาติ : กรอบการพัฒนาระยะยาว

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์
 “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว
 ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง”
 นำไปสู่การพัฒนาให้คนไทยมีความสุข
 และตอบสนองต่อการบรรลุ
 ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ ในการที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิต
 สร้างรายได้ระดับสูงเป็นประเทศพัฒนาแล้ว และสร้าง
 ความสุขของคนไทย **สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและ
 เป็นธรรม ประเทศสามารถแข่งขันได้ในระบบเศรษฐกิจ**



ที่มา : สำนักนายกรัฐมนตรี, 2559.

แนวคิดเกี่ยวกับโลจิสติกส์

คำว่า “โลจิสติกส์” ในวงการธุรกิจ หมายถึง กระบวนการวางแผน การลงมือทำและการควบคุมที่มีประสิทธิผลและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนประหยัดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการผลิตจนถึงส่งมอบสินค้า นั่นคือ ตั้งแต่การได้มา การเก็บรักษาซึ่งวัตถุดิบ วัตถุดิบสำเร็จรูป และสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้ว รวมไปถึงการกระจายสินค้า การจัดการขนส่ง การจัดการคลังสินค้า การส่งมอบสินค้าถึงมือผู้บริโภคหรือลูกค้า ทั้งนี้จุดมุ่งหมายก็คือเพื่อตอบสนองให้ลูกค้าพึงพอใจสูงสุดและมีต้นทุนต่ำสุด (รวีพร คุญเจริญไพศาล, 2559 : 278)

Lambert, Stock และ Ellram (กมลชนก สิทธิวาทนฤพุฒิ และคณะ 2547 ; อ้างอิงมาจาก Lambert, Stock and Ellram. 2004) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการทั้งภาคการผลิตและการบริการ ในส่วนภาคบริการนั้น ได้แก่ ส่วนงานของภาครัฐ โรงพยาบาล ธนาคาร การค้าส่งและการค้าปลีก นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาการจัดการขั้นสุดท้าย การขจัด การแปรสภาพ เนื่องจากโลจิสติกส์มีขอบข่ายความรับผิดชอบสูงขึ้น ซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตเท่านั้น แต่กิจกรรมโลจิสติกส์เกี่ยวเนื่องไปทุกกิจกรรม

การจัดการโลจิสติกส์หรือการจัดการโซ่อุปทาน (Logistics or Supply Chain management) เป็นคำที่ใช้กันอย่างกว้างขวาง หมายถึง การจัดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และข้อมูลจากจุดกำเนิด ไปยังจุดที่มีการใช้หรือบริโภค ปัจจุบันคำว่า “โลจิสติกส์” ได้เปลี่ยนแปลงเป็นแนวคิดของการจัดการ โซ่อุปทานหรือซัพพลายเชน (Supply Chain management-SCM) ซึ่งจะมีความเกี่ยวข้องกับทุกๆ ส่วน ตั้งแต่ต้นจนจบของโซ่มูลค่าเพิ่ม (Value-Added Chain) ตั้งแต่วัตถุดิบ (Raw Materials) งานระหว่างทำ (Work in Process-WIP) และสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง (Inventories of Finished Goods) และยังรวมถึงกิจกรรมการเคลื่อนย้ายที่ทำโดยซัพพลายเออร์ (ผู้จัดหา/ผู้ขายสินค้า) และซัพพลายเออร์ของซัพพลายเออร์ทั้งหมด (Coughlan et al., 2001 : 574, อ้างใน รวีพร คุญเจริญไพศาล, 2559 : 278)

วิวัฒนาการและการพัฒนาโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ หรือ ลอจิสติกส์ Logistics หมายถึง ระบบการจัดการ การส่งสินค้าข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่นจากจุดต้นทางไปยังผู้บริโภคตามความต้องการของลูกค้า โลจิสติกส์ เกี่ยวข้องกับการผสมผสานของข้อมูลการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ โลจิสติกส์เป็นช่องทางหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ของเวลาและสถานที่คำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) มาจากภาษาฝรั่งเศส คำว่า Logistique ที่มีรากศัพท์

คำว่า โลจิสต์ (Loger) ที่หมายถึงการเก็บโดยมีจุดเริ่มต้นมาจากการขนส่งสินค้าทางการทหาร ในการส่งกำลังบำรุงทั้งทางเสปียง อาวุธ กำลังพล เพื่อสนับสนุนการรบ หรือกิจกรรมที่มีการเคลื่อนย้าย จัดเก็บจากอีกที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง อาจมีการจัดเก็บระยะเวลาหรือระยะเวลาชั่วคราว เช่น เอกสาร สินค้าสำเร็จรูป วัตถุดิบ และอื่นๆ คำว่า โลจิสติกส์ เริ่มมีการพัฒนามาใช้ในภาคธุรกิจ นับตั้งแต่ช่วงสงครามอ่าว Gulf War เมื่อปี ค.ศ.1991 โดยเฉพาะตั้งแต่ที่มีการตีพิมพ์คำให้สัมภาษณ์ของ William Pagonis นายพลผู้รับผิดชอบด้านโลจิสติกส์ในสงครามอ่าว ในเดือนพฤศจิกายน ปี ค.ศ. 1992 สภาการจัดการโลจิสติกส์ (Council of Supply Chain Management Professional CSCMP) หมายถึงการจัดการ โลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการโซ่อุปทาน ซึ่งวางแผนนำไปปฏิบัติและควบคุมการไหลทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของสินค้า บริการและสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง ในระหว่างจุดเริ่มต้นและจุดที่มีการบริโภค เพื่อที่จะให้ได้ตรงตามความต้องการของลูกค้า การนำทฤษฎีการจัดการโลจิสติกส์ เพื่อการวิจัยและประยุกต์ใช้ในองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ (McGinnis, M.A., Kohn, J.W. 2002) ผู้ประกอบการจะต้องเข้าถึงบทบาท และหน้าที่ภายในองค์กรของตนเองเพื่อที่จะปรับปรุงขีดความสามารถและศักยภาพการดำเนินงานอย่างสอดคล้องประสานและต้องอาศัยและสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอกองค์กร ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเข้ามาช่วยส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถของธุรกิจให้ประสบความสำเร็จ เกิดการบริหารจัดการองค์กรที่ดีและสามารถสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันในระดับโลกอย่างเข้มแข็ง

โลจิสติกส์ (Logistics) หรือที่บางคนออกเสียงว่า ลอจิสติกส์ ซึ่งไม่น่าจะถูกต้องนัก คำนี้ตามพจนานุกรม แปลว่า การส่งกำลังบำรุง และความหมายในยุคศตวรรษที่ 19 ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสิ่งของ หมายถึง การวางแผนและบริหารจัดการ เพื่อการลำเลียงสิ่งของจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง โดยเฉพาะในทางทหารและอุตสาหกรรมการผลิตสิ่งของแต่ถ้าอยู่ในเรื่องของการบริหารองค์กรที่มีสายงานมากและซับซ้อน หมายถึงการวางแผนและบริหารจัดการภารกิจที่มีความยุ่งยากซับซ้อน (นระ คมนามูล, ออนไลน์, 2559)

เมื่อยุคสมัยเปลี่ยนแปลงไป ความหมายของ โลจิสติกส์ ก็เปลี่ยนไปตามวิธีการดำเนินธุรกิจของโลกในยุคศตวรรษที่ 20 ในทางการทหาร หมายถึง การวางแผนและบริหารจัดการเพื่อการเคลื่อนกองทัพ กำลังพล ยุทโธปกรณ์ และสิ่งอุปโภคต่างๆ ส่วนในด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจ หมายถึง การวางแผนและควบคุมการเคลื่อนไหวของวัตถุดิบและผลผลิต รวมไปถึงการกระจายสินค้าสู่ตลาดจนถึงผู้บริโภค โดยมีการจัดองค์กรหรือกระบวนการผลิตอย่างเหมาะสมคุ้มค่า ปัจจุบัน โลจิสติกส์ หมายถึง ต้นทุนการขนส่งของประเทศ การผลิตสินค้าหรือการบริการต่างๆ ย่อมต้องมี การติดต่อ ขนส่ง เช่น ขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบไปยังโรงงานผ่านกระบวนการผลิตจนเป็นสินค้า จากนั้นต้องมีการขนส่งสินค้าสู่ตลาดเพื่อกระจายให้ถึงผู้บริโภค ต้นทุนด้านการ

ขนส่งมิได้หมายถึงค่าใช้จ่ายของยานพาหนะ แต่รวมถึงวิธีการบรรจุหีบห่อ ขนถ่าย และป้อนเข้าโรงงาน หากทำได้รวดเร็ว ประหยัด มีการสูญเสียน้อย นั้นย่อมหมายถึงการมีต้นทุนต่ำ ในการกระจายผลผลิตสู่ตลาดและผู้บริโภคก็ต้องมีต้นทุนต่ำด้วย ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์จึงครอบคลุมหลายฝ่าย ตั้งแต่แหล่งวัตถุดิบ วิธีการบรรจุ ขนถ่าย กระบวนการรับส่ง-รับของผู้จัดสร้าง โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่างๆ ทั้งระบบถนน ระบบราง ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ศาลากลางและโรงเก็บสินค้า เป็นต้น ต้นทุนด้านการขนส่งจะต่ำได้ต่อเมื่อการขนถ่ายและนำส่งผลิตภัณฑ์ถึงจุดหมายโดยเร็ว สูญเสียน้อย สินค้าถึงมือผู้รับตามเวลาโดยเร็ว ขั้นตอนกระบวนการศาลากลางทั้งนำเข้า-ส่งออก สะดวกรวดเร็ว ไม่ต้องเสียค่าเช่าโรงเก็บสินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์นานวัน ลดดอกเบี้ยของต้นทุนได้ด้วย

โลจิสติกส์ไม่ใช่เรื่องการขนส่งอย่างเดียว แต่การขนส่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์ ความหมายของโลจิสติกส์ คือ หนึ่งในกระบวนการบริหารจัดการภายในอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนให้เกิดการเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ ตลอดจนโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ความหมายตามศัพท์บัญญัติของราชบัณฑิตยสถาน ลงวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กล่าวว่า โลจิสติกส์ หมายถึง การจัดระเบียบการดำเนินงานทุกด้านที่เกี่ยวกับสินค้าและบริการให้มีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านการขนส่ง การกระจายสินค้า การเก็บรักษา รวมถึงบุคลากร ส่วนคำนิยามจาก Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) ฉบับ Updated : February 2010 ได้ให้ไว้กล่าวว่า Logistics คือ The process of planning, implementing, and controlling procedures of the efficient and effective transportation and storage of goods including services, and related information from the point of origin to the point of origin to the point of consumption for the purpose of conforming to customer requirements This definition includes inbound, outbound, internal and external movements การดำเนินกิจกรรมต่างๆ นี้มีเป้าหมายเพื่อตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าด้วยต้นทุนที่เหมาะสมอ้างอิงตามรายงานผลการศึกษา Fundamental of Logistics Management โดย Grant et.al. ,2006 สรุปเป็นกิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์ 9 กิจกรรม ดังนี้คือ (สุวรรณณี อิศวสกุลชัย, 2559)

1. การให้บริการลูกค้าและกิจกรรมสนับสนุนต่างๆ
2. การวางแผนจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบ อุปกรณ์ต่างๆ
3. การสื่อสารด้านโลจิสติกส์และกระบวนการสั่งซื้อ
4. การดำเนินการ ผลิต บรรจุ และขนส่ง
5. การเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า
6. การวางแผนกำลังการผลิต และการคาดการณ์ปริมาณความต้องการของลูกค้า

- 7. การบริหารการจัดเก็บ สินค้าคงคลัง
- 8. การบริหารการจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า และ บรรจุหีบห่อ
- 9. กระบวนการ โลจิสติกส์ย้อนกลับ

การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2550-2554) โดยกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ไว้ 5 ด้าน คือ

แผนภาพที่ 2-40 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2550 – 2554)



ที่มา : สำนักนายกรัฐมนตรี, 2559.

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและ โลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาธุรกิจ โลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) โดยกำหนดแผนยุทธศาสตร์ไว้ 6 ด้าน

แผนภาพที่ 2-41 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556 – 2560)



ที่มา : สำนักนายกรัฐมนตรี, 2559.

1. การสร้างความเป็นธรรมในสังคมไทย
2. การพัฒนาสู่สังคมแห่งการเรียนรู้
3. การสร้างความเข้มแข็งของภาคเกษตรและความมั่นคงทางอาหารและพลังงาน
4. การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน
5. การเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค
6. การเตรียมการรองรับการเปลี่ยนแปลงของภูมิภาค สภาพแวดล้อม และสังคม

คาร์บอนต่ำ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือสามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements) การวางเป้าหมายแห่งความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย

1. ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Position) ประเทศไทยควรวางบทบาทตนเองเป็นศูนย์กลางธุรกรรมการค้าและบริการ ของลุ่มแม่น้ำโขงและเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย (Trade and Service Hub of GMS and Gateway to Asia) เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพและหลักความได้เปรียบเทียบ (Comparative advantage) และนำไปสู่ความร่วมมือและการเติบโตที่ยั่งยืนร่วมกันในภูมิภาค

2. เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ประกอบด้วย 3 ส่วนคือ

2.1 การเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้าของระบบโลจิสติกส์ (Logistics Efficiency and Responsiveness) ทั้งในระดับสถานประกอบการระดับภาคและกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ

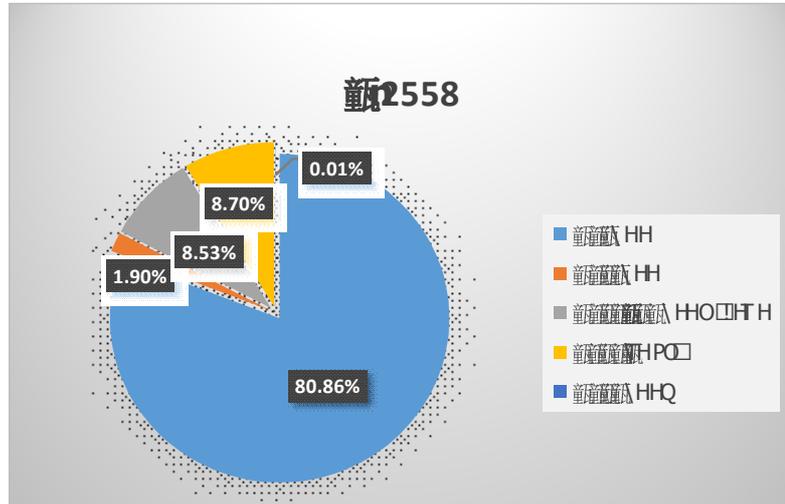
2.2 การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจไทยในโซ่อุปทาน (Value Creation)

2.3 การเติบโตที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค (Regional Inclusive Growth)

3. ผลสัมฤทธิ์สุดท้าย (Ultimate Goal) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจและการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกันบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็งมีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงการคำนึงคุณค่าที่สังคมต้องการ ทั้งเรื่องของการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และพลังงาน การมีชีวิตอย่างมีคุณภาพ และการให้คุณค่าความเป็นมนุษย์กับคนทุกระดับ ท้ายที่สุดจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่บูรณาการไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนร่วมกันอย่างยั่งยืนในภูมิภาค (Competitiveness, Co-prosperity, Sustainability, and Quality of life)

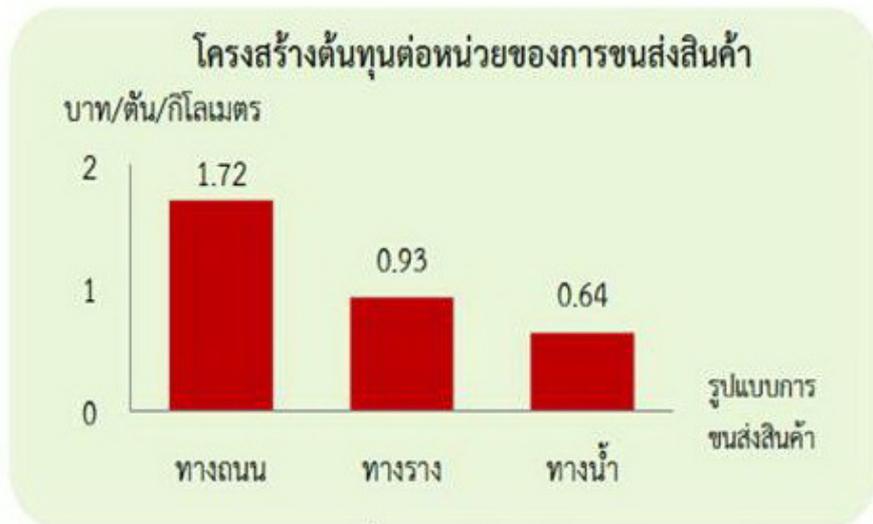
แผนงานการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างด้านคมนาคมขนส่งของประเทศตามยุทธศาสตร์ โดยสรุปวงเงินลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งปี พ.ศ. 2556 – 2563 เป็นวงเงิน 2,000,000 ล้านบาท สถานการณ์ปัจจุบันการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย จากผลการสำรวจในปี พ.ศ. 2556 โดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม การขนส่งส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางถนนร้อยละ 80.36 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด โดยที่ต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งสินค้าสูงกว่ารูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ มีต้นทุนประมาณ 0.95 บาท/ตัน/กม. และปริมาณ 0.65 บาท/ตัน/กม. ตามลำดับ

แผนภาพที่ 2-42 อัตราส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าปี 2558



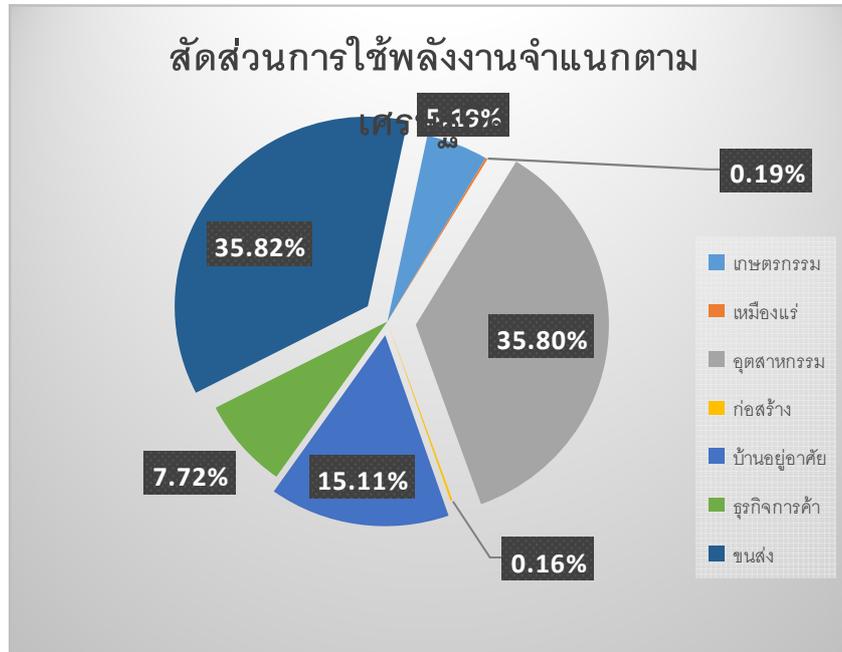
ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2559.

แผนภาพที่ 2-43 โครงสร้างต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งสินค้า



ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน

แผนภาพที่ 2-44 สัดส่วนการใช้พลังงานในสาขาต่างๆ ของประเทศ



ที่มา : กระทรวงคมนาคม, 2559.

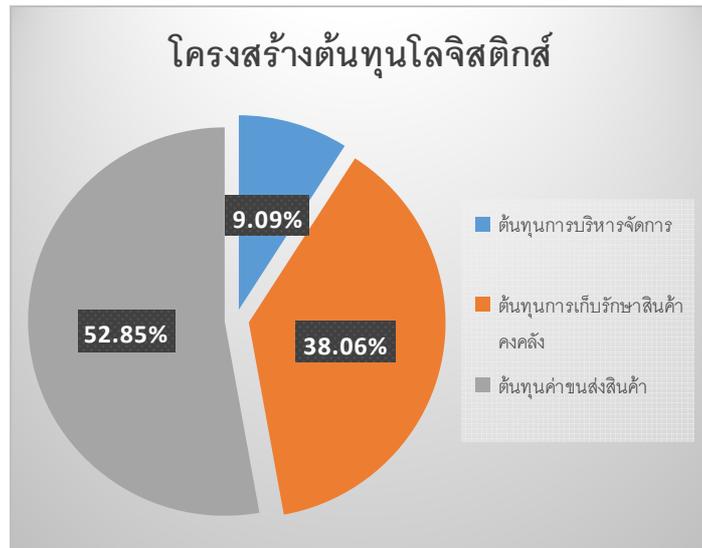
ในปี 2557 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 1,874.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 จากปี 2556 หรือคิดเป็นสัดส่วน เท่ากับร้อยละ 14.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคา ประจำปี (GDP at Current Prices) ซึ่งมีมูลค่า 13,132.2 พันล้านบาท ทั้งนี้ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2557 ประกอบด้วยต้นทุน ค่าขนส่งสินค้า 990.6 พันล้านบาท (คิดเป็น ร้อยละ 7.5 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 713.4 พันล้านบาท (ร้อยละ 5.4 ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ 170.4 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.3 ของ GDP)

แผนภาพที่ 2-45 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP (%)



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2599.

แผนภาพที่ 2-46 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP (%)



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2599.

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับเขตเศรษฐกิจพิเศษด้านโลจิสติกส์

อดิเรก พันเขียว (2559) ได้ทำวิจัยเรื่องพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดตาก โดยการวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อเสนอเพื่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่จังหวัดตาก ซึ่งเป็นงานวิจัยคุณภาพ มี 3 ขั้นตอน ได้แก่

1. การสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้เกี่ยวข้องสำคัญระดับนโยบาย
2. การสนทนากลุ่มผู้นำชุมชน และ
3. การสัมภาษณ์กลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐระดับพื้นที่

โดยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา ผลการวิจัยมีดังนี้

1. ข้อเสนอให้จัดตั้งใน 2 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ 3 อำเภอชายแดนในจังหวัดตากหรือพื้นที่ 5,603 ไร่ในอำเภอแม่สอด ควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการทำงานคนต่างด้าว ขยายเวลาเปิด - ปิดพรมแดนและการข้ามพรมแดน ควรมีหน่วยงานบริหารเขตเศรษฐกิจโดยเฉพาะควรเป็นอุตสาหกรรมสะอาด อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากภาคเกษตรและใช้แรงงานเข้มข้น และให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางด้านภาษีและไม่ใช่ภาษี และ

2. ปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้แก่ ขอบเขตพื้นที่ไม่ชัดเจน ข้อกฎหมายไม่สอดคล้องกับแนวทางพัฒนา ขาดการให้ข้อมูลและการสร้างความเข้าใจที่เพียงพอและการบริหารจัดการเขตพัฒนาเศรษฐกิจยังไม่ชัดเจน

กฤษณ์ ปัทมะโรจน์ (2556) ได้ทำการวิจัยเรื่องโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของไทยในบริบทประชาคมอาเซียน โดยการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประเทศไทยจะเป็นส่วนหนึ่งของเขตการค้าเดียวในภูมิภาคอาเซียนซึ่งมีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตอย่างเสรี นำไปสู่ความเข้มแข็งของเศรษฐกิจในภูมิภาค ด้วยเหตุนี้ไทยจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการตามพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ อันเป็นกลไกที่ช่วยขับเคลื่อนแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และจะนำไปสู่ความสำเร็จในการดำเนินการตามพิมพ์เขียวดังกล่าว การรับรู้ถึงระดับสถานะปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการค้าจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะช่วยบ่งชี้ช่องว่างในการพัฒนาซึ่งจะเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของภาครัฐต่อไป

สิทธา เจนศิริศักดิ์ (2555) ได้ทำการวิจัยเรื่ององค์ความรู้และประเด็นการวิจัย เพื่อการพัฒนา ด้าน โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไทยระดับมหภาค ผู้ประชาคมอาเซียนพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจากการรอบข้อตกลงระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและอาเซียน ส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงด้าน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศด้านโลจิสติกส์ ซึ่งมีผลกระทบต่อการพัฒนา เศรษฐกิจการค้า โครงการวิจัยนี้มีเป้าหมายในการรวบรวมการศึกษาและวิจัยด้าน โลจิสติกส์และโซ่อุปทานในระดับมหภาคในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อสรุปบทเรียนและสังเคราะห์องค์ความรู้ พร้อมทั้งเสนอแนะประเด็นการวิจัยต่อยอดด้าน โลจิสติกส์และโซ่อุปทานไทย เพื่อรองรับการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน โดยประเด็นการศึกษาเพื่อกำหนดกรอบการทบทวนและสังเคราะห์องค์ความรู้ใน 3 ประเด็น ได้แก่

1. ศักยภาพด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของไทยในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2. กรอบข้อตกลงเกี่ยวกับกฎระเบียบและกฎหมาย และ

3. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง

ผลการศึกษาในประเด็นศักยภาพด้าน โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของไทยในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่าต้นทุน โลจิสติกส์ลดลง การค้าและการลงทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นส่วนสำคัญให้ผลได้โดยรวมทางเศรษฐกิจของประเทศเพิ่มขึ้น แต่ผลที่ได้เพิ่มทางเศรษฐกิจมีความเป็นธรรมชาติระหว่างประเทศหรือไม่ เป็นประเด็นที่ต้องศึกษาเพิ่มเติมต่อไป ควรมีการศึกษาในรายละเอียดถึงปัญหาในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งความพร้อมของผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาค โดยเฉพาะจังหวัดชายแดนและจังหวัดที่ถูกกำหนดให้อยู่ในเส้นทางขนส่ง

ผลการศึกษาในประเด็นกรอบข้อตกลงความร่วมมืออาเซียน พบว่าส่วนใหญ่เป็นการศึกษาวิจัยเพื่อการประเมินความก้าวหน้าของการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ และศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมของการเข้าร่วมในกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียนและมุ่งเน้นเรื่องการจัดอุปสรรคในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ แต่ยังขาดการศึกษาถึงการประสานผลประโยชน์ระหว่างประเทศ (Political Economy) และยังขาดการใช้เครื่องมือที่หลากหลาย เช่น เครื่องมือการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์ หรือเศรษฐกิจมิติอื่นนอกจากนี้ข้อมูลระดับนานาชาติยังมีค่อนข้างจำกัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของแต่ละประเทศ ซึ่งมีความแตกต่างกันมาก

ผลการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง พบว่ามีการวางแผนพัฒนาก่อสร้างที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับภูมิภาคอื่นๆ ในประเทศไทย และภูมิภาคในลุ่มน้ำโขง ซึ่งควรมีการศึกษาเพิ่มเติมโดยละเอียด เช่น การศึกษาวิเคราะห์เพื่อบูรณาการ

แผนงานและโครงการของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน การศึกษาชนิดสินค้า ปริมาณ และเส้นทางการขนส่งสินค้าโดยรูปแบบการเดินทางต่างๆ ระหว่างประเทศในอนาคต และการศึกษาเกี่ยวกับการบริหารจัดการ โครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการให้เกิดประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม

สรุป

ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่ภาครัฐมุ่งมั่นที่จะให้เป็นเมืองแห่งอนาคต Metropolis of The Future และเป็น Gate Way to Asia หรือประตูการค้าสู่อาเซียน เชื่อมประเทศไทยกับภูมิภาคและการค้าโลกเข้าด้วยกัน ภาครัฐตั้งใจที่จะให้เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้นเป็นศูนย์กลางทางด้าน โลจิสติกส์ เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางด้าน โลจิสติกส์ The Integrated Connection Air – Rail – Land – Sea เพื่อสร้างเครือข่ายทางด้าน โลจิสติกส์เข้าด้วยกัน Logistic Network เสริมสร้างพัฒนาศักยภาพของประเทศให้เป็น Regional Logistic Hub และผลักดันเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมกลุ่มเป้าหมาย New S Curve โดยกำหนดยุทธศาสตร์ให้เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็น Advanced Industrial Hub

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกนั้น เป็นแนวความคิดที่จะพิจารณาต่อออกจากโครงการเดิม คือ อีสเทิร์นซีบอร์ด เพื่อพลิกฟื้นการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก อีกทั้งจุดหมายเพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ผลักดันให้เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางของการขนส่งในอนาคต เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ยานยนต์และชิ้นส่วน เป็นศูนย์กลางการพัฒนาด้านนวัตกรรม โดยมีอุตสาหกรรม 10 กลุ่มเป้าหมาย ประกอบไปด้วย (New S Curve)

1. หุ่นยนต์ (Robotics)
2. ศูนย์สุขภาพ (Medical Hub)
3. การบินและ โลจิสติกส์ (Aviation & Logistic)
4. เชื้อเพลิงชีวภาพ – ชีวเคมี (Biofuels – Biochemicals)
5. ดิจิทัล (Digital)

(First S Curve)

1. ยานยนต์แห่งอนาคต (Next Generation Automotive)
2. เกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)
3. อาหารเพื่ออนาคต (Food the Future)
4. การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)
5. อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ

อีกทั้งผลิตภัณฑ์มวลรวมของภาคอุตสาหกรรมนั้น มีมูลค่าสูงถึง 12 ล้านล้านบาท เป็น 30% ของศักยภาพทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศมีท่าเรือน้ำลึก แลมนบั้ง สนามบินอุตะเถา มีอุตสาหกรรมต่างๆ เพียงพอการรองรับนักลงทุนที่จะเข้ามาร่วมลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมีวัตถุประสงค์ของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อมโดยรอบ อำนวยความสะดวกและสิทธิประโยชน์แก่นักลงทุน สนับสนุนภาคอุตสาหกรรมและสิทธิประโยชน์แก่นักลงทุน อีกทั้งยังสนับสนุนอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ยกกระดับพื้นที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชั้นนำของเอเชีย ทั้งทางด้านอุตสาหกรรมปิโตรเคมี ยานยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์ ศูนย์กลางการพัฒนาทางด้านนวัตกรรมและดิจิทัลพัฒนาอุตสาหกรรมใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ และเร่งรัดการแก้ปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ให้เกิดผลในทางปฏิบัติ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่และสร้างฐานทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพและประสิทธิภาพรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของโครงสร้างพื้นฐานทางสังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน สร้างสมดุลและกระจายผลประโยชน์สู่ชุมชนโดยรอบ

บทที่ 3

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์

รัฐได้ลงทุนเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor EEC) ในวงเงินลงทุนรวมกว่า 7.12 แสนล้านบาท โดยผ่านโครงการของรัฐ เอกชน และรัฐวิสาหกิจ รวม 173 โครงการ และมีการลงทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชน Public Private Partnerships (PPP) อาจกล่าวได้ว่าพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกนั้น เป็นพื้นที่ที่ภาครัฐกำหนดยุทธศาสตร์ของประเทศด้วยความพร้อม เพื่อรองรับศักยภาพของการเชื่อมต่อระบบขนส่งที่ภาครัฐได้ ในการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศ อีกทั้งพื้นฐานอุตสาหกรรมที่แข็งแกร่งของโครงการ Eastern Seaboard เดิมที่ถูกพัฒนาต่อออกมาเป็นโครงการ EEC ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมกลุ่มปิโตรเคมี กลุ่มอุตสาหกรรม เป็นต้น ล้วนแต่เป็นอุตสาหกรรมขั้นพื้นฐานที่แข็งแกร่งของประเทศสามารถดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศ รัฐได้วางแผนพัฒนา เพื่อเสริมโครงข่ายการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยรัฐได้จัดสรรงบประมาณการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ดังนี้

1. ท่าเทียบเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ระยะที่ 3 รองรับตู้สินค้า 18 ล้าน TEU/ต่อปี
2. ลงเงินลงทุน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
3. สนามบินอู่ตะเภารองรับผู้โดยสาร 3 ล้านคน/ปี
4. รถไฟทางคู่ (เชื่อมโยงท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด) เงินลงทุน 1,822 ล้าน

เหรียญดอลลาร์สหรัฐ

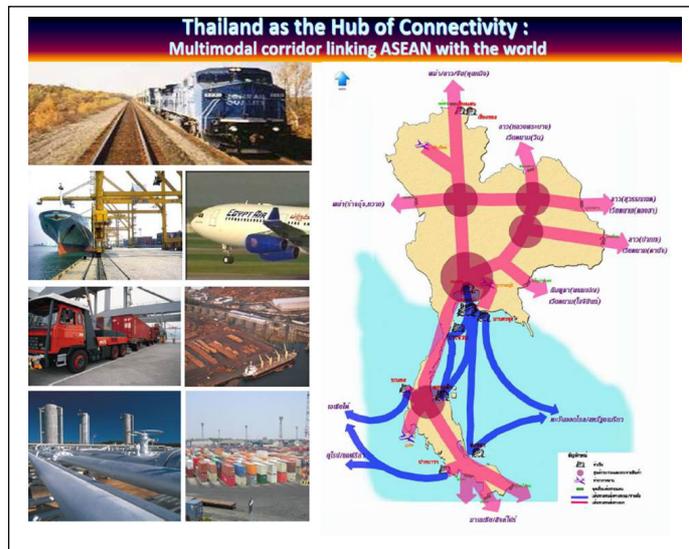
5. มอเตอร์เวย์ (มาบตาพุด) เงินลงทุน 580 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
6. ท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด เงินลงทุน 290 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
7. รถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพฯ-ระยอง) วงเงินลงทุน 4,471 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

แผนภาพที่ 3-1 วงเงินลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง



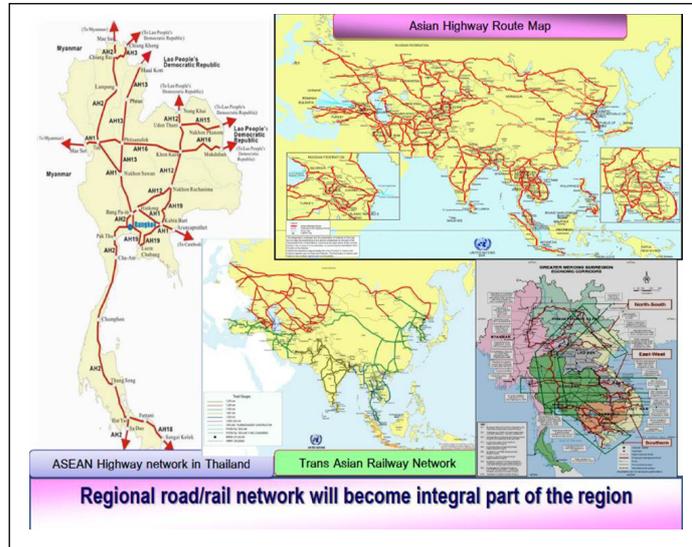
ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 3-2 ไทยแลนด์ศูนย์กลางการเชื่อมโยง



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 3- 3 รูปภาพการเชื่อมโยงทางรถไฟ – รถยนต์

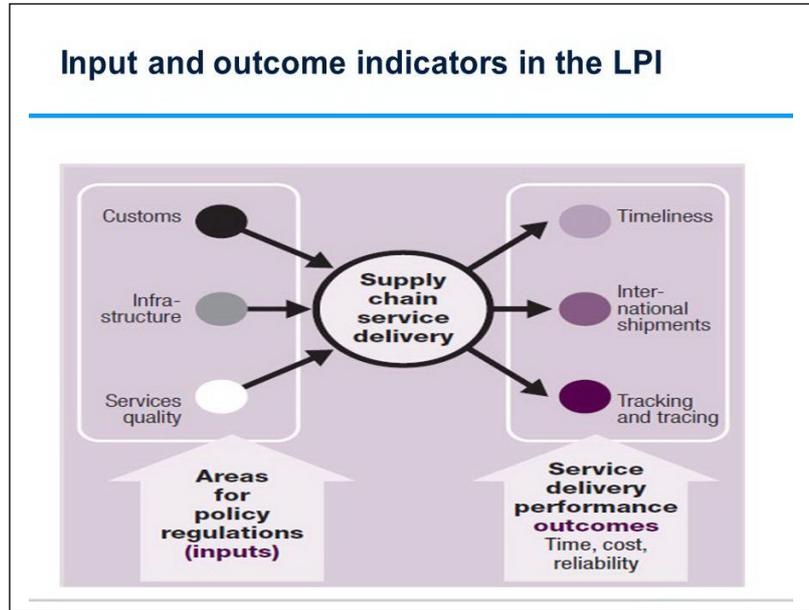


ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในกลุ่มอาเซียน

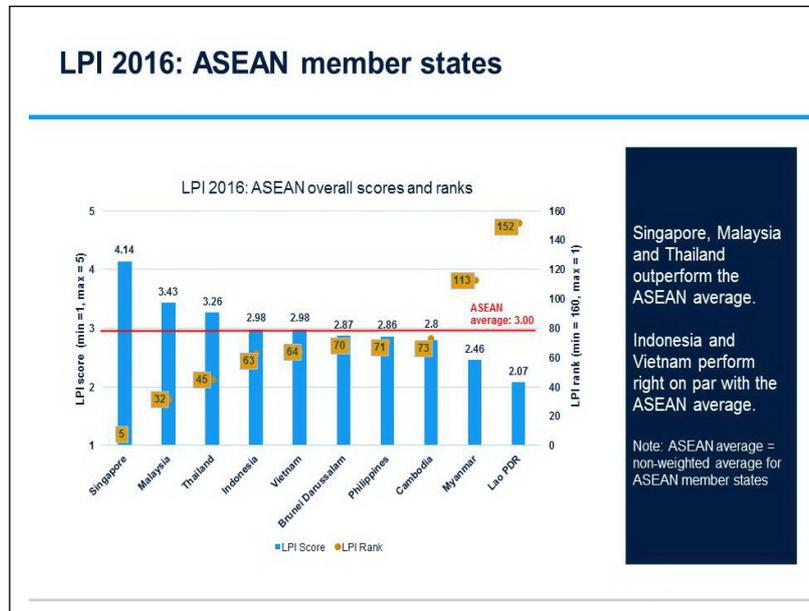
อาศัยดัชนี และตัวชี้วัดของโลก ปี 2016 (The 2016 Logistics Performance Index and Its Indicators) ซึ่งกล่าวถึงสมรรถนะ และศักยภาพโดยรวมของประเทศไทย และอาเซียน (Overview of Thailand and Asean Performance) ซึ่งธนาคารโลกได้เผยแพร่เมื่อเดือนกันยายน 2016 ได้จัดลำดับความสามารถทางการแข่งขัน โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 3 ของอาเซียน โดยเป็นรองจากอันดับที่ 1 คือ สิงคโปร์ อันดับที่ 2 คือ มาเลเซีย แต่ประเทศไทยมีศักยภาพที่ดีกว่า ประเทศอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ กัมพูชา และพม่า ตามลำดับ

แผนภาพที่ 3-4 Logistics Performance Indicator



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

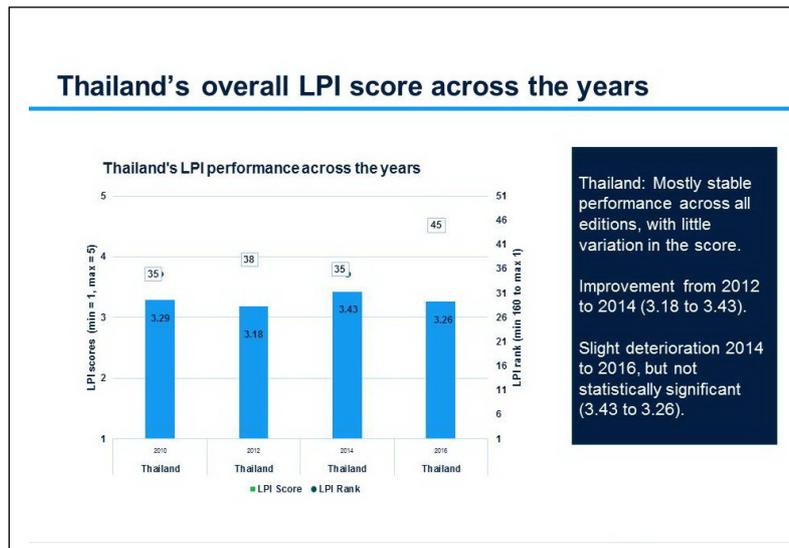
แผนภาพที่ 3-5 LPI 2016



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

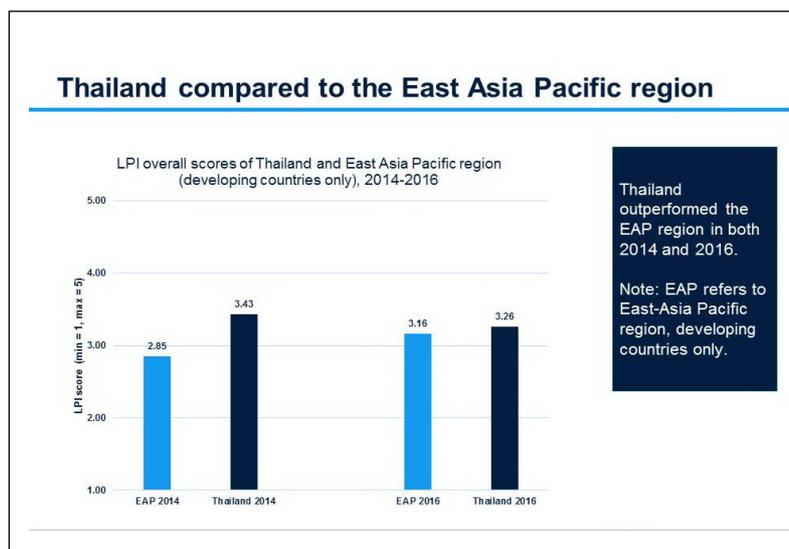
แต่หากเปรียบเทียบตั้งแต่ปี 2010 อันดับของประเทศจากเดิมที่เคยอยู่ที่ 35 ถูกปรับลดลงมาในอันดับที่ 38 ในปี 2012 และในปี 2014 ถูกจัดอันดับเพิ่มขึ้นกลับมาอยู่ในอันดับที่ 35 แต่อันดับต่ำสุดที่ประเทศในปี 2016 ประเทศไทยถูกจัดลดลงไปอยู่อันดับที่ 45 ถือได้ว่าเป็นอันดับที่ต่ำมากที่สุดในหลายปีที่ผ่านมา แต่การคาดการณ์หากโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมของประเทศที่ภาครัฐได้จัดสรรงบประมาณเกือบ 200,000 ล้านบาท น่าที่จะส่งผลให้อันดับของประเทศดีขึ้น

แผนภาพที่ 3-6 ภาพรวม LPI ของประเทศไทย



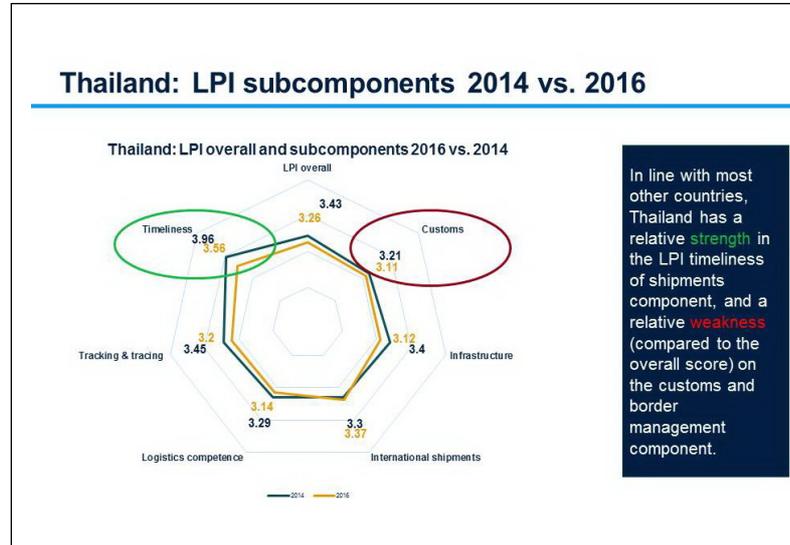
ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 3-7 เปรียบเทียบ LPI ประเทศไทย



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

แผนภาพที่ 3-8 LPI เปรียบเทียบปี 2014 และ 2016



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

เปรียบเทียบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศในกลุ่มอาเซียน

ในปี พ.ศ.2558 คณะกรรมการนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพน.) ได้พิจารณาที่จะกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ ออกเป็น 2 ระยะ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะดึงดูดการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เป็นการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคของประเทศ ลดความเหลื่อมล้ำ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนของประเทศ โดยมีกลยุทธ์ 4 ประการดังนี้

1. สนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์
2. สนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางขนาดย่อม SME การลงทุนต่อเนื่อง
3. สนับสนุนพื้นที่เขตเศรษฐกิจใหม่
4. สนับสนุนการค้าชายแดน จัดระเบียบพื้นที่การค้าชายแดน

เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) นั้นเป็นสิ่งที่รัฐให้เป็นยุทธศาสตร์ของชาติที่จะปลูกเศรษฐกิจ และการลงทุนทั้งในประเทศ และการลงทุนจากต่างประเทศ ซึ่งหากว่าเป็นการเปรียบเทียบเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศกับประเทศในกลุ่มอาเซียนแล้วนั้น ประเทศที่น่าจะนำมาเป็นต้นแบบในการเปรียบเทียบ คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Iskandar special Economic Zone) ของประเทศมาเลเซีย เหตุผลที่อันดับ LPI (Logistics

Performance Index) ได้จัดอันดับของประเทศไทย ใน 3 รองจากประเทศมาเลเซียที่ได้อันดับที่ 2 อีกทั้งประเทศมาเลเซียได้ร่วมมือกับประเทศจีน สร้างแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) ฝั่งตะวันออกมาฝั่งตะวันตก ผ่านทางรถสาย (Malaysia East Coast) เลียบพื้นที่ฝั่งตะวันออกของประเทศจากเมืองตุมปัต (Tumpat) ตรงข้ามพรมแดนฝั่งไทยอำเภอตากใบ จ.นราธิวาส เลียบชายฝั่งมาทางใต้จากทางรถไฟจะตัดผ่านข้ามมาฝั่งตะวันตกผ่านพื้นที่ตอนกลางของประเทศ ไปทางท่าเรือน้ำลึกที่ใหญ่ที่สุดของมาเลเซีย ที่ท่าเรือน้ำลึกกลัง (Port Klang) อีกทั้งมีการประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่รัฐปาหังมีการร่วมทุนกับประเทศจีนก่อสร้างเมืองใหม่ และท่าเรือน้ำลึกฝั่งตะวันออก ระยะทางของโครงการทั้งสิ้น 620 กิโลเมตร เป็นการเชื่อม 2 ฝั่งคาบสมุทรเข้าด้วยกัน โดยมีท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัย โดยเฉพาะ Port Klang อยู่ในอันดับที่ 11 ของโลกใช้ระยะเวลาก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ภายใน 10 ปี แสดงให้เห็นถึงการพลิกโฉมหน้ายุทธศาสตร์ทางการค้าระบบขนส่งโลจิสติกส์ของเอเชียเป็นที่น่าจับตามองของประเทศไทย และสิงคโปร์ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง การลดใช้ท่าเรือสิงคโปร์ การลดต้นทุนสินค้าส่งออกของประเทศมาเลเซียที่ส่งออกไปยังประเทศจีน ดึงดูดสินค้าส่งออกจากทางภาคใต้ให้มาใช้งานส่งแทนที่จะไปส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง

เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศในกลุ่มอาเซียน

เรวดี แก้วมณี (2560 : 86) หากจะเปรียบถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษระหว่างประเทศไทยนั้น ประเทศไทยน่าจะนำมาปรับ และประยุกต์กับเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยคือ เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ (Iskandar Special Economic Zone) ประเทศมาเลเซีย ซึ่งถือได้ว่าเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เป็นหลักของประเทศมาเลเซียเป็นเขตเศรษฐกิจที่สำคัญ และมีอัตราการเติบโตแนวโน้มที่สำคัญและรวดเร็ว ซึ่งมีศักยภาพที่จะขึ้นมาอยู่ในแถวหน้าของเขตเศรษฐกิจพิเศษของอาเซียนเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์นั้น ก่อตั้งขึ้นมาเมื่อปี พ.ศ.2549 อยู่ในรัฐยะโฮร์ ทางตอนใต้ฝั่งมาเลเซีย มีอาณาเขตฝั่งตะวันตกติดกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญคือสิงคโปร์ มีเนื้อที่ทั้งสิ้น 2,217 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 2 ล้านคน ประเทศมาเลเซียร่วมจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่แรก 5 แห่ง โดยเป็นด้านโลจิสติกส์ ปีโตรเคมี ไบโอดีเซล อิเล็กทรอนิกส์ แปรรูปอาหาร และวัตถุดิบ ด้านการศึกษา ด้านสุขภาพ โดยที่พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์จัดตั้งขึ้นมา เพื่อรองรับประเทศคู่ค้าสิงคโปร์รองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศสิงคโปร์ เนื่องจากประเทศสิงคโปร์มีลักษณะเป็นเกาะซึ่งมีขนาดเล็กกว่าเกาะภูเก็ตของประเทศไทย ทำให้ไม่มีพื้นที่เพียงพอที่จะขยายตัวเพื่อรองรับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจได้อย่างเพียงพอ เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์จึงเปรียบเสมือนฐานการผลิตของประเทศสิงคโปร์นั่นเอง โดยที่ประเทศมาเลเซียได้วางยุทธศาสตร์ทางด้านเขต

เศรษฐกิจพิเศษเอาไว้ คือ การเป็นมหานคร ระดับโลกอย่างยั่งยืน (Story Sustainable Metropolis of International Standing) ประกอบไปด้วยยุทธศาสตร์หลัก ดังนี้

1. การเป็นพื้นที่ชายแดนระดับนานาชาติ
2. โครงสร้างกลไก และขับเคลื่อน
3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
4. การขับเคลื่อน และกระตุ้นเศรษฐกิจ
5. การสร้างความเท่าเทียมทางเศรษฐกิจ และสังคม

เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ มีลักษณะการบริหารงานแบบพิเศษ โดยอาศัยกลไก คณะกรรมการร่วมระหว่างรัฐบาลกลาง รัฐบาลท้องถิ่น และภาคเอกชนเข้าด้วยกัน เพื่อวางยุทธศาสตร์ และแผนแม่บทให้กับเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ และให้สอดคล้องกับมาตรฐานระดับโลกภายใต้ กฎหมายเฉพาะ และรองรับนโยบายระดับชาติ เพื่อวางเป้าหมายในการส่งเสริมการลงทุนวางแผนพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาระบบบริหารแบบเบ็ดเสร็จ มีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูล และเป็นตัวกลางประสาน และอำนวยความสะดวกระหว่างภาครัฐ และเอกชน เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษให้ บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ บริหารจัดการ โดย (Iskandar Regional Development Authority IRDA) เป็นกลไกพิเศษที่วางไว้กำกับดูแล มีนายกรัฐมนตรีมาเลเซียกับผู้ว่ารัฐยะโฮร์ เป็น ประธานกรรมการร่วมและมีคณะกรรมการ (Members of IRDA Authority) รวม 10 คน ประกอบด้วย ที่มาจากผู้แทนภาครัฐทั้งจากส่วนกลาง และส่วนท้องถิ่นของรัฐยะโฮร์ ตลอดจนผู้แทนภาคเอกชน โดยที่อำนาจหน้าที่ของ IRDA ภายใต้กฎหมายเฉพาะปี พ.ศ.2550 (IRDA ACT 2007) คือการ อำนาจความสะดวกส่งเสริมวางแผน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่กำหนดให้เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ช่วยเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม ของรัฐยะโฮร์ให้สูงขึ้น 4.5 เท่า เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2549 และตั้งเป้าการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ และ เริ่มดำเนินการเต็มรูปแบบภายในปี พ.ศ.2568 เพื่อใช้เป็นเครื่องมือทางเศรษฐกิจสำคัญที่จะ สนับสนุนให้ประเทศมาเลเซียยกระดับขึ้นเป็นประเทศพัฒนาแล้วที่มีรายได้สูง

สิทธิประโยชน์ในการลงทุนที่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลกลาง (Federal State)

1. สิทธิประโยชน์ที่สนับสนุนการลงทุนวิเคราะห์ในแต่ละพื้นที่ เพื่อดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาพัฒนาพื้นที่
2. มาตรการลดภาษีเงินได้สำหรับแรงงาน (Knowledge Workers) เพื่อดึงดูดบุคคลที่มีความรู้ความสามารถเข้ามาทำงานในพื้นที่
3. การพัฒนาโครงสร้าง (Flagship) เพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนแบบรวมกลุ่มคลัสเตอร์ของธุรกิจ และอุตสาหกรรมที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจสำหรับแต่ละพื้นที่ โดยธุรกิจอุตสาหกรรมที่รัฐบาลมาเลเซียสนับสนุนให้มีการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ ได้แก่ เศรษฐกิจสร้างสรรค์ (การผลิตภาพยนตร์) บริการโลจิสติกส์ บริการการเงิน การท่องเที่ยว การบริการ เพื่อสุขภาพ (ศูนย์การแพทย์) การศึกษา (สถาบันการศึกษานานาชาติ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร

นอกจากนี้การให้นักลงทุนต่างชาติสามารถถือครองที่ดินได้ (Freehold) นับเป็นสิทธิพิเศษสำคัญ สำหรับผู้ที่ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ประเทศมาเลเซีย ซึ่งไม่อาจกระทำได้ในประเทศสิงคโปร์ ขณะที่แนวทางการพิจารณา มาตรการสนับสนุนการลงทุนในการพิจารณาอนุมัติธุรกิจที่มีสิทธิได้รับมาตรการสนับสนุนจากรัฐ ขึ้นอยู่กับผลการพิจารณาของ IRDA ถึงประโยชน์จากการกระตุ้นเศรษฐกิจ และสังคม (Catalytic Value) ของธุรกิจนั้นต่อท้องถิ่น และความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมสะอาด ผลประโยชน์ต่อประชาชนในวงกว้าง (Inclusiveness) และการพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนเป็นหลัก

การแบ่งพื้นที่การพัฒนา

เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์แบ่งพื้นที่การพัฒนาเป็น 5 เขต ดังนี้

1. โซน A (Johor Bahru City Center) มีบทบาทเป็นประตูเศรษฐกิจทางใต้ของมาเลเซีย โดยมีเป้าหมายเป็นศูนย์กลางธุรกิจ และการเงิน วัฒนธรรม และการท่องเที่ยวรองรับการกระจาย และเชื่อมโยงเส้นทางธุรกิจกับสิงคโปร์ ปัจจุบันมีบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่เข้ามาตั้งสำนักงานเป็นจำนวนมาก เช่น Citigroup HSBC Kuwait Finance House YKK Lion Group Sumitomo นอกจากนี้ยังมีแผนก่อสร้างรถไฟฟ้า เพื่อเชื่อมโยงกับส่วนอื่นๆ ในอิสกันดาร์อีกด้วย โครงการ Flagship ที่สำคัญในโซนนี้ ได้แก่

- 1.1 Danga Bay เมืองริมน้ำ และศูนย์กลางธุรกิจขนาด 1.82 ตารางกิโลเมตร
- 1.2 Bangunan Sultan Ibrahim CIQ Complex ศูนย์ CIQ ที่ใหญ่ที่สุด และทันสมัยที่สุดของมาเลเซีย ขนาด 0.2 3 ตารางกิโลเมตร
- 1.3 Jahor-Singapore Causeway เป็นเส้นทางพิเศษเชื่อมสู่สิงคโปร์ ความยาว 1 กิโลเมตร ซึ่งจะพัฒนาให้มีทั้งถนน รถไฟฟ้า และทางเท้า รวมทั้งระบบท่อน้ำประปาสู่สิงคโปร์
2. โซน B (Nusajaya) มีบทบาทเป็นแหล่งรวมการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของมาเลเซียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีเป้าหมายเป็นศูนย์ราชการ ศูนย์การแพทย์ แหล่งต้นตนาการ หน่วยราชการ แหล่งธุรกิจการเงิน ศูนย์เทคโนโลยีชีวภาพ และอุตสาหกรรม (Flagship) ที่สำคัญในโซนนี้ได้แก่
 - 2.1 ศูนย์การศึกษา (Educity)
 - 2.2 ศูนย์กลางธุรกิจ และที่อยู่อาศัย (Medini)
 - 2.3 ศูนย์รวมหน่วยราชการรัฐยะโฮร์ (Kota Iskandar)
3. โซน C (Western Gate Development) มีบทบาทเป็นท่าเรือสินค้าระดับโลก มีเป้าหมายเป็นประตูการค้ารองรับทั้งสินค้าเกษตร และอุตสาหกรรม รวมถึงการขนส่งน้ำมัน นอกจากนี้พื้นที่นี้ยังเป็นที่ตั้งของโรงงานปิโตรเคมี และโรงไฟฟ้าสำคัญอีกหลายแห่ง ประกอบด้วยคลังสินค้า นิคมอุตสาหกรรมปลอดภาษี และกิจกรรมโลจิสติกส์ โครงการ Flagship ที่สำคัญในโซนนี้ได้แก่
 - 3.1 ท่าเรือ Tanjung Pelepas (PTP) ที่จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 12 ล้านทีซียู
 - 3.2 โรงไฟฟ้าถ่านหิน Tanjung Bin ที่จะพัฒนาให้มีกำลังผลิตไฟฟ้าขนาด 2100 เมกะวัตต์
4. โซน D (Eastern Gate Development) มีบทบาทเป็นศูนย์กลางนิคมอุตสาหกรรม และโลจิสติกส์ของมาเลเซียตอนใต้ โดยอุตสาหกรรมที่สนับสนุนให้พัฒนาในพื้นที่ ได้แก่
 - 4.1 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ปิโตรเคมี และพลังงานไบโอดีเซล โครงการ Flagship ที่สำคัญโซนนี้ได้แก่ Tanjung Landsat Industrial Complex ในพื้นที่ 17 ตารางกิโลเมตร สำหรับอุตสาหกรรมขนาดกลาง และขนาดหนัก
 - 4.2 Pasir Gudang สวนอุตสาหกรรมขนาด 15 ตารางกิโลเมตร สำหรับอุตสาหกรรมการผลิต
 - 4.3 Asia Pacific Trade & Expocity (APTEC) ซึ่งจะเป็นศูนย์แสดงสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า และศูนย์การค้าส่งปลีก

5. โซน E (Senai-Shudai Development) มีบทบาทเป็นเมืองผ่าน (Transit Town) ที่เชื่อมมาเลเซียกับประเทศอื่นๆ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของสนามบินนานาชาติ Senai โดยมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ บริการโลจิสติกส์ เขตปลอดภาษี การท่องเที่ยวสำหรับกลุ่มเป้าหมายที่มีรายได้สูง และอุตสาหกรรมการบิน และอวกาศ โครงการ Flagship ที่สำคัญในโซนนี้ ได้แก่

5.1 Senai Aviation and Airport city และ

5.2 MSC CyberportJohor (Cybercity) สำหรับธุรกิจอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูง

ผลการดำเนินงาน

การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ ในปี 2558 มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 32.16 พันล้านริงกิต แต่หากพิจารณาตัวเลขการลงทุนตั้งแต่ปี 2549 จนถึงปี 2558 มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 190.29 พันล้านริงกิต โดยพบว่าภาคอุตสาหกรรมมีการลงทุนสะสมสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 28 มีมูลค่ารวม 54.08 พันล้านริงกิต รองลงมาคือ ภาคค้าปลีกร้อยละ 24 มีมูลค่ารวม 45.24 พันล้านบาท ริงกิต และภาคอสังหาริมทรัพย์ ร้อยละ 21 มีมูลค่ารวม 40.06 พันล้านริงกิต ตามลำดับ สำหรับนักลงทุนที่เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ Iskandar ส่วนใหญ่เป็นนักลงทุนในประเทศคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 60 ที่เหลือเป็นนักลงทุนต่างประเทศโดยเป็นการลงทุนจากจีนสูงสุดขึ้นตามเป็นอันดับหนึ่งแซงสิงคโปร์เข้าเท่า รองลงมาได้แก่สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น สเปน เยอรมันนี ออสเตรเลีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ อินเดีย และเนเธอร์แลนด์ ตามลำดับ

แผนภาพที่ 3-9 การลงทุนในอิสกันดาร์ ปี 2006

Investment Updates 2006 to December 2015



Top 10 Foreign Investments in Iskandar Malaysia



ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

ปัจจัยความสำเร็จของเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ กระจกสะท้อนการพัฒนาของไทย

1. ท่าเลที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดี โดยมีพื้นที่ติดกับประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก จึงได้รับโอกาสในการพัฒนาอันเนื่องมาจากข้อจำกัดทางด้านพื้นที่ และค่าครองชีพที่สูงของประเทศสิงคโปร์ส่งผลให้อิสกันดาร์ได้รับประโยชน์โดยตรงจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากสิงคโปร์สู่มาเลเซีย
2. การมีระบบโครงสร้างที่ค่อนข้างสมบูรณ์ โดยประสานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลกลาง และรัฐบาลท้องถิ่น เพื่อพัฒนาโครงสร้างทั้งระบบไฟฟ้า ถนน และสาธารณูปโภคต่างๆ ให้พร้อมรองรับการพัฒนาไว้ล่วงหน้า อีกทั้งยังมีแผนความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์กับสิงคโปร์สามารถรองรับการขนส่งมวลชนได้สูงสุดถึงวันละ 4 แสนคน
3. ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ IRDA จากการดำเนินการตามนโยบายอย่างเคร่งครัด ในการพิจารณาอนุมัติสิทธิประโยชน์ให้แก่ธุรกิจที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเท่านั้น ดังนั้นธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ จึงไม่มีสิทธิได้รับสิทธิประโยชน์ใดๆ เป็นการป้องกันปัญหาการเก็งกำไรที่ดิน ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม (Real Industrial Sector) ในอนาคต
4. ความสามารถในการบริหารจัดการ พัฒนาพื้นที่ได้อย่างสอดคล้อง และเป็นไปในทิศทางเดียวของนโยบายระดับสูง (รัฐบาลกลาง) ระดับรัฐยะโฮร์ และระดับพื้นที่ (รัฐบาลท้องถิ่น) ซึ่งส่งผลให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นไปตามเป้าหมายในการกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น และยกระดับการพัฒนาประเทศมาเลเซียสู่การเป็นประเทศรายได้สูง (High-income Developed Nation) โดยดำเนินการตามแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่อย่างเคร่งครัด รวมทั้งมีการจัดทำผังเฉพาะเขตพื้นที่เขตเศรษฐกิจอิสกันดาร์ (Special Area Plan:SAP) เป็นเครื่องมือในการพัฒนา เพื่อให้การกำหนดยุทธศาสตร์ในระดับพื้นที่ที่มีความชัดเจน และสามารถบรรลุวิสัยทัศน์ระดับประเทศภายใต้กรอบระยะเวลาที่กำหนด
5. มาตรการให้สิทธิประโยชน์ในพื้นที่โซนต่างๆ สอดคล้องกับนโยบายพัฒนาเพื่อกำหนดธุรกิจ และอุตสาหกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเป็นประโยชน์ต่อประชากรในวงกว้าง เช่น การศึกษาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง เป็นต้น

เขตเศรษฐกิจพิเศษรัฐบาล สปป.ลาว

โครงการศูนย์ข้อมูลเศรษฐกิจการค้าการลงทุนในประเทศ เพื่อนบ้าน

รัฐบาล สปป.ลาวให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่อง สะท้อนได้จากการเติบโตของเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ซึ่งขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 7-8 ต่อปี การสนับสนุนเศรษฐกิจของรัฐบาล สปป.ลาวให้ความสำคัญการลงทุนจากต่างประเทศ รวมทั้งการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) และเขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะ (Specific Economic Zone) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว เริ่มขึ้นในปลายปี 2543 และในปัจจุบัน (2558) สปป.ลาว มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ 10 เขต เป็นเขตเศรษฐกิจเฉพาะ 8 เขต และเขตเศรษฐกิจพิเศษ 2 เขต ซึ่งในแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของรัฐบาล สปป.ลาว ปี 2554-256 3 ตั้งเป้าสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษให้ได้ 25 เขต ภายในปี 2563 ส่งผลให้ สปป.ลาว มีศักยภาพการรองรับกิจกรรมทางการค้า และการลงทุนที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอีกมากมายในอนาคต อันจะเป็นปัจจัยสนับสนุนรัฐบาลที่ต้องการให้ สปป.ลาว หลุดพ้นจากการเป็นกลุ่มประเทศที่มีระดับการพัฒนาน้อยที่สุด (Least Development Countries:LDCs) ภายในปี 2563

เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว มีหลักการสำคัญในการจัดตั้ง ดังนี้

1. กำหนดวัตถุประสงค์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะอย่างชัดเจน
2. กำหนดผลประโยชน์ของรัฐ ผู้พัฒนา และประชาชนอย่างชัดเจน
3. เป็นเขตที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของแต่ละเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ
4. กำหนดเนื้อที่ และเขตแดนอย่างชัดเจน
5. มีนโยบายส่งเสริมทางด้านเศรษฐกิจของแต่ละเขตโดยเฉพาะ
6. มีระบบการบริหารเศรษฐกิจในแต่ละเขตที่เป็นอิสระ
7. อยู่ใต้การคุ้มครองของรัฐบาล หรือองค์กรปกครองระดับแขวง ตามการตกลงของรัฐบาล
8. คณะบริหารเขตมีสิทธิให้ผู้อื่นเช่าที่ดิน และกำหนดค่าเช่าด้วยตนเอง โดยไม่เกินกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทาน
9. คณะบริหารเขตสามารถดำเนินการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะภายในเขตของตน

10. คณะบริหารเขตสามารถดึงดูด และอนุมัติการลงทุนของบุคคล หรือนิติบุคคลอื่น ทั้งภายใน และต่างประเทศภายในเขตของตน

11. รับประกันความมั่นคง ความสงบ ความปลอดภัย และการปกป้องรักษา สิ่งแวดล้อมภายในเขต

ลักษณะเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว (Special Economic Zone)

1. เขตเศรษฐกิจพิเศษของ สปป.ลาว หมายถึงเขตที่รัฐบาลกำหนด เพื่อพัฒนาให้เป็น ตัวเมืองใหม่ที่ทันสมัยอย่างรอบด้าน เป็นสถานที่ดึงดูดการลงทุนทั้งภายในและต่างประเทศ มีเนื้อที่ ตั้งแต่ 1,000 เฮกตาร์ หรือ 6,250 ไร่ขึ้นไป มีนโยบายส่งเสริมพิเศษ มีระบบเศรษฐกิจการเงิน การ บริหารจัดการ มีระบบรับประกันความสงบปลอดภัย และปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมให้ยั่งยืนหากมี ประชาชนที่อาศัยอยู่ก่อนแล้วในพื้นที่ก็ไม่จำเป็นต้องย้ายออก

รูปแบบการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของ สปป.ลาว มี 2 แบบคือรัฐบาลลงทุน 100% หรือเอกชนร่วมลงทุนกับรัฐบาล โดยในการจัดการจะมีคณะบริหาร ซึ่งจะมีผู้แทนหน่วยงาน ภาครัฐเป็นประธาน และสภาบริหารเศรษฐกิจ ซึ่งมีผู้พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นประธาน

2. ลักษณะเขตเศรษฐกิจเฉพาะ (Specitic Economic Zone)

เขตเศรษฐกิจเฉพาะ หมายถึง เขตที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นเขตอุตสาหกรรม เขตการผลิต เพื่อการส่งออก เขตตัวเมืองท่องเที่ยว เขตการค้าปลอดภาษี เขตพัฒนาเทคโนโลยี และข้อมูล ข่าวสาร เขตเศรษฐกิจชายแดน และอื่นๆ เป็นเขตที่รัฐบาลกำหนดให้ เพื่อส่งเสริมในสาขาใดหนึ่ง โดยเฉพาะ มีสภาบริหารกำกับดูแลการดำเนินการภายใน โดยต้องเป็นเขตที่ไม่มีประชากรอยู่อาศัย

รูปแบบการลงทุนในเขตเศรษฐกิจเฉพาะของ สปป.ลาว มี 3 แบบ คือรัฐบาลลงทุน 100% เอกชนร่วมลงทุนกับรัฐบาล และเอกชนลงทุน 100% ซึ่งในการจัดการจะมีเฉพาะสภาบริหาร เศรษฐกิจ ซึ่งผู้พัฒนาเขตเศรษฐกิจเฉพาะทำหน้าที่เป็นประธาน

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว สามารถดำเนินการ ด้วยรูปแบบดังนี้

1. รัฐลงทุนพัฒนาร้อยละร้อย (100%) หมายถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจ เฉพาะที่รัฐเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งสาธารณูปโภคต่างๆ ทั้งหมดของเขตโดยใช้ งบประมาณของรัฐ

2. รัฐลงทุนร่วมกับเอกชนพัฒนา หมายถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ ที่รัฐลงทุนร่วมกับเอกชนภายในหรือต่างประเทศพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งสาธารณูปโภค ต่างๆ ทั้งหมดของเขต ซึ่งรัฐอาจระดมทุนด้วยสิทธิใช้ที่ดิน โดยรัฐถือหุ้นอย่างน้อยร้อยละ

สามสิบ (30%) หรือการระดมทุนด้วยรูปการอื่นตามตกลงเห็นชอบของทั้งสองฝ่าย ส่วนผู้พัฒนาเอกชนระดมทุนเข้าร่วมหุ้นด้วยเงินสด และทรัพย์สิน

3. เอกชนลงทุนพัฒนาร้อยละร้อย (100%) หมายถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะที่เอกชนภายในหรือต่างประเทศเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งสาธารณูปโภคต่างๆ ทั้งหมดของเขตโดยใช้งบประมาณของผู้พัฒนาเอง

ทั้งนี้ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการแห่งชาติลาว เพื่อคุ้มครองเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะ (Lao National Committee for Special Economic Zone) และลงนามสัญญาสัมปทานกับรัฐบาล และหากเป็นเขตเศรษฐกิจเฉพาะที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษจะต้องดำเนินการจัดตั้งโดยลงนามสัญญาระหว่างผู้ลงทุนกับคณะบริหารหรือสภการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นๆ และหากผู้ลงทุนสนใจดำเนินกิจการในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ผู้ลงทุนต้องดำเนินการเสนอแผนการลงทุนต่อคณะบริหารของเขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาตามระเบียบ และสิทธิประโยชน์ทางภาษีของแต่ละเขตเศรษฐกิจพิเศษจะแตกต่างกันไปตามแต่ละเขตเศรษฐกิจ

ตารางที่ 3-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษและเฉพาะ 10 เขต ที่มีการอนุมัติและดำเนินการแล้ว

เขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ 10 เขต
ที่มีการอนุมัติและดำเนินการแล้ว

เขตเศรษฐกิจพิเศษ/ เขตเศรษฐกิจเฉพาะ	ที่ตั้ง	พื้นที่	ประเภทธุรกิจ
<p>1. เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savannakhet Special Economic Zone)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อตั้งในปี 2546 - รัฐบาล สปป.ลาวเป็นผู้พัฒนา - อายุสัมปทาน 75 ปี 	แขวงสะหวันนะเขต	954 เฮกตาร์ (5,962.5 ไร่)	<ul style="list-style-type: none"> - ธุรกิจบริการ ธนาคาร สถาบันการเงิน และประกันภัย การท่องเที่ยว โรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์บันเทิง ศูนย์ประชุมสัมมนา ศูนย์กีฬา กิจกรรมขนส่ง คลังสินค้า - ธุรกิจการค้า ร้านค้าปลอดภาษีนำเข้า-ส่งออก ศูนย์แสดงสินค้า ร้านค้าส่ง-ค้าปลีก - อุตสาหกรรม การผลิตสายไฟ การแปรรูปอาหาร ผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับไม้ สิ่งทอ เสื้อผ้า รองเท้า กระเป๋า ชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ และ ชิ้นส่วนยานยนต์
<p>2. เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนคำ (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อตั้งในปี 2546 - ภาคเอกชนของจีนเป็นผู้พัฒนา - อายุสัมปทาน 50 ปี 	แขวงหลวงน้ำทา	1,640 เฮกตาร์ (10,250 ไร่)	<ul style="list-style-type: none"> - ธุรกิจเกษตร ปศุสัตว์ เลี้ยงสัตว์ และการแปรรูปเกษตร - ธุรกิจบริการ ท่องเที่ยว โรงแรม สนามกอล์ฟ การศึกษา วัฒนธรรม สุขภาพอสังหาริมทรัพย์ การเงิน-การธนาคาร และตลาดหลักทรัพย์ - ไปรษณีย์ และโทรคมนาคม - คลังสินค้าและการขนส่ง
<p>3. เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ (Golden Triangle Special Economic Zone)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อตั้งในปี 2550 - รัฐบาล สปป.ลาวร่วมกับภาคเอกชนของจีนเป็นผู้พัฒนา - อายุสัมปทาน 50 ปี 	เมืองดงบัง แขวงบ่อแก้ว	3,000 เฮกตาร์ (18,750 ไร่)	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน - ธุรกิจเกษตร ปศุสัตว์ เลี้ยงสัตว์ และการแปรรูปเกษตร - ธุรกิจบริการ ท่องเที่ยว โรงแรม สนามกอล์ฟ ร้านอาหาร สถานที่ท่องเที่ยว บันเทิง การศึกษาและสุขภาพ อสังหาริมทรัพย์ การเงิน-การธนาคาร และการขนส่ง - ธุรกิจไปรษณีย์ โทรคมนาคม อินเทอร์เน็ต และการพิมพ์ - ธุรกิจการค้า เช่น ร้านค้าปลอดภาษี และเขตปลอดภาษี

ตารางที่ 3-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษและเฉพาะ 10 เขต ที่มีการอนุมัติและดำเนินการแล้ว (ต่อ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษ/ เขตเศรษฐกิจเฉพาะ	ที่ตั้ง	พื้นที่	ประเภทธุรกิจ
4. เขตนิคมอุตสาหกรรมและการค้า เวียงจันทน์ (Vientiane Industrial and Trade Area) - ก่อตั้งในปี 2552 - รัฐบาล สปป.ลาวร่วมกับ ภาคเอกชนของสาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน) เป็นผู้พัฒนา - อายุสัมปทาน 75 ปี	เมืองไซธานี นครหลวง เวียงจันทน์	110 เฮกตาร์ (687.5 ไร่)	- อุตสาหกรรม สิ่งทอ เสื้อผ้า รองเท้า กระเป๋า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ - ธุรกิจการค้า ร้านค้าปลีก ศูนย์การค้า และอาคารที่ให้บริการด้านการค้า - ธุรกิจบริการ ท่องเที่ยว โรงแรม - ศูนย์ฝึกอบรม การศึกษาและสุขภาพ
5. เขตพัฒนาไซเสดถา (Saysetha Development Zone) - ก่อตั้งในปี 2553 - รัฐบาล สปป.ลาวร่วมกับภาคของ เอกชนของจีนเป็นผู้พัฒนา - อายุสัมปทาน 50 ปี	เมืองไซธานี นครหลวง เวียงจันทน์	1,000 เฮกตาร์ (6,250 ไร่)	- อุตสาหกรรมปรุ่่งแต่งผลิตภัณฑ์ เกษตรเพื่อส่งออก ผลิตภัณฑ์ไม้ ประกอบ เครื่องจักร ชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้แสงอาทิตย์ และอุตสาหกรรมเบา - ธุรกิจบริการ ท่องเที่ยว
6. เขตเศรษฐกิจเฉพาะพูเซียว (Phoukhyo Specific Economic Zone) - ก่อตั้งในปี 2553 - ภาคเอกชนของ สปป.ลาวเป็นผู้ พัฒนา - อายุสัมปทาน 99 ปี	เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน	4,850 เฮกตาร์ (30,312.5 ไร่)	- ธุรกิจการค้า ห้องจัดแสดงสินค้า และอาคารที่ให้บริการด้านธุรกิจ - ธุรกิจบริการ ท่องเที่ยว โรงแรม บันเทิง สวนน้ำ ศูนย์กีฬา สนามกอล์ฟขนส่งทางรถและ เครื่องบิน สนามบิน โรงเรียน - อุตสาหกรรมผลิตสินค้าเพื่อการ ส่งออก วัสดุก่อสร้าง
7. เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงทาดหลวง (Thatluang Lake Specific Economic Zone) - ก่อตั้งในปี 2554 - ภาคเอกชนของจีนเป็นผู้พัฒนา - อายุสัมปทาน 99 ปี	เมืองไซเสดถา นครหลวง เวียงจันทน์	365 เฮกตาร์ (2,281.3 ไร่)	- ธุรกิจบริการ การเงิน ท่องเที่ยว โรงแรม บันเทิง ศูนย์กลางการแสดง สนามกอล์ฟ โรงเรียน สุขภาพ - ธุรกิจการค้า ห้างสรรพสินค้า อาคาร เพื่อการค้า
8. เขตเศรษฐกิจเฉพาะลองงแท เวียงจันทน์ (Longthanh - Vientia Specific Economic Zone) - ก่อตั้งในปี 2551 - ภาคเอกชนของเวียดนามเป็นผู้ พัฒนา - อายุสัมปทาน 50 ปี	เมืองหาดชายฟอง นครหลวง เวียงจันทน์	557.75 เฮกตาร์ (3,485.9 ไร่)	- ธุรกิจบริการ โรงแรม ที่พักระดับสูง หอประชุม สนามกอล์ฟ ศูนย์กีฬา โรงเรียน - ธุรกิจการค้า ศูนย์การค้า
9. เขตเศรษฐกิจเฉพาะดงโพสี (Dongphosy Specific Economic Zone)	เมืองหาดชายฟอง นครหลวง เวียงจันทน์	53.94 เฮกตาร์ (337.2 ไร่)	- ธุรกิจการค้า ร้านค้า อาคารการค้า ห้างสรรพสินค้า

ตารางที่ 3-1 เขตเศรษฐกิจพิเศษและเฉพาะ 10 เขต ที่มีการอนุมัติและดำเนินการแล้ว (ต่อ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษ/ เขตเศรษฐกิจเฉพาะ	ที่ตั้ง	พื้นที่	ประเภทธุรกิจ
<ul style="list-style-type: none"> - ก่อตั้งในปี 2552 - ภาคเอกชนมาเลเซียเป็นผู้พัฒนา - อายุสัมปทาน 50 ปี 			<ul style="list-style-type: none"> - ธุรกิจบริการ โรงแรม ร้านอาหาร - โรงเรียน สุขภาพ คลังสินค้า - ศูนย์การเงิน
10. เขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก (Thakhek Specific Economic Zone) <ul style="list-style-type: none"> - ก่อตั้งในปี 2555 - รัฐบาล สปป.ลาวเป็นผู้พัฒนา - อายุสัมปทาน 75 ปี 	เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน	1,035 เฮกตาร์ (6,468.8 ไร่)	<ul style="list-style-type: none"> - ธุรกิจการค้า ห้างสรรพสินค้า - ธุรกิจบริการ ธนาคาร สถาบันการเงิน ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร โรงแรม - บ้านเช่า ศูนย์ประชุม กีฬา โรงเรียน -ขนส่งสินค้า สถานีขนส่งโดยสาร

ที่มา : Investment Promotion Department, Ministry of Planning and Investment, Investment Promotion Department (2015)

นอกจากนี้ยังมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว ที่อยู่ระหว่างการศึกษาคำขอ ดังนี้

ตารางที่ 3-2 เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว ที่อยู่ระหว่างการศึกษา
โครงการ

เขตเศรษฐกิจ	แขวงที่ตั้ง	วัตถุประสงค์
1. เขตการค้าชายแดนลาวบาว	แขวงสะหวันนะเขต	การค้าและบริการ
2. เขตห้วยซอน	นครหลวงเวียงจันทน์	การค้าและท่องเที่ยว
3. เขตเศรษฐกิจเฉพาะดอนเชียงซู้	นครหลวงเวียงจันทน์	การค้าและบริการ
4. เขตสวนวัฒนธรรม (ตงโพสี)	นครหลวงเวียงจันทน์	การบริการและท่องเที่ยว
5. เขตพัฒนาเมืองใหม่ หนองปิง	นครหลวงเวียงจันทน์	การบริการและท่องเที่ยว
6. เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะ ท่องเที่ยว ธรรมชาติ เมืองเชียงขวางใหม่	แขวงเชียงขวาง	การบริการและท่องเที่ยว
7. เขตมหานครสีพันดอน	แขวงจำปาสัก	เขตเศรษฐกิจพิเศษ
8. เขตที่ราบสูงบอละเวน	แขวงจำปาสัก	การค้าและบริการ
9. เขตวังเต่า-ช่องเม็ก	แขวงจำปาสัก	การค้าและบริการ
10. เขตจุดสูมเวียงคำท่าสะอาด	แขวงบอลิคำไซ	เขตเศรษฐกิจพิเศษ
11. เขตหนองค้ำ	แขวงหัวพัน	เขตเศรษฐกิจพิเศษ
12. เขตคอสพานห้วยชาย	แขวงบ่อแก้ว	การบริการและท่องเที่ยว

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในลาว สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต (2558)

สิทธิประโยชน์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว

จากข้อมูลศูนย์ธุรกิจข้อมูลไทยในลาวสถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต พบว่าปัจจุบันมีนักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษในทั่วประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีบริษัทต่างชาติที่จดทะเบียน และลงทุนแล้ว 198 บริษัท 217 ห้างร้าน มีมูลค่าการลงทุนตามสัญญามากกว่า 6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีการลงทุนไปแล้วกว่า 1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เงินลงทุนดังกล่าว มีส่วนช่วยพัฒนาในด้านเศรษฐกิจ และสังคมโดยรวมของ สปป.ลาว เป็นอย่างดี ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ สิ่งที่น่าสนใจนักลงทุนให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ คือ สิทธิประโยชน์พิเศษที่ให้แก่นักลงทุน ทั้งนี้รัฐบาล สปป.ลาว กำหนดสิทธิประโยชน์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะไว้ เพื่อสนับสนุน และจูงใจนักลงทุนทั้งใน และต่างประเทศสามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 3-3 สิทธิประโยชน์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว

สิทธิประโยชน์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว

สิทธิประโยชน์	รายละเอียด
ด้านภาษี	<p>ผู้พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้า วัสดุอุปกรณ์ วัสดุดิบ เครื่องจักร และพาหนะสำหรับการก่อสร้าง - เสียภาษีรายได้ และภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราต่ำตามประเภทกิจกรรม <p>นักลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าวัสดุอุปกรณ์ วัสดุดิบ เครื่องจักร และพาหนะที่ใช้ในการผลิตและการบริการ - เสียภาษีรายได้ และภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราต่ำตามประเภทกิจกรรม
ด้านที่ดิน	<p>ผู้พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับสิทธิในการใช้ที่ดินตามอายุสัมปทานก่อสร้าง (ระยะเวลา 50-99 ปี แต่ละเขตกำหนดไม่เท่ากัน) - มีสิทธิกำหนดค่าเช่าที่ดินในเขตของตน <p>นักลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> - นักลงทุนต่างชาติที่ลงทุนมากกว่า 500,000 ดอลลาร์สหรัฐ มีสิทธิถือครองที่ดินเพื่ออยู่อาศัยตามระยะเวลาของโครงการลงทุน (ระยะเวลา 50-99 ปี แต่ละเขตกำหนดไม่เท่ากัน)

ตารางที่ 3- 3 สิทธิประโยชน์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะใน สปป.ลาว (ต่อ)

สิทธิประโยชน์	รายละเอียด
การคุ้มครองการลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> - นักลงทุนได้รับความคุ้มครองทั้งกิจการ และทรัพย์สิน - ได้รับการปฏิบัติโดยเท่าเทียมกัน ไม่แบ่งแยกเชื้อชาติ
การเงิน และการโอนเงินออกนอกประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> - มีสิทธิโอนรายได้หลังจากหักภาษีแล้ว ไปยังธนาคารที่อยู่ในต่างประเทศได้เสรี - ไม่มีข้อจำกัดการแลกเปลี่ยนเงินตรา
ด้านอื่นๆ	<p>ผู้พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีสิทธิ์เข้าร่วมเป็นคณะในสภาบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษ - ได้รับสิทธิการอยู่อาศัยใน สปป.ลาวพร้อมทั้งครอบครัวตามระยะเวลาของสัญญาการลงทุนพัฒนา (ระหว่าง 50-99 ปี แต่ละเขตกำหนดไม่เท่ากัน) <p>นักลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ได้รับใบทะเบียนวิสาหกิจ และการบริการอื่นๆ จากคณะบริหาร หรือสภาบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยผ่านรูปแบบการบริการ One Stop Service จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Administration of Special Economic Zone: ASEZ) อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เช่น การจดทะเบียนการลงทุน พิธีการศุลกากร และการจัดการด้านแรงงาน - ได้รับสิทธิการอยู่อาศัยใน สปป.ลาวพร้อมทั้งครอบครัวตามระยะเวลาของสัญญาการลงทุนพัฒนา (อยู่ระหว่าง 50-99 ปี แต่ละเขตกำหนดไม่เท่ากัน) - ได้รับนโยบายส่งเสริมพิเศษอื่นๆ ที่ทางผู้บริหารหรือสภาบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเขตเศรษฐกิจเฉพาะได้กำหนดไว้เป็นสิทธิพิเศษเพื่อจูงใจ

ที่มา : รายงาน “เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ปี 2557” ธนาคารแห่งประเทศไทย (2558)

ข้อมูลเศรษฐกิจสะพาน-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone)

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน ตั้งอยู่ในแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว จัดตั้งขึ้นเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการบริการแห่งหนึ่งในภูมิภาค โดยมีจุดเด่นในด้านที่ตั้งซึ่งใกล้บริเวณชายแดนไทย – สปป.ลาว อยู่บนเส้นทางหมายเลข 9 อันเป็นส่วนหนึ่งของแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor –EWEC) และอยู่ในกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-border Transport Agreement : CBTA) ในการดึงดูดนักลงทุน และได้สร้างสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเอื้อให้เขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน ให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัย ช่วยสร้างอาชีพ และยกระดับความรู้ ความสามารถด้านฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมของประเทศ ประกอบกับ สปป.ลาว มีเสถียรภาพทางการเมือง และความปลอดภัยในสังคมสูง การลงทุนของนักลงทุนต่างชาติจึงมักเป็นการย้ายฐานการผลิตมายังแหล่งที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าในด้านวัตถุดิบ และแรงงาน นอกจากนี้ นักลงทุนต่างชาติยังสามารถใช้ประโยชน์สิทธิพิเศษ (GSP) ที่ สปป.ลาว ได้รับในการส่งออกไปยังประเทศพัฒนาแล้ว อาทิ สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น

นโยบายส่งเสริมการลงทุนภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน

ผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโนได้รับสิทธิพิเศษ ดังนี้

1. ได้รับการยกเว้นภาษีกำไร (อากรกำไร) เป็นระยะเวลา 2-10 ปีนับตั้งแต่เริ่มมีผลกำไร หลังจากนั้นจะเสียในอัตราร้อยละ 8-10 ตามปกติจะยกเว้นภาษีกำไรเป็นระยะเวลา 2-7 ปี หลังจากนั้นจะเสียในอัตราร้อยละ 10-20 สำหรับนักลงทุนต่างชาติ และในอัตราร้อยละ 35 สำหรับนิติบุคคลลาว
2. เสียภาษีรายได้ส่วนบุคคล (อากรรายได้ส่วนบุคคล) สำหรับต่างชาติในอัตราร้อยละ 5 ตามปกติคนต่างชาติจะเสียในอัตราร้อยละ 10
3. ได้รับการยกเว้นภาษีทางอ้อม ได้แก่ ภาษีการค้า (อากรตัวเลขธุรกิจ) และภาษีสรรพสามิต (อากรخمใช้) ตามปกติจะเสียภาษีการค้าในอัตราร้อยละ 5-10 และภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 5-90
4. ได้รับการยกเว้นภาษีในการส่งออกและยกเว้นภาษีในการนำเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้าง และอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต
5. ได้รับสัมปทานเช่าที่ดินมีระยะเวลานานสุดถึง 99 ปี และสามารถขอต่อสัมปทานได้ นอกจากนี้หากเช่าที่ดินเกินกว่า 30 ปี จะได้รับการยกเว้นค่าเช่าเป็นระยะเวลา 12 ปี

6. นักลงทุนที่มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 100,000 ดอลลาร์สหรัฐขึ้นไป พร้อมคู่สมรส และบุตรอายุต่ำกว่า 21 ปี จะได้รับ Foreign ID Card ซึ่งอนุญาตให้ทำงานใน สปป.ลาว และได้รับ วีซ่าประเภทเข้าออกได้หลายครั้ง มีอายุอย่างน้อย 1 ปี หากมีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐขึ้นไป จะได้รับ Permanent Resident ID Card หรือได้รับวีซ่าประเภทเข้าออกได้หลายครั้ง มีอายุอย่างน้อย 1 ปี หรือได้รับหนังสือเดินทางลาว

ตารางที่ 3-4 ประเภทธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน

**ประเภทธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริม
ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน**

1. ธุรกิจการผลิตและการแปรรูป	การผลิตสินค้าสำเร็จรูปเพื่อการส่งออก การผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ การประกอบชิ้นส่วนให้เป็นสินค้าสำเร็จรูป การแปรรูปสินค้านำเข้า เพื่อส่งขายต่อภายในหรือต่างประเทศ การแปรรูปสินค้าเกษตร การผลิตสินค้าหัตถกรรม โรงงานรับบรรจุหีบห่อสินค้าและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป
2. ธุรกิจการค้า	ร้านค้าปลอดภาษี การขายส่งสินค้าผ่านแดนปลอดภาษี การขายส่งสินค้า และผลิตภัณฑ์ภายในประเทศ (เช่น สินค้าหัตถกรรม ไม้เนื้อหอม) ศูนย์แสดงสินค้า ห้างสรรพสินค้า ศูนย์ประชุม การส่งออก นำเข้า และการค้าผ่านแดน
3. ธุรกิจบริการและการจัดส่งกระจายสินค้า (Logistics)	ระบบโกดังเก็บสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า บริษัทรับเหมาขนส่ง โรงแรม อาคารหรือสำนักงานให้เช่า บ้านจัดสรร บริษัทนำเที่ยว การพัฒนาแหล่งพักผ่อน สถานที่เล่นกีฬา สวนสนุก แหล่งท่องเที่ยว ธนาคารหรือสถาบันการเงิน การประกันภัย กองทุนสวัสดิการสังคม โรงเรียนวิชาชีพและพัฒนาฝีมือแรงงาน โรงเรียนสามัญศึกษา มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล ร้านอาหาร ไปรษณีย์
4. สำนักงานตัวแทนและสาขาบริษัทภายในหรือต่างประเทศ	สำนักงานตัวแทนการค้าเพื่อส่งเสริมการส่งออก ด้านการท่องเที่ยว สาขาบริษัทที่ปรึกษาต่างประเทศ สาขาบริษัทการบินและการขนส่งต่างประเทศ

ที่มา : รายงาน “เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ในปี 2557”

ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2557.

ปัจจุบัน (2558) มีนักลงทุนได้รับใบอนุญาตลงทุนในโครงการสะพานปาร์ก ในเขตเศรษฐกิจสะพาน-เซโน จำนวน 41 ราย โดย 3 ประเทศที่เข้ามาลงทุนสูงสุด ได้แก่ สเปน 12 ราย ไทย 6 ราย และญี่ปุ่น 5 ราย เช่น บริษัทโตโยต้า โบโซคุ บริษัทผลิตเบาะรถยนต์ในเครือโตโยต้า บริษัทแอร์โรเวอร์ค ซึ่งเป็นบริษัทผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน บริษัทนิกอน โดยบริษัทจากไทยที่เข้าไปลงทุนในโครงการสะพานปาร์กแล้ว ได้แก่ บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ บริษัทเดินโซ่ บริษัท อูโรฟานิชย์ บริษัทบุญศิริ ทำให้ขณะนี้ในพื้นที่สะพานปาร์ก มีผู้ผลิตสีทาอาคาร บรรจุก๊าซอาหารแช่แข็ง ชิ้นส่วนยานยนต์ รวมไปถึงชิ้นส่วนเครื่องบิน

เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา แหล่งรองรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของพม่า

ฝ่ายวิจัยธุรกิจ มิถุนายน 2557 ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย ปัจจุบันรัฐบาลพม่ากำลังเร่งผลักดันดำเนินการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones : SEZs) ในประเทศ 3 แห่ง คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Thilawa SEZ) เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei SEZ) และเขตเศรษฐกิจเจ้าฟิว (Kyaukphyu SEZ) ให้สำเร็จล่วงหน้าก่อนก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในปี 2558 เพื่อเร่งการสร้างงาน และส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้ เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา กำลังเป็นที่สนใจ และเป็นที่ยึดตามองจากนักลงทุนต่างชาติในฐานะแหล่งรองรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Projects) อีกทั้งยังเป็นโครงการที่มีการดำเนินการคืบหน้ามากที่สุด เทียบกับเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายประสบปัญหาความล่าช้าของโครงการ และปัญหาด้านเงินทุน จนทางการพม่าต้องปรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจทวายใหม่ ส่วนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเจ้าฟิว ซึ่งมุ่งเน้นที่เชื่อมโยงกับจีนยังไม่มี ความชัดเจนนักด้านหลักเกณฑ์การลงทุน

ภาพรวมของเศรษฐกิจพิเศษติละวา

เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวาครอบคลุมพื้นที่ 2,400 เฮกตาร์ (ประมาณ 1.5 หมื่นไร่) ตั้งอยู่ระหว่างเขต Thanlyin และเขต Kyauktan ใกล้กับเมืองย่างกุ้ง ซึ่งเป็นเมืองใหญ่ที่สุดของพม่า และเป็นเมืองหลวงเก่า โดยอยู่ห่างจากเมืองย่างกุ้งไปทางใต้เพียง 25 กิโลเมตร จึงเหมาะกับการเป็นฐานการผลิตใหม่ เพราะใกล้พื้นที่เศรษฐกิจหลัก รวมทั้งเป็นศูนย์กลางสินค้า และศูนย์กลางการขนส่ง ทั้งนี้ การดำเนินการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวามีขึ้นหลังจากรัฐบาลพม่า และรัฐบาลญี่ปุ่นได้ลงนามบันทึกความเข้าใจที่จะร่วมกันพัฒนาโครงการเมื่อเดือนธันวาคม 2555 โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างรัฐบาลพม่าซึ่งถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 และบริษัทเอกชนญี่ปุ่น 3 แห่ง คือบริษัท Mitsubishi Corp. บริษัท Marubeni Corp. และบริษัท Sumitomo Corp. ซึ่งถือหุ้นรวมกันในส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 49 นับเป็นโครงการนำร่องขนาดใหญ่ด้านการลงทุนของญี่ปุ่นที่มีวัตถุประสงค์กลับเข้ามามีบทบาทอีกครั้งในพม่า โดยรัฐบาลญี่ปุ่นให้การสนับสนุนการพัฒนาโครงการนี้

อย่างเต็มที่ทั้งการสนับสนุนด้านการเงิน และการจัดหาแหล่งเงินทุน ในการนี้ทั้งสองฝ่ายได้ร่วมทุนจัดตั้งบริษัท Myanmar Japan Thilawa Development Ltd. (MJTD) เพื่อเข้ามาบริหารจัดการโครงการ

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวาเริ่มก่อสร้างพื้นที่ Class A ซึ่งถือเป็นการก่อสร้างเฟสแรก เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2556 โดยมีการจัดทำผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ระบบระบายน้ำ ระบบกำจัดของเสีย ไฟฟ้า ไว้อย่างชัดเจน ครอบคลุมพื้นที่ 400 เฮกตาร์ (ราว 2,500 ไร่) คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2558 ซึ่งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จพื้นที่ Class A จะประกอบไปด้วยพื้นที่อุตสาหกรรมซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงาน และเป็นพื้นที่หลักของโครงการ รายล้อมไปด้วยที่อยู่อาศัย และพื้นที่เชิงพาณิชย์ อาทิ ท่าเทียบเรือ พื้นที่วางตู้คอนเทนเนอร์ ศูนย์วิจัยและพัฒนาซูเปอร์มาร์เก็ต โรงเรียนนานาชาติ โรงพยาบาล ศูนย์นันทนาการ ฯลฯ นอกจากนี้ภายในพื้นที่ Class A ยังแบ่งเป็นเขต Exempted Zone ขณะที่อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อบริโภคภายในประเทศจะตั้งอยู่ในเขต Promotion Zone

สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา

เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2557 รัฐบาลพม่าได้ประกาศใช้กฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone Law : SEZ Law) ฉบับใหม่ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวรองรับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 แห่ง ซึ่งรวมถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา โดยรัฐบาลพม่าได้ประกาศใช้กฎหมายฉบับใหม่ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาในพมามากขึ้น ซึ่งภายใต้ SEZ Law ฉบับใหม่ได้ปรับกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุนต่างชาติ รวมทั้งให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนกับนักลงทุนต่างชาติมากขึ้น ทั้งนี้การประกาศใช้ SEZ Law ฉบับใหม่ทำให้ SEZ Law ปี 2554 และกฎหมายเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dewai SWZ Law) ปี 2554 ถูกยกเลิก สำหรับสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนสำหรับนักลงทุนต่างชาติภายใต้ SEZ Law ฉบับใหม่ มีรายละเอียดที่น่าสนใจ ดังนี้

ตารางที่ 3-5 สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน

สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน	
ด้านที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> กำหนดระยะเวลาการเช่าที่ดินได้นานถึง 50 ปี และสามารถต่ออายุได้อีก 25 ปี
ด้านภาษี ➤ ภาษีเงินได้	เขต Exempted Zone <ul style="list-style-type: none"> ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลปีที่ 1-7 ได้รับสิทธิลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 ปีที่ 8-12 ได้รับสิทธิลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 ปีที่ 13-17 สำหรับการนำผลกำไรกลับมาลงทุน เขต Promotion Zone <ul style="list-style-type: none"> ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลได้ปีที่ 1-5 ได้รับสิทธิลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 ปีที่ 6-10 ได้รับสิทธิลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 50 ปีที่ 11-15 สำหรับการนำผลกำไรกลับมาลงทุน
➤ ภาษีนำเข้า-ส่งออก	เขต Exempted Zone <ul style="list-style-type: none"> ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักร อุปกรณ์สำหรับการก่อสร้างในเขต Exempted Zone
	เขต Promotion Zone <ul style="list-style-type: none"> ได้รับสิทธิลดหย่อนภาษีร้อยละ 50 ระยะเวลา 5 ปี สำหรับการนำเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักร และอุปกรณ์สำหรับการก่อสร้างในเขต Promotion Zone
ด้านไม่ใช่ภาษี	<ul style="list-style-type: none"> One Stop Services สิทธิในการเปิดบัญชีกับธนาคารต่างชาติ ผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ไม่มีข้อจำกัดในการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติหรือนิติบุคคลต่างชาติ ไม่มีข้อจำกัดในการกำหนดราคาสินค้า ไม่มีข้อจำกัดในการรับสมัครงาน

โครงการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา

เป็นที่คาดว่า การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวาส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ เพื่อรองรับการผลิตในอุตสาหกรรมไฮเทค อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงานเป็นหลัก และอุตสาหกรรมการผลิต โดยในช่วงต้นปี 2556 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนของพม่า (Myanmar Investment Commission : MIC) ได้อนุมัติโครงการลงทุนของบริษัท SuZuki Motor บริษัทผลิตรถจักรยานยนต์ของญี่ปุ่นให้เข้ามาตั้งฐานการผลิตในเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา ล่าสุดบริษัทต่างชาติทั้งหมด 45 บริษัท จาก 11 ประเทศ อาทิ ญี่ปุ่น ฮังการี สหภาพยุโรป สหรัฐฯ สิงคโปร์ มาเลเซีย และไทย ได้ยื่นข้อเสนอโครงการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา กับ MIC แล้ว โดยส่วนใหญ่เป็นบริษัทผลิตเสื้อผ้า บริษัทผลิตอาหาร และเครื่องดื่ม บริษัทผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า บริษัทผลิตผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในห้องน้ำ และบริษัทผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

แม้ว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวาจะมีขนาดเล็กกว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย แต่นักวิเคราะห์ห้มองว่า มีศักยภาพเหนือกว่าโครงการทวายในหลายด้าน โดยเฉพาะทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้กับเมืองย่างกุ้ง และยังสามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือที่ปากแม่น้ำย่างกุ้งได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ยังมองว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวาจะเป็นฐานการผลิตสินค้าสำคัญสำหรับทั้งการส่งออก และตอบสนองความต้องการของตลาดภายในประเทศ รวมทั้งเป็นแหล่งดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศที่สำคัญของพม่า ขณะเดียวกันการพัฒนาโครงสร้างของเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวาไม่เพียงแต่เป็นการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ แต่ยังช่วยพัฒนาคุณภาพประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบพื้นที่อีกด้วย

เขตเศรษฐกิจพิเศษ/เขตการค้า/เขตอุตสาหกรรมที่สำคัญของเวียดนาม

สำนักงานส่งเสริมการค้าไทยในต่างประเทศ ณ นครนครโฮจิมินห์ (2558)

เขตเศรษฐกิจพิเศษในเวียดนาม การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) หลายแห่งทั่วประเทศตั้งแต่ปี 2534 ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการดึงดูดเม็ดเงินลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาในเวียดนาม เขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนามแบ่งออกเป็น 3 ประเภทดังนี้

1. Export Processing Zone (EPZ)

เวียดนามมีเขตเศรษฐกิจเป็นครั้งแรก เมื่อปี 2531 เป็นเขตเศรษฐกิจที่รวมอุตสาหกรรม ประเภทต่างๆ ซึ่งเน้นการผลิตสินค้า เพื่อการส่งออกมีการจัดระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้บริการและอำนวยความสะดวกในการผลิต นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนใน EPZ สามารถทำการผลิตรับช่วงต่อ (Sub-contract) และประกอบชิ้นส่วนสินค้า เพื่อการส่งออก อาทิ (Tan Thuan EPZ) ตั้งอยู่ในนครโฮจิมินห์ ซึ่งเป็น Export Processing Zone แห่งแรกของเวียดนาม Linh Trung EPZ I และ Linh Trung EPZ&IP II ในนครโฮจิมินห์ และ Linh Trung EPZ&IP III ในจังหวัด Tay Ninh ทางภาคใต้ของเวียดนาม

แผนภาพที่ 3-10 เขตเศรษฐกิจพิเศษเวียดนาม



ที่มาภาพ : www.ttc-vn.com

2. Industrial Zone (IZ) หรือ Industrial Park เป็นเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ซึ่งเน้นผลิตสินค้า เพื่อจำหน่ายในประเทศเกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในเวียดนามเมื่อปี 2537 ปัจจุบันในเวียดนามมีเขตอุตสาหกรรม 295 แห่ง

2.1 ภาคเหนือ ได้แก่ NomuraHaiphong Industrial Zone ใน Hai Phong Noibai Sai Dong Sai Dong B Thang Long และ Gialam-Hanoi Industrial Zone ในฮานอย และ Tan Truong Industrial Zone ใน Hai Duong เป็นต้น

2.2 ภาคกลาง ได้แก่ Da Nang Aquatic Product Service Industrial Park ในดานัง และ Thuan Yen Industrial Zone ใน Quang Nam เป็นต้น

2.3 ภาคใต้ ได้แก่ Binh Chieu Industrial Zone Cat Lai Industrial Zone Hiep Phuoc Industrial Zone ในโฮจิมินห์ และ Vietnam Singapore Industrial Park ใน Binh Duong เป็นต้น

แผนภาพที่ 3-11 Vietnam Singapore Industrial Park



ที่มาภาพ : www.iesingapore.gov.sg

3. Hing-Tech Zone (HIZ)

Hing-Tech Zone เป็นเขตเศรษฐกิจที่จัดตั้งขึ้น เพื่อส่งเสริมการวิจัย และพัฒนา (R&D) รวมทั้งผลิตสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง อาทิ Hoa Lac HTZ ในฮานอย Da Nang HTZ ในดานัง และ Saigon HIZ ในโฮจิมินห์

แผนภาพที่ 3-12 Hing-Tech Zone (HIZ)



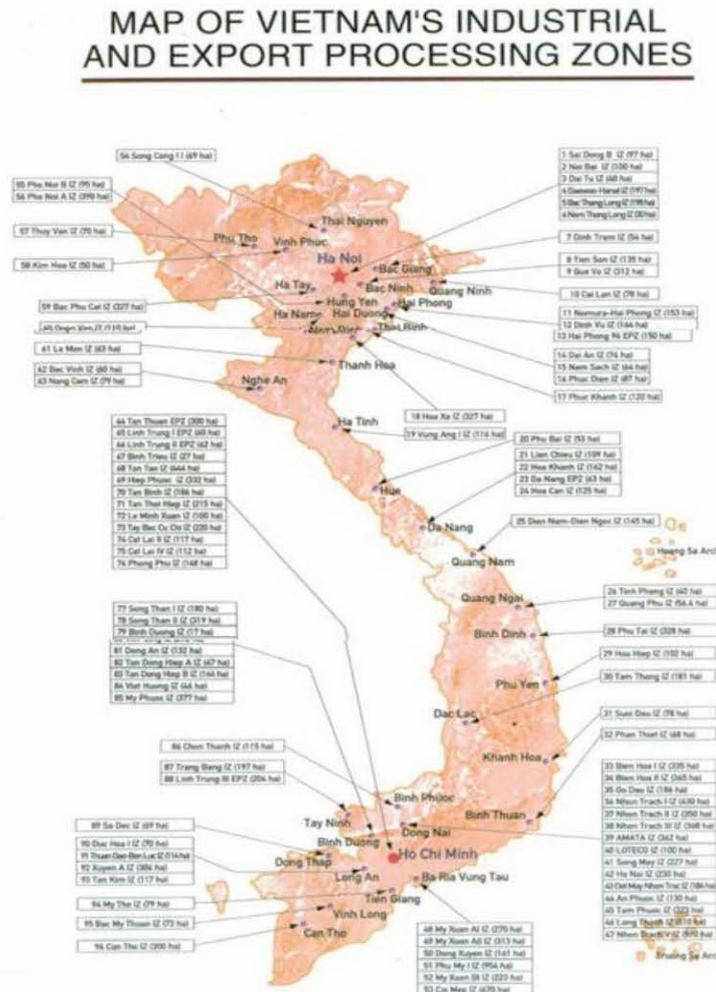
ที่มาภาพ : www.hhttp.gov.vn

ข้อมูลเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญของเวียดนาม

เวียดนามมีเขตอุตสาหกรรมทั้ง Export Processing Zone (EPZ) Industrial Zone (IZ) หรือ Industrial Park และ High-Tech Zone (HTZ) กระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค โดยส่วนใหญ่จะเป็นเขตเศรษฐกิจที่เป็นเขตอุตสาหกรรม จำนวน 295 แห่ง (กันยายน 2557) โดยเป็นเขตเศรษฐกิจอุตสาหกรรมในภาคต่างๆ ดังนี้

1. ภาคเหนือ 62 แห่ง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใน Bac Ninh, Ha Noi, และ Hai Duong
2. ภาคกลาง 43 แห่ง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใน Binh Duong, Ho Chi Minh City และ Dong Nai
3. บริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำโขง 47 แห่ง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใน Can Tho และ Long An

แผนภาพที่ 3-13 Vietnam Industrial and Export Processing Zone



ที่มาภาพ : <http://www.business-in-asia.com>

รายชื่อ และข้อมูลเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญของเวียดนาม

ตารางที่ 3-6 เขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคเหนือ

ชื่อ	พื้นที่ (เฮกตาร์)	ที่ตั้ง	ประเภท อุตสาหกรรม
Nomura-Haiphong Industrial Zone	153	<ul style="list-style-type: none"> - ตั้งอยู่ที่ตำบลเอาฮาย (An Hai) จังหวัดไฮฟอง (Hai Phong) - ห่างจากท่าเรือไฮฟองเพียง 13 กิโลเมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง - ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า - เครื่องจักร ชิ้นส่วนยานยนต์ - อัญมณีและเครื่องประดับ - ผลิตภัณฑ์พลาสติก - อุปกรณ์เครื่องใช้ในบ้านคุณภาพสูง
Thuy Van Industrial Zone	323	<ul style="list-style-type: none"> - จังหวัดฟูเถาะ (Phu Tho) - ห่างจากท่าเรือ Viet Tri River Port 7 กิโลเมตร - ห่างจากสนามบิน Noi Bai 55 กิโลเมตร - รองรับโครงการลงทุนได้ราว 60-100 โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - การผลิตสินค้าเกษตรป่าไม้ - สินค้าหัตถกรรม - การสำรวจและแปรรูปสินแร่มีค่า - เครื่องหนัง สิ่งทอ - ผลิตภัณฑ์พลาสติกคุณภาพสูง - ของเล่นเด็ก - เครื่องมือและอุปกรณ์การเกษตร
Noi Bai Industrial Zone	100	<ul style="list-style-type: none"> - เขตชอกซอน (Soc Son) ในกรุงฮานอย 	<ul style="list-style-type: none"> - อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล - เครื่องใช้ไฟฟ้า - อุตสาหกรรมเบา - อุตสาหกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศ
Thang Long Industrial zone	302	<ul style="list-style-type: none"> - เขตดองอัน (Dong Anh) - อยู่ห่างจากสนามบิน Noi Bai ราว 14 กิโลเมตร 	<ul style="list-style-type: none"> - อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล - เครื่องใช้ไฟฟ้า - อุตสาหกรรมเหล็ก - อุตสาหกรรมยางและพลาสติก

ที่มา : รายงาน “เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ในปี 2557”

ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2557.

ตารางที่ 3-7 เขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคกลาง

ชื่อ	พื้นที่ (เฮกตาร์)	ที่ตั้ง	ประเภท อุตสาหกรรม
Loa Bao Special Trade Economic Zone รัฐบาลให้สิทธิประโยชน์ในการเช่าที่ดินเป็นเวลา 50 ปี และยกเว้นค่าเช่าเป็นเวลา 11 ปี และอนุญาตให้โอนสิทธิให้ผู้อื่นเช่าได้	15,800	- เมืองลาวบาว (Loa Bao) จังหวัด กว่างจิ (Quang Tri)	- อุตสาหกรรมท่องเที่ยว บริการ - สิ่งทอ - อะไหล่เครื่องยนต์ - เกษตรแปรรูป
Danang Aquatic Product Industrial Park	77	- ตั้งอยู่บริเวณเมืองดานัง (Da Nang) - ห่างจากใจกลางเมืองราว 3.5 กิโลเมตร - ห่างจากท่าเรือ Tien Sa ประมาณ 2.5 กิโลเมตร - ห่างจากสนามบิน Da Nang 5 กิโลเมตร	- อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล - บริการโลจิสติกส์ด้านการประมง

ที่มา : รายงาน “เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ในปี 2557”
ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2557.

ตารางที่ 3-8 เขตเศรษฐกิจพิเศษในภาคใต้

ชื่อ	พื้นที่ (เฮกตาร์)	ที่ตั้ง	ประเภท อุตสาหกรรม
Loa Bao Special Trade Economic Zone รัฐบาลให้สิทธิประโยชน์ในการเช่าที่ดินเป็นเวลา 50 ปี และยกเว้นค่าเช่าเป็นเวลา 11 ปี และอนุญาตให้โอนสิทธิให้ผู้อื่นเช่าได้	15,800	- เมืองลาวบาว (Loa Bao) จังหวัด กว่างจิ (Quang Tri)	- อุตสาหกรรมท่องเที่ยว บริการ - สิ่งทอ - อะไหล่เครื่องยนต์ - เกษตรแปรรูป
Danang Aquatic Product Industrial Park	77	- ตั้งอยู่บริเวณเมืองดานัง (Da Nang) - ห่างจากใจกลางเมืองราว 3.5 กิโลเมตร - ห่างจากท่าเรือ Tien Sa ประมาณ 2.5 กิโลเมตร - ห่างจากสนามบิน Da Nang 5 กิโลเมตร	- อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเล - บริการโลจิสติกส์ด้านการประมง
Amata City Bien Hoa (อมตะซิตี้ เบียนหัว)	700	- อมตะซิตี้ เบียนหัว เวียดนาม ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 1 เชื่อมต่อกับภาคใต้และภาคเหนือของเวียดนาม - ห่างจาก Ho Chi Minh City 30 กิโลเมตร - ห่างจากตัวเมือง Bien Hoa City 5 กิโลเมตร - ห่างจากสนามบิน Tan Son Nhat 35 กิโลเมตร - ห่างจากท่าเรือ Saigon Port 32 กิโลเมตร - ห่างจากท่าเรือ New Saigon 25 กิโลเมตร - ห่างจากท่าเรือ Phu My 40 กิโลเมตร	- ยานยนต์และชิ้นส่วน - สิ่งทอ - อิเล็กทรอนิกส์ - พลาสติก

ที่มา : รายงาน “เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ในปี 2557”

ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2557.

สิทธิประโยชน์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษเวียดนาม

ตารางที่ 3-9 การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเวียดนาม นักลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ในด้านต่างๆ สรุปได้ดังนี้

สิทธิประโยชน์	รายละเอียด
ด้านภาษี	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับการยกเว้นภาษีการค้า และภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) รวมทั้งภาษีนำเข้าสินค้า สำหรับกิจการใน Export Processing Zone - นักลงทุนไทยและประเทศอื่นๆ อีก 60 ประเทศได้สิทธิการยกเว้นการเก็บภาษีนำเข้า - การลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยเก็บภาษีในอัตราร้อยละ 10-20 จากอัตราปกติร้อยละ 25 ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของแต่ละกิจการ
ด้านที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> - สิทธิในการเช่าที่ดินระยะยาวโดยเสียค่าธรรมเนียมในการใช้ที่ดิน และได้รับสิทธิ ในการใช้ที่ดินสูงสุด 50-70 ปี หรืออาจขยายถึง 90 ปี หากเป็นโครงการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริมเป็นพิเศษ - เช่าช่วงต่อ (Sub-lease) ที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษได้ - นักลงทุนได้รับความคุ้มครองทั้งกิจการ และทรัพย์สิน - ปกป้องสิทธิในทรัพย์สิน อุตสาหกรรม และผลประโยชน์ในการถ่ายทอดเทคโนโลยี ในเวียดนาม - ปกป้องผลประโยชน์ของนักลงทุนอย่างสมเหตุสมผล - สิทธิในการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและทรัพย์สินทางปัญญาในเวียดนาม เพื่อป้องกันการละเมิดลิขสิทธิ์ - การคิดค่าสาธารณูปโภคในอัตราที่เท่าเทียมของต่างชาติและชาวเวียดนาม
การคุ้มครองการลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> - นักลงทุนได้รับความคุ้มครองทั้งกิจการ และทรัพย์สิน - ปกป้องสิทธิในทรัพย์สิน อุตสาหกรรม และผลประโยชน์ในการถ่ายทอดเทคโนโลยี ในเวียดนาม - ปกป้องผลประโยชน์ของนักลงทุนอย่างสมเหตุสมผล - สิทธิในการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและทรัพย์สินทางปัญญาในเวียดนาม เพื่อป้องกันการละเมิดลิขสิทธิ์ - การคิดค่าสาธารณูปโภคในอัตราที่เท่าเทียมของต่างชาติและชาวเวียดนาม

ที่มา : รายงาน “เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ในปี 2557”

ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2557.

ตารางที่ 3-9 (ต่อ) การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเวียดนาม นักลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ในด้านต่างๆ สรุปได้ดังนี้

สิทธิประโยชน์	รายละเอียด
การโอนเงินออกนอกประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งผลกำไรกลับประเทศได้อย่างเสรี โดยรัฐบาลเวียดนามได้ประกาศยกเลิกการเก็บภาษีจากผลกำไรที่โอนกลับประเทศ (Profit Remittance Tax) ตั้งแต่ 1 มกราคม 2547 ดังนั้นเมื่อนักลงทุนชำระภาษีในเวียดนามครบถ้วนแล้ว สามารถนำหลักฐานการชำระภาษีดังกล่าวมาแสดงเพื่อขอโอนกำไรกลับประเทศได้โดยไม่ต้องเสียภาษีอีก และนักลงทุนสามารถโอนกำไรกลับประเทศได้ปีละ 4 ครั้ง หรือรายไตรมาส
สิทธิประโยชน์อื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะเวลาในการอนุมัติการลงทุนใช้เวลาประมาณ 15 วัน เทียบกับการลงทุนนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งใช้เวลาประมาณ 60 วัน - สามารถดำเนินการผลิตได้อย่างเสรี - สามารถคัดเลือกและจ้างแรงงานต่างชาติได้ ในกรณีที่ไม่สามารถหาแรงงานชาวเวียดนามที่มีคุณสมบัติเหมาะสมได้ - ธุรกิจก่อสร้าง สามารถเริ่มดำเนินการได้ทันทีเมื่อได้รับการอนุมัติแบบการก่อสร้าง - เปิดบัญชีกับธนาคารต่างชาติเพื่อประกอบการกู้ยืมเงินในกรณีที่ผู้ให้กู้ต่างชาติระบุเงื่อนไขดังกล่าว แต่ทั้งนี้ต้องได้รับอนุมัติจากธนาคารกลางของเวียดนาม (State Bank of Vietnam) ก่อน จึงจะเปิดบัญชีได้

ที่มา : รายงาน “เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ปี 2557” ธนาคารแห่งประเทศไทย (2557)

นอกจากสิทธิประโยชน์ข้างต้นแล้วแต่ละเขตเศรษฐกิจยังมีสิทธิประโยชน์อื่นๆ ตัวอย่างดังนี้

1. Tan Thuan Export Processing Zone (Tan Thuan EPZ)

Tan Thuan Export Processing Zone เป็นเขตอุตสาหกรรมแปรรูปส่งออกแห่งแรกของเวียดนามมีพื้นที่รวมกว่า 300 เฮกเตอร์เกิดจากการร่วมทุนระหว่าง Tan Thuan Industrial Promotion ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของเวียดนาม และ Central Trading and Development Group ของไต้หวัน ก่อตั้งขึ้นในปี 2534 บริเวณ Dist.7 ของนครโฮจิมินห์ และอยู่ใกล้กับท่าเรือในนครโฮจิมินห์ 4 แห่ง ได้แก่ Ben Nghe Tan Thuan, Saigon และ VICT1 รวมถึงยังอยู่ห่างจากสนามบินนานาชาติ Tan Son Nhat

(เป็นสนามบินที่มีความสำคัญ และมีขนาดใหญ่ที่สุดของเวียดนาม) เพียง 12 กิโลเมตร ขณะเดียวกัน ภายในบริเวณ EPZ มีระบบสาธารณูปโภคครบครัน ทั้งในด้านการคมนาคมขนส่ง พลังงาน ระบบน้ำ และระบบกำจัดของเสีย เป็นต้น

การลงทุนใน Tan Thuan Export Processing Zone ในปี 2558 มีการลงทุนรวมทั้งสิ้น 1.567 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ มีการจ้างงาน 65,000 ตำแหน่งใน 157 บริษัท ซึ่งเป็นบริษัทของ ญี่ปุ่น 60 บริษัท ไต้หวัน 40 บริษัท เกาหลีใต้ 6 บริษัท และประเทศอื่นๆ 51 บริษัท

แผนภาพที่ 3-14 Tan Thuan Export Processing Zone



ที่มา : รายงาน “เศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศ CLMV ในปี 2557”
ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2557.

สิทธิประโยชน์การลงทุนใน Tan Thuan Export Processing Zone

สิทธิประโยชน์ด้านภาษี

1. โครงการลงทุนได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax) เป็นระยะเวลา 4 ปีนับตั้งแต่ปีแรก ที่ประกอบผลประกอบการมีกำไร และได้รับลดหย่อนภาษีลงร้อยละ 50 ในอีก 4 ปีถัดมา (สำหรับโครงการลงทุนที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และโครงการลงทุนเกี่ยวกับซอฟต์แวร์ที่ผ่านการพิจารณาโดย Ho Chi Minh City Export Processing Zone Authority หรือ (HEPZA) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี) หลังจากนั้นเสียภาษีในอัตรากดตีที่ร้อยละ 10

2. สำหรับโครงการลงทุนในภาคบริการได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 2 ปี หลังจากนั้นเสียภาษีในอัตราร้อยละ 15

3. คืนภาษีการลงทุน (Reinvestment Tax) ภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 ปีหลังจากผลประกอบการมีกำไร

สิทธิประโยชน์อื่นๆ

1. บริษัทต่างชาติสามารถจ้างแรงงานเวียดนามได้โดยตรง
 2. สามารถใช้เงินตราต่างประเทศสำหรับทำธุรกรรมภายใน Tan Thuan EPZ
 3. สิทธิการเช่าที่ดินสามารถโอนให้แก่บุคคลที่สามได้
2. Bien Hoa 2 Industrial Zone (Bien Hoa 2 IZ)

ก่อตั้งขึ้นโดยบริษัท SONADEZI ของเวียดนามเมื่อปี 2538 มีพื้นที่ 365 เฮกเตอร์ ตั้งอยู่ที่เมือง Bien Hoa ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของจังหวัด Dong Nai อยู่ห่างจากนครโฮจิมินห์ และสนามบินนานาชาติ Tan Son Nhat เป็นระยะทางราว 30 กิโลเมตร และอยู่ห่างจาก Dong Nai เพียง 2 กิโลเมตร

สิทธิประโยชน์การลงทุนใน Tan Thuan Export Processing Zone

สิทธิประโยชน์ ค่าเช่าที่ดินที่เป็นระยะเวลา 30-35 ปี และสามารถแบ่งชำระค่าเช่าที่ดินเป็นงวดๆ ได้หากชำระค่าเช่าที่ดินงวดละ 5-15 ปี จะได้รับส่วนลดร้อยละ 5-15 ของอัตราค่าเช่า

2. Nomura-Haiphong Industrial Zone (Nomura-Haiphong IZ)

Nomura-Haiphong Industrial Zone เกิดจากการร่วมทุนระหว่าง Haiphong Industrial Zone Development Company ของเวียดนาม และ JAFECO Investment (Asia Pacific) Ltd. ของญี่ปุ่น มีพื้นที่ 153 เฮกเตอร์ เปิดดำเนินการในปี 2537 ตั้งอยู่ในจังหวัด Hai Phong

สิทธิประโยชน์การลงทุนใน Nomura-Haiphong Industrial Zone

สิทธิประโยชน์ด้านภาษี อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax) เป็นระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่ปีที่ผลประกอบการมีกำไร

สิทธิประโยชน์อื่นๆ

1. Haiphong Export Processing and Industrial Zone Authority (HEPIZA) ให้การอุดหนุนค่าใช้จ่ายในการอบรมแรงงานท้องถิ่นร้อยละ 20-30 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด รวมทั้งมีบริการจัดหา และคัดเลือกแรงงาน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย
2. ยกเว้นค่าเช่าสำหรับที่ดินประเภท Natural Land เป็นระยะเวลา 5-15 ปี

แผนภาพที่ 3-15 Nomura-Haiphong Industrial Zone



ที่มาภาพ : www.hpnomura.com

3. Thuy Van Industrial Zone

Thuy Van Industrial Zone จัดตั้งขึ้นโดย Phu Tho Management Board of Industrial Zone ของเวียดนาม เมื่อปี 2540 มีพื้นที่ 323 เฮกเตอร์ ตั้งอยู่จังหวัด Pho Tho ห่างจากท่าเรือ Viet tri River Port 7 กิโลเมตร และห่างจากสนามบิน Noi Bai 55 กิโลเมตร และ 80 กิโลเมตรจากกรุงฮานอย

สิทธิประโยชน์การลงทุนใน Thuy Van Industrial Zone

สิทธิประโยชน์ด้านภาษี

1. โครงการลงทุนจากต่างประเทศต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax) ร้อยละ 10 แต่มีสิทธิลดหย่อนหรือยกเว้นภาษีในช่วง 8 ปีแรก (นักลงทุนจะได้รับการอุดหนุนจากทางจังหวัดไม่ต้องเสียภาษีใน 4 ปีแรก และเสียเพียงครั้งเดียวหรือร้อยละ 5 ใน 4 ปีถัดมา)
2. โครงการลงทุนจากต่างประเทศ เสียภาษีการโอนกำไรออกนอกประเทศอัตราเพียงร้อยละ 3 (จากอัตราภาษีปกติอยู่ที่ร้อยละ 5, 7 และ 10 ขึ้นอยู่กับโครงการลงทุนแต่ละแห่ง)

สิทธิประโยชน์ด้านที่ดิน

1. นักลงทุนสามารถชำระค่าเช่าที่ดินเมื่อใดก็ได้ภายในระยะเวลา 5 ปี นับจากวันที่ลงนามในสัญญาเช่า และจะได้รับส่วนลดค่าเช่าลงร้อยละ 50 สำหรับการเช่าที่ดินในระยะเวลา 5 ปีต่อมา

2. โครงการลงทุนที่มีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของจังหวัด มีการจ้างแรงงาน 1,000 คนขึ้นไป หรือมีเงินลงทุนตั้งแต่ 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขึ้นไปจะได้สิทธิพิเศษในการเสียค่าเช่าที่ดินต่ำกว่า 0.15 ดอลลาร์สหรัฐ/ตารางเมตร/ปี

สิทธิประโยชน์อื่นๆ : การอบรมแรงงาน

โครงการลงทุนจะได้รับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายในการอบรมแรงงานสำหรับการจ้างงานครั้งแรกเป็นเงิน 5000,000 ดอลลาร์ต่อคน และในกรณีที่มีการจ้างแรงงาน ตั้งแต่ 500 คนขึ้นไป จะได้รับการอุดหนุนค่าใช้จ่ายในการอบรมแรงงานเป็นเงิน 1,000,000 ดอลลาร์ต่อคน นอกจากนี้หากเป็นการผลิตสินค้า เพื่อส่งออกเกินกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิตทั้งหมดจะได้รับเงินอุดหนุนเพิ่มเติมอีก 300,000 ดอลลาร์ต่อคน

5. Dungquat Economic Zone

Dungquat Economic Zone จัดตั้งขึ้นโดยรัฐบาลเวียดนามตั้งอยู่ในพื้นที่ของ 2 จังหวัด คือจังหวัด Quang Ngai และจังหวัด Quang Nam ในภาคกลางของเวียดนามอยู่ห่างจากเมืองฮานอย 880 กิโลเมตร และสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือน้ำลึก Dung Quat สนามบินนานาชาติ Chu Lai และเมืองใหม่ Van Tuong ได้ Dungquat Economic Zone เป็นเขตเศรษฐกิจแห่งแรกที่มีการลงทุน ในอุตสาหกรรมปิโตรเคมี และการกลั่นน้ำมัน (ปัจจุบันมีโครงการก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมัน Dung Quat ซึ่งเป็นโรงกลั่นน้ำมันแห่งแรกของเวียดนาม)

สิทธิประโยชน์การลงทุนใน Dungquat Economic Zone

สิทธิประโยชน์ด้านภาษี

ภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax)

1. โครงการลงทุนทุกประเภทได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลจากอัตราปกติร้อยละ 28 เหลือร้อยละ 10 เป็นระยะเวลา 15 ปี อย่างไรก็ตามในช่วงระยะเวลา 15 ปีนั้น หากธุรกิจมีกำไรเมื่อใดก็จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลในช่วง 4 ปีแรกที่ผลประกอบการมีกำไร หลังจากนั้นจะได้รับลดหย่อนภาษีลงครึ่งหนึ่ง (เหลือร้อยละ 5) เป็นเวลา 9 ปี แต่ทั้งนี้ระยะเวลาที่ได้รับยกเว้น/ลดหย่อนภาษีโดยรวมจะต้องไม่เกิน 15 ปีหากพ้นจากระยะนี้ไปแล้วผู้ประกอบการต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราปกติ

2. โครงการลงทุนที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงหรือโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ได้รับการพิจารณาว่ามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของภาคกลาง จะเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 10 ตลอดอายุของโครงการ (จากอัตราปกติร้อยละ 28)

ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา (Personal Income Tax)

นักลงทุน และแรงงานใน Dungquat Economic Zone เสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา เพียงครั้งหนึ่งของอัตราที่ทางการกำหนด

ภาษีศุลกากร

1. ยกเว้นภาษีนำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบ อุปกรณ์ และสินค้าชั้นกลางในช่วง 5 ปีแรกของการดำเนินงาน
2. ยกเว้นภาษีนำเข้าเครื่องมือ และเครื่องจักรที่เป็นสินค้าถาวร

สรุป

รัฐบาลเร่งผลักดันสำหรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยเร่งผลักดันการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน โดยตั้งเป้าหมายที่จะเร่งลงทุนในอีก 5 ปีข้างหน้าในวงเงิน 15 ล้านล้านบาท (\$4 3BUSD) โดยแบ่งการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานดังนี้

1. สนามบินอู่ตะเภา (U-TAPAO International AIRPORT) 200,000 ล้านบาท (\$5.7 BUSD)
2. เมืองใหม่ และโรงพยาบาล (New Cities/Hospitals) 400,000 ล้านบาท (\$11.5 BUSD)
3. ท่าเรือมาบตาพุด (Map Taphut port) 10,150 ล้านบาท (\$0.5 BUSD)
4. ท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabung port) 88,000 ล้านบาท (\$2.5 BUSD)
5. รถไฟฟ้าความเร็วสูง (High-Speed Train) 158,000 ล้านบาท (\$4.5 BUSD)
6. รถไฟทางคู่ (Dual-Track Railway) 64,300 ล้านบาท (\$1.8 BUSD)
7. มอเตอร์เวย์ (Motorway) 35,300 ล้านบาท (\$1 BUSD)
8. อุตสาหกรรม (Industry) 500,000 ล้านบาท (\$14 BUSD)
9. การท่องเที่ยว (Tourism) 200,000 ล้านบาท (\$5.7 BUSD)

โดยตั้งเป้าที่จะรองรับท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 รองรับผู้สินค้าเป็น 18 ล้านตู้ต่อปี สนามบินอู่ตะเภารองรับผู้โดยสาร 3 ล้านคนต่อปี รถไฟทางคู่ เพื่อเชื่อมโยงท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด รถไฟฟ้าความเร็วสูง (กรุงเทพ-ระยอง) ที่ผ่านมาปฏิเสธไม่ได้เลยว่าโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก เป็นการลงทุนใน Mega Project ของประเทศอีกครั้งหนึ่ง นับตั้งแต่โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออกหรืออีสเทิร์นซีบอร์ดที่ริเริ่มโครงการ ในสมัยพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เมื่อปี พ.ศ.2524 โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดเป็นฐานการผลิตสำคัญของประเทศมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งประกอบไปด้วยโครงการต่างๆ ทั้งกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และ

กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนอุปกรณ์ มีเบิกเงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 1.9 ล้านบาทโดยการลงทุนจากภาคเอกชน ส่วนภาครัฐได้ลงทุนสร้างศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานมูลค่าถึง 3 แสนล้านบาท ก่อให้โครงการดังกล่าวได้ผลักดันในกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีขึ้นชั้นติดอันดับของอาเซียน การบริหารงานของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ถ้าวางแบบมาเหมือนกับโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด คือมีกฎหมายการจัดตั้งสำนักงานการบริหารงานพื้นที่ที่จะพัฒนาขึ้นเป็นเฉพาะเพื่ออำนวยความสะดวก และความคล่องตัวให้บริการแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว

โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก EEC นั้นจะดำเนินการในเขตพื้นที่เป้าหมาย 3 จังหวัด ประกอบไปด้วย ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่เดิมที่อยู่ในโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก ซึ่งเป็นพื้นที่ที่จัดได้ว่ามีศักยภาพ และเป็นฐานการผลิตที่สำคัญ ประกอบกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) ได้มีการพิจารณาถึงแนวทางการพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ตามนโยบายของรัฐบาล และการเชื่อมโยงกับการค้าชายแดน และการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยวางแนวทางการขับเคลื่อน เพื่อเพิ่มศักยภาพ และขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สร้างแต้มต่อทางการค้าให้กับเศรษฐกิจของประเทศ พร้อมกับเติบโตโดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติ ลดความเลื่อมล้ำผลักดันสู่เป้าหมายที่ตั้งเอาไว้อย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ตามแนวเศรษฐกิจพอเพียง และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนของรัฐบาล โดยเฉพาะการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มอุตสาหกรรม พลังงานปิโตรเคมี โลจิสติกส์ และเชื่อมโยงของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของประเทศ อีกทั้งแผนยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560) ได้วางเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยแบ่งเป็นภารกิจ ดังนี้

ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply chain Enhancement)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มโอกาส และศักยภาพในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้า และบริการในพื้นที่เมืองชายแดน

ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation-Enhancement)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่ง และเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการ และขยายเครือข่ายผู้ให้บริการ โลจิสติกส์
 ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)
 ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนา และจัดกำลังคน
 ยุทธศาสตร์ ที่ 7 พัฒนาระบบติดตาม และประเมินผล เพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring
 System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
 และในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) นั้นได้ลงยุทธศาสตร์ไว้ 6 ด้าน

1. ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
2. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
3. ยุทธศาสตร์การพัฒนา และเสริมสร้างศักยภาพคน
4. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาค และเท่าเทียมทางสังคม
5. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
6. ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุล และพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

จากแผนยุทธศาสตร์ชาติ และยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
 มุ่งมั่นที่จะพัฒนา และส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน และความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของ
 ประเทศแบบยั่งยืน และธนาคารโลกได้จัดอันดับความสามารถทางการแข่งขันของประเทศไทย
 ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และ โลจิสติกส์

The 2016 Logistics Performance Index and It's Indicators ได้จัดอันดับความสามารถ
 ในการแข่งขันของประเทศไทย LPI Overall ถึงค ปรี่ 4.14 คะแนน มาเลเซียได้ 3.43 คะแนน ไทย
 ได้ 3.26 คะแนน Infrastructure ถึงค ปรี่ได้ 4.2 คะแนน มาเลเซียได้ 3.45 คะแนน และไทยได้ 3.12
 คะแนน Thailand's Overall LPI score across The years.

Thailand's Overall LPI Score across the years.

เมื่อปี 2010 ไทยจัดอันดับที่ 35 ปี 2012 อันดับที่ 38 ปี 2014 อันดับที่ 35 แต่ในปี 2016
 ไทยถูกลดอันดับไปอยู่อันดับที่ 45 หากเปรียบเทียบกับภูมิภาคอาเซียนตะวันออก ปี 2014 ไทยได้
 คะแนนเฉลี่ย 3.4 3 EAP คะแนนเฉลี่ย 2.85 ปี 2016 ไทยได้คะแนนเฉลี่ย 3.26 EAP ได้คะแนนเฉลี่ย
 3.16 หากเปรียบเทียบโลจิสติกส์ของประเทศเอเชียแล้วไล่เรียงตามลำดับดังนี้ ถึงค ปรี่ มาเลเซีย
 ไทย อินโดนีเซีย เวียดนาม บรูไน ฟิลิปปินส์ กัมพูชา พม่า และสปป.ลาว การสร้างขีดความสามารถ
 ในการแข่งขันของประเทศสถานการณ์โดยสิ่งแวดล้อม และแนวโน้ม จากอัตราการขยายตัวทาง
 เศรษฐกิจที่ถดถอย และผันผวนอัตราการส่งออกของประเทศ ซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศปรับ
 ลดลงจาก 9.8% ในระหว่างปี 2545-2549 และในระหว่างปี 2555-2558 ในอัตรา 2% ก่อให้เกิดการ
 ชะลอตัวของการลงทุนทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนโดยขยายตัวเพียง 2.3% ต่อปี ระหว่างปี 2550-

2558 ต้นทุนด้านแรงงานที่เพิ่มขึ้นก่อให้เกิดการสูญเสียการได้เปรียบทางการค้ามีการย้ายฐานการผลิตสินค้าหลายชนิดไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่ยังมีต้นทุนแรงงานที่ถูกกว่าประเทศไทย ประกอบกับสถานะภาพทางการเมือง และนโยบายด้านเศรษฐกิจไม่มีความมั่นคง การอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจยังไม่ได้รับการปฏิรูปจากภาครัฐตามความต้องการของภาคเอกชน กฎระเบียบ และกฎหมายที่ล่าช้าไม่ทันสมัย ช้าช้อนยุ่งยากให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายไม่โปร่งใสขาดประสิทธิภาพปัญหาคอร์ปชั่น และการขัดแย้งผลประโยชน์ล้วนแล้วแต่เป็นตัวบั่นทอนความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยมาตลอด ซึ่งอยากต่อการแก้ไขการลงทุนในภาครัฐใช้เวลาานกว่าแต่ละโครงการจะได้รับการพิจารณาอนุมัติงบประมาณผิดกับประเทศที่เป็นคู่แข่งทางการค้ากับประเทศไทยอย่างเช่น มาเลเซีย สิงคโปร์ รวมทั้งประเทศจีนสามารถเดินไปตามยุทธศาสตร์ที่ประเทศไต้หวันได้วางไว้มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างรวดเร็วทันต่อสถานการณ์การแข่งขันทางการค้าต้นทุนการขนส่งของประเทศไทยยังสูงเมื่อเปรียบเทียบกับอีกหลายประเทศยังคงยึดติดกับการขนส่งทางรถยนต์มีการสูญเสียค่าของการขนส่งที่ยาวกลับมีลักษณะการวิ่งขาเดียวก่อให้เกิดการสูญเสียพลังงาน โดยเปล่าประโยชน์แต่ภูมิภาคเอเชียนั้นยังคงเป็นศูนย์กลาง และฐานการผลิตรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจของโลก โคนที่ประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่มีที่ตั้งได้เปรียบในเชิงยุทธศาสตร์ และสามารถเชื่อมโยงไปยัง ASEAN มีโครงสร้างพื้นฐาน และศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลาง การค้า และการลงทุน และขนส่งโลจิสติกส์ภูมิภาค

บทที่ 4

บทบาท และปัญหาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีวัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) ทางด้านการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่ม CLMV Malaysia และ Singapore

2. เพื่อศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกต่อความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อพัฒนาขีดความสามารถและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้าน โลจิสติกส์ของภูมิภาค Logistic Hub

3. เพื่อศึกษาถึงปัญหา และผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมที่ควรจะได้รับบริการแก้ไขจากภาครัฐ เพื่อก่อให้เกิดความยั่งยืน มั่นคง ต่อ โลจิสติกส์ของประเทศ

โดยในวิธีการศึกษาค้นคว้าวิจัยและรวบรวมข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมา กำหนดเป็นคำถามในการศึกษาวิจัย หลังจากรวบรวมข้อมูล เพื่อที่จะได้ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลภาคสนาม สำหรับการนำข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์บทสรุปและนำเสนอข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ที่รวบรวมแต่ละประเด็นและวัตถุประสงค์ในการวิจัยที่ตั้งไว้ ดังต่อไปนี้

1. การศึกษารวบรวมข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อที่จะใช้เป็นกรอบแนวทางการคิดในการศึกษาและประกอบคำวิจารณ์ต่างๆที่จะปรากฏขึ้น โดยที่ผู้ศึกษาวิจัยนั้นได้ศึกษาทางด้านสื่อต่างๆ เช่น Internet Social Media จากบทความวารสาร Website ที่เกี่ยวข้องและศึกษารวบรวมข้อมูลจากงานวิจัยที่มีผู้ศึกษาและเผยแพร่ในแง่มุมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อนำมาสรุปประเด็นที่สำคัญเท่านั้น

2. จากการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ในเชิงลึก (In-depth Interview) โดยเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) โดยใช้วิธีเลือกแบบเฉพาะ (Purposive Sampling)

ผู้ที่ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ในการวิจัยครั้งนี้

1. ภาคเอกชน
2. ภาครัฐ
3. สมาพันธ์ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย สหพันธ์ขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
4. สมาคมการค้าผู้ให้บริการ โลจิสติกส์

โดยมีเกณฑ์ในการคัดเลือกดังนี้

1. เป็นผู้ที่ปฏิบัติและมีประสบการณ์ของทางภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับโลจิสติกส์ที่มีความรู้และความเข้าใจถึงโครงสร้างพื้นฐานทางด้าน โลจิสติกส์ของประเทศเข้าใจถึงความสามารถในด้านการแข่งขันของประเทศ
2. เป็นผู้ที่ปฏิบัติ มีประสบการณ์ของภาครัฐ ควบคุมกำกับดูแล และเป็นผู้ที่บังคับใช้ ทั้กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ และเข้าใจยุทธศาสตร์ชาติ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้าน โลจิสติกส์
3. เป็นผู้นำองค์กรของภาคเอกชนในส่วนที่เกี่ยวข้องในฐานะผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศ เข้าใจถึงปัญหาต่างๆ ทางด้าน โลจิสติกส์ทั้งทางด้าน โครงสร้างพื้นฐานและปัญหาทางด้านกฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวยความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

เครื่องมือที่ใช้เก็บข้อมูล

ในการทำการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ การรวบรวมวิจัย และข้อมูลเชิงลึกนั้น เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูล พร้อมคำตอบที่เป็นจริง ครบคลุมประเด็นให้มากที่สุด สมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยต้องค้นหา และใช้เทคนิคหลายๆ ด้าน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูล ข้อเท็จจริงของการวิจัย ใช้ความสัมพันธ์ และสานสัมพันธ์อันดีในการเก็บรวบรวมข้อมูล อีกทั้งเป็นบุคคลที่อยู่ในวงการโลจิสติกส์ เนื่องจากในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งได้ค้นคว้าข้อมูลทั้งทางด้านเอกสารงานวิจัย สื่อทางเว็บไซต์ อินเทอร์เน็ต โซเชียลมีเดียต่างๆ และการใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ที่เป็นเครื่องมือศึกษา อีกทั้งรวบรวมข้อมูลต่างๆ ดังนี้

1. ข้อมูลทางด้านเอกสาร ผู้วิจัยได้ค้นคว้าและข้อมูลโดยการค้นทาง Internet Website ต่างๆ โดยใช้คอมพิวเตอร์ สืบหาข้อมูลต่างๆ และรวบรวมจากตำราต่างๆ รวมไปถึงแนวความคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
2. การสัมภาษณ์เชิงลึกสามารถทำได้ถึง 2 ระดับ

2.1 การสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ คือการปิด-เวลา และสถานที่ที่แน่นอน เพื่อขออนุญาตสัมภาษณ์

2.2 การสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการ นักคุยเป็นการส่วนตัว ไม่เป็นไปอย่างทางการ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลสำหรับสัมภาษณ์

1. การกำหนดประเด็นคำถามเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์เชิงลึก (In depth Interview) โดยผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์ แบบผสมผสาน ทั้งมีการสัมภาษณ์อย่างเป็นทางการ และไม่เป็นทางการ เพื่อคัดแยกผู้ที่ให้ข้อมูล โดยที่ต้องตั้งแนวคำถามหลักไว้ล่วงหน้าแบบเปิดกว้าง แต่ต้องอยู่ในประเด็น และวัตถุประสงค์ของการวิจัยในครั้งนี้ โดยไม่ได้กำหนดเรียงประเด็นคำถาม เป็นลักษณะของการพูดคุย ขอข้อเสนอแนะ คำชี้แนะประเด็นความเห็น โดยภาพรวม และประเด็นความเห็นโดยส่วนตัว การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก หรือการสัมภาษณ์แบบมีจุดสนใจ โดยเฉพาะการสัมภาษณ์แบบเจาะจงที่เป็นจุดสนใจ และตรงกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้ที่ให้ข้อมูล และถูกสัมภาษณ์นั้น เป็นผู้ที่มีความรู้ประสบการณ์ทางด้านโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยเฉพาะ ทำให้สามารถรวบรวมข้อมูลได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์

2. ใช้วิธีการจดบันทึก และการบันทึกเสียงของผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ

วิธีการบันทึกเสียง จดบันทึกโดยละเอียดระหว่างการสัมภาษณ์ และสนทนา การบันทึกเสียงจะเป็นเครื่องมือในการนำข้อมูลมาสรุป และไม่หลุดในประเด็นที่สำคัญ สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการจด และบันทึกเสียงมาเรียบเรียงข้อมูล ให้มีความสำคัญก่อน และหลังในการทำเอกสารการวิจัย แต่การบันทึกเสียงข้อมูลนั้นจำเป็นที่จะต้องได้รับอนุญาตทุกครั้งจากผู้ให้ข้อมูลที่ยินยอมให้มีการบันทึกเสียง โดยใช้เครื่องมือบันทึกเสียงเป็นเครื่องมือช่วยในการวิจัย เพื่อไม่ให้เป็นการกีดกัน หรือมีสภาพไม่เป็นไปตามธรรมชาติของการสนทนา และขอสัมภาษณ์

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย มีขั้นตอนการดำเนินการดังต่อไปนี้

2.1 การสร้างเครื่องมือแบบสัมภาษณ์ และคำถามประเด็นที่จะขอสัมภาษณ์ ซึ่งเป็นเครื่องมือการวิจัยผ่านการตรวจสอบเชิงเนื้อหา (Content Validity) จากผู้เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์การทำงานวิจัย

2.2 การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลตามประเด็นแนวทางการวิจัย และวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้แล้ว

2.3 การนำข้อมูลที่สัมภาษณ์มาวิเคราะห์ จัดลำดับความสัมพันธ์โดยจัดเรียงเป็นหมวด และกลุ่มข้อมูลที่สำคัญ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การทำวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่ได้มาทำการศึกษาจากข้อมูลเอกสารต่างๆ (Documentary Research) ผู้วิจัยได้รวบรวมศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เผยแพร่ทางวิทยุ แนวคิด บทความต่างๆ เอกสารนำเสนอ วารสารทางด้านวิชาการ งานสืบค้นข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Internet) สื่อ Social Media ต่างๆ และงานวิจัยที่ได้เคยมีผู้ศึกษาค้นคว้า วิจัยที่เกี่ยวข้องกับทางด้าน โลจิสติกส์ และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อนำมาเผยแพร่

2. การรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (Interview)

2.1 ผู้วิจัยได้กำหนดวันนัดหมายขอสัมภาษณ์กับผู้ให้ข้อมูล

2.2 ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์โดยใช้เครื่องมือ และเครื่องบันทึกเสียงเป็นอุปกรณ์ช่วยจดบันทึกในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล

2.3 ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูล แล้วนำมาวิเคราะห์ พร้อมทั้งประเมินความสำคัญ แยกแยะประเด็นเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เท่านั้น เพื่อให้ข้อมูลเป็นไปตามหลักวิชาการตามระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

การส่งเสริม พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

การที่จะพัฒนาประเทศชาติ พัฒนาเศรษฐกิจ และพัฒนาแรงงานในประเทศ ต้องอาศัยปัจจัยหลายๆ อย่างมาสนับสนุน ซึ่งประเทศไทยเองก็ตั้งความหวังว่าจะเดินหน้า เพื่อไปให้ถึงจุดที่สามารถเป็นผู้นำให้กับประเทศอื่นๆ ได้อย่างไม่มีข้อกังขา โดยต้องเร่งเดินหน้าประเทศไทยให้ไปสู่ยุคไทยแลนด์ 4.0 ให้ได้โดยเร็วที่สุด และเมื่อตัดสินใจอย่างนี้แล้ว ก็ต้องเตรียมพร้อม เพื่อจะปรับเปลี่ยนกัน ทุกฝ่ายต้องร่วมมือกันให้ความสนใจ เพื่อให้การพัฒนาไปในแนวทางเดียวกัน ประเทศไทยจึงต้องมีพื้นที่ในการบ่มเพาะกิจกรรมดังกล่าว ครั้นจะอาศัยพื้นที่เดิมๆ ที่มีอยู่ก็จะไม่ถือว่าการพัฒนา ดังนั้น โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor : EEC (อีอีซี) จึงเกิดขึ้น โดยใช้คลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีเทคโนโลยีขั้นสูง และการพัฒนาพื้นที่อย่างเต็มรูปแบบ สามารถเป็นตัวช่วยให้กับการพัฒนาพื้นที่อื่นๆ ได้ในอนาคต

นายเลิศชาย พงษ์โสภณ นายกสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย (Thai Authorized Customs Brokers Association) เสนอแนะแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยมีอุตสาหกรรมกลุ่มเป้าหมาย ทั้ง First S Curve และ New S curve อาทิเช่น โรงงานผลิตรถยนต์ที่ใช้ไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ศูนย์การแพทย์ และดูแลสุขภาพ อุตสาหกรรมกลุ่มเป้าหมายใหม่ (New S Curve) นั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีโลจิสติกส์ เป็นส่วนที่สนับสนุนไม่ว่าจะเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้า วัตถุดิบข้อมูล และบุคลากรของกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

นายสมศักดิ์ วิเศษเรืองโรจน์ อดีตนายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thai International Freight Forwarding) เสนอแนะปัญหาแห่งความสำเร็จในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษอยู่ที่ระบบระเบียบราชการที่ต้องแก้ไขโดยเร็ว และผู้บริหารระดับสูงหน่วยงานของภาครัฐจะต้องมีวิสัยทัศน์ ทัศนคติอย่างสมบูรณ์ ถูกต้อง ที่จะมุ่งมั่นให้ประเทศไทยนั้น เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคได้จริง และผลักดันเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกไปตามยุทธศาสตร์ของรัฐ โดยต้องสร้างการพัฒนาทางด้านแนวคิดในการสร้างประเทศเชิงธุรกิจ ไม่ใช่เชิงการบริหารรัฐกิจ อีกทั้งเพิ่มบทบาทของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้มีส่วนสนับสนุนและขับเคลื่อนทางด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมกลุ่มเป้าหมายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพราะโลจิสติกส์นั้นเป็นผู้ที่ขับเคลื่อนย้าย จัดเก็บ การกระจายสินค้าและบริการต่างๆ โดยบริการจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดผู้บริโภคอย่างเป็นระบบตามความต้องการของผู้ขาย และผู้ซื้อ

คุณภาณุมาศ ศรีสุข ประธานคณะกรรมการ Logistics & Supply Chain สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เสนอแนวทางดังนี้ จากแผนการพัฒนาพื้นที่ EEC นั้นส่วนใหญ่พบว่าจะเป็นการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน (ด้าน Hard Ware) เป็นหลัก โดยมีโครงการระยะเร่งด่วนในปี 2560 อาทิเช่น

1. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา
2. โครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และ
3. โครงการสร้างรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินหลัก และรถไฟทางคู่ เป็นต้น

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการที่จะมาลงทุนจะอยู่ในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีสูง ฉะนั้นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว จำเป็นต้องอาศัยผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นมืออาชีพ มีความน่าเชื่อถือสูง และมีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐาน เป็นที่ยอมรับในระดับสากล จะเป็นผู้ช่วยขับเคลื่อนในการบริหารจัดการ (Software) เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์การโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างเต็มที่ สิ่งที่เขาของสินค้าจะคาดหวังจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์ คือ การบริหารจัดการทางด้านโลจิสติกส์ด้วยความรวดเร็ว ไม่ผิดพลาดมากกว่าที่ต้องการแค่ต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานยังเป็นรูปแบบ เพื่อรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมหนักเป็นหลัก แต่ทั้งนี้การพัฒนาพื้นที่ EEC อุตสาหกรรมเป้าหมายจะเป็นกลุ่ม High Technology (New S-Curve) ดังนั้น การบริหารจัดการเพื่อรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้ จะต้องมีการปรับเปลี่ยนไปจากเดิมโดยต้องมีกระบวนการด้านโลจิสติกส์ที่เน้นนำระบบ IT มาใช้มากขึ้น และ Focus ตลาดแบบ E-Commerce มากขึ้น จากเดิมที่ระบบโลจิสติกส์จะรองรับการขนส่งสินค้าและบริการ เพื่อตอบโจทย์ Segment ตลาดแบบทั่วไป

เขตเศรษฐกิจพิเศษนั้นตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญของกลุ่มอาเซียนสามารถเชื่อมโยงภูมิภาคทั้ง CLMV อาเซียน ยุโรป อเมริกา ตลอดจนสามารถเป็นศูนย์กลางของแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ East–West Corridors และ North–South Corridors รวมไปถึงกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง และทะเลจีนใต้ มีผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมสูงถึง 1.2 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30 ของประเทศ (กระทรวงอุตสาหกรรม : 2560) และมีโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญรองรับได้ทุกรูปแบบของการขนส่ง ท่าเรือ สนามบิน นิคมอุตสาหกรรม รถไฟฟ้าทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง สามารถปรับปรุงและพัฒนาต่อยอดได้ในระยะต่อไป ปัจจัยแห่งความสำเร็จต้องมีการจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และระบบบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ (Hardware & Software) ที่สอดคล้องกันอย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยการศึกษาข้อมูลเชิงลึกอย่างถูกต้อง เพื่อจะได้กำหนดแนวทางการบริหารจัดการได้อย่างถูกต้อง มีประสิทธิภาพ และต้องรู้ทิศทางของตลาด หรือลูกค้ากล่าวคือ การศึกษาข้อมูลเชิงลึกอย่างถูกต้อง เพื่อจะได้กำหนดแนวทางการบริหารจัดการได้อย่างถูกต้อง มีประสิทธิภาพ ควรต้องรู้ทิศทางของตลาดหรือลูกค้า กล่าวคือต้องทราบกลุ่มเป้าหมาย และศึกษาความต้องการของลูกค้าเพื่อสามารถ Design Inbound Outbound Logistics สามารถส่งมอบสินค้าให้ถึงมือลูกค้าได้ตรงตามความต้องการ ต้องมีการศึกษา Business Model จากต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น หรือเกาหลี เพื่อนำมาเป็นต้นแบบการพัฒนาที่สัมฤทธิ์ผล ปัญหาและอุปสรรคที่ส่งผลต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC กล่าวคือ นโยบายยังคงเน้น เรื่องโครงสร้างพื้นฐานมากกว่า เน้นเรื่องการบริหารจัดการ ผูกขาดการศึกษาข้อมูล และความต้องการของลูกค้าที่ชัดเจน เพื่อกำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่จะมาลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC ได้อย่างถูกต้อง เพื่อตอบโจทย์ความต้องการที่แท้จริง ยังไม่มีการส่งเสริมแนวทางการบริหารจัดการ ซัพพลายเชน (Supply Chain) โดยผู้ประกอบการไทย เพื่อให้สามารถ Capture Value ของสินค้ารวมทั้งมีข้อมูลทิศทางของตลาดที่สามารถ Control Supply Chain ตลอดจนลดการพึ่งพา Trader ต่างชาติ ปัจจัยการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้มีทักษะองค์ความรู้ และมีระเบียบวินัย เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อน

ดร.ทองอยู่ คงจันทร์ ประธานสหพันธ์ขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย มุ่งเน้นให้ภาครัฐแก้ไขกฎระเบียบ และกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวกของหน่วยของรัฐ สนับสนุนให้เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ ทั้งสินค้าผ่านแดน Transit และสินค้าถ่ายลำ Transshipment ผลักดันให้เป็นศูนย์กลาง และกระจายสินค้าของภูมิภาคในกลุ่มประเทศ CLMV เสริมสร้างความสามารถทางการแข่งขันให้กลุ่มผู้ประกอบการคนไทยที่ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อแข่งขันกับต่างประเทศได้ อีกทั้งผลักดันอุตสาหกรรมทางด้านโลจิสติกส์ให้มีส่วนสนับสนุนกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

รังสรรค์ ปาจารย์นันต์ ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ เสนอแนะว่า ปัญหาที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก มักจะเกี่ยวข้องกับด้านกฎหมาย เช่น กฎหมายศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ควบคุมการนำเข้า และส่งออก การผ่านแดนและถ่ายลำ ณ จุดนี้เป็นอุปสรรคใหญ่ในการที่จะผลักดันระบบ โลจิสติกส์มากจุดหนึ่ง การสร้างกฎระเบียบที่จะนำมาใช้ขอให้ใช้เท่าที่จำเป็น เพื่อส่งเสริมให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกได้รับความสะดวก รวดเร็ว และลดต้นทุนการดำเนินการ ย่อมจะส่งเสริมให้พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมีความมั่นคง และลดอุปสรรคในการที่ต่างชาติจะเข้ามาลงทุนอีกทางหนึ่ง การสร้างกฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการนำเข้าส่งออก เปรียบเสมือนการสร้างกำแพงป้องกันต่างๆ เหมือนกับการที่ประเทศไทยไม่ส่งเสริมการพัฒนาประเทศ

หากกฎหมายเอื้ออำนวยเอื้ออำนวยสิ่งที่จะตามมามากมายจะเห็นได้ว่า มีหลายๆ หน่วยงาน เพิ่มศักยภาพตัวเองมากขึ้น ใช้ระบบ Nation Single Window (NSW) มากขึ้น งานเกิดความสะดวกและรวดเร็ว ดึงนักลงทุนเข้ามาลงทุนเพิ่มขึ้น หากยังเป็นไปตามรูปแบบเดิม ทำให้ต่างชาติต้องพิจารณาประเทศใกล้เคียง เช่น กัมพูชา พม่า เวียดนาม และประเทศจีน เป็นต้น อีกทั้งประเทศไทยได้เปรียบในที่ตั้ง ที่สามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางทางด้าน โลจิสติกส์ได้ และประเทศไทยควรที่จะศึกษากฎหมายการปฏิบัติหน้าที่ การดำเนินงานด้านต่างๆ จากประเทศเพื่อนบ้านให้มากขึ้น แล้วนำข้อมูลที่จะเอื้ออำนวยต่อกัน เปิดประตูทางการค้าให้มากขึ้นลดอุปสรรคต่างๆ ที่มีต่อการผ่านแดนในกลุ่มประเทศ AEC ในอนาคตจะมีมากขึ้นเป็นการผ่านแดนทางบก สำหรับประเทศที่มีชายแดนติดกันเพื่อไปขึ้นอากาศยานหรืออากาศยานไปทางบก และไปขึ้นเรือเพื่อออกนำเข้า เพื่อนำของไปผลิตในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ส่งออกจากเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย เข้าไปผลิตในเขตเศรษฐกิจพิเศษพิเศษประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเปรียบเสมือนฐานการผลิตร่วม

สรุป

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตามที่ภาครัฐมุ่งมั่นที่จะให้เป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมายไว้ 3 จังหวัดคือ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา และระยอง โดยที่ภาครัฐนั้นได้ทุ่มงบประมาณทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีอุตสาหกรรมเป้าหมาย First S-Curve และ New S-Curve โดยที่โลจิสติกส์ก็เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ที่ภาครัฐตั้งใจที่จะให้เป็นหนึ่งในตัวขับเคลื่อน โดยสร้างพื้นฐาน Hard Infrastructure แต่ที่ผ่านมามาภาครัฐยังไม่ได้มีการพัฒนาปฏิรูป กฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เป็นอุปสรรคของระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ดังจะเห็นได้จากมีหน่วยงานควบคุมการนำเข้าส่งออก 36 หน่วยงานของภาครัฐ และพระราชบัญญัติ 99 ฉบับ

ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ล้วนแต่เป็นอุปสรรค อีกทั้งการที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ ทั้งทางด้านสินค้าผ่านแดน Transit และสินค้าถ่ายลำ Transshipment ซึ่งในกฎระเบียบพิธีการของสินค้าทั้ง 2 ชนิดนี้ มีความเหมือนแต่แตกต่างกันในรายละเอียด เป็นสินค้าที่ใช้ประเทศไทยเป็นฐานในการส่งต่อไปประเทศที่ 3 ที่มีผู้ส่ง และผู้รับอยู่ภายนอกประเทศ แต่สินค้าถ่ายลำนั้น สินค้าจะไม่มี การผ่านประเทศ ออกจากอารักขาของศุลกากรแต่อย่างใด ต้องอยู่ภายในเขตท่าเดียวกัน ควรที่จะไม่นำเรื่องของการขออนุญาต สินค้าผ่านแดน Transit มาบังคับใช้เช่นเดียวกัน สินค้าถ่ายลำ Transshipment เป็นเพียงปัญหาหนึ่ง ที่ควรได้รับการแก้ไข เพื่อที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านสินค้าผ่านแดน Transit และสินค้าถ่ายลำ Transshipment เช่นเดียวกับ ประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย ภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อสามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางด้านเงินทุน นวัตกรรม การส่งเสริมทางด้าน IT การส่งเสริมการลงทุน มาตรการทางด้านภาษี เพื่อที่จะให้ผู้ประกอบการปรับตัวและรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพราะผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทาน Supply Chain ที่จะขับเคลื่อน Soft Infrastructure จะไม่รองรับโครงสร้างพื้นฐาน Hard Infrastructure ของภาครัฐในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

โครงการวิจัยครั้งนี้ เป็นการทําวิจัยเรื่องการพัฒนาศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor ทางด้านการเสริมสร้าง ความสามารถในการแข่งขัน โดยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่ม CLMV และ Malaysia Singapore

2. เพื่อศึกษาถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) ต่อความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อพัฒนาขีดความสามารถและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Logistics Hub)

3. เพื่อการศึกษาถึงปัญหาและผลกระทบถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ควรจะได้รับ การแก้ไขจากภาครัฐเพื่อก่อให้เกิดความยั่งยืน มั่นคงต่อโลจิสติกส์ของประเทศ

1. ผลของการศึกษาที่ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1

ผลการศึกษาที่ตอบรับวัตถุประสงค์ข้อที่ 1

1.1 ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การศึกษาค้นคว้าวิจัยจากงานความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ Doing Business 2016 ที่จัดทำโดยธนาคารโลก (World Bank) ประเทศไทยได้ปรับปรุงในด้านต่างๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการประกอบธุรกิจ ตลอดปีที่ผ่านมาอย่างต่อเนื่อง อันส่งผลให้อันดับของประเทศประเทศไทยยังคงอยู่ใน 50 อันดับแรกที่มีความสะดวกในการประกอบธุรกิจทั่วโลก และยังรั้งอันดับที่ 3 ของอาเซียนไว้ การจัดอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ ปี 2016 ถึงการจัดคุณภาพและประสิทธิภาพเป็นไปตามกฎข้อบังคับของธนาคารโลก ในการจัดกฎระเบียบที่จะช่วยเพิ่มกิจกรรมทางธุรกิจและกิจการ การดำเนินธุรกิจ นำเสนอตัวอย่างปริมาณที่เกี่ยวกับข้อบังคับทางธุรกิจ และการคุ้มครองสิทธิในทรัพย์สินที่สามารถเปรียบเทียบได้ใน 189 ประเทศ การดำเนินธุรกิจตามมาตรการที่มีผลต่อ 11 ด้านของการดำเนินธุรกิจ ใน 10 ด้านของการทำธุรกิจจะรวมอยู่ในการจัดอันดับที่เกี่ยวกับความสะดวกในการทำธุรกิจ ประกอบไปด้วย

- 1.1 การเริ่มต้นธุรกิจ
- 1.2 เกี่ยวกับใบอนุญาตก่อสร้าง
- 1.3 กำลังไฟฟ้า
- 1.4 การลงทะเบียนทรัพย์สิน
- 1.5 เครดิต
- 1.6 การปกป้องผู้ลงทุนรายย่อย
- 1.7 การจ่ายภาษี
- 1.8 การค้าชายแดน
- 1.9 การบังคับใช้สัญญา
- 1.10 แก้ปัญหาการล้มละลาย

ระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศลดจากอันดับที่ 25 ในปี 2014 สู่อันดับที่ 34 ในปี 2015 จากทั้งหมด 138 ประเทศ และในปี 2016 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 49 จาก 189 ประเทศ ที่จัดอันดับโดย World Bank

1.2 ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันของประเทศดัชนีชี้วัดทางด้าน LPI 2016 (The 2016 Logistics Performance Index and Its Indicators) กล่าวถึงความสามารถในการแข่งขันทางด้าน infrastructure และ Logistics Performance ของประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่ม CLMVT และ Malaysia ,Singapore World Bank ได้จัดอันดับ LPI 2016: ASEAN Overall Scores and Raunks

อันดับที่ 1. Singapore	4.14
2. Malaysia	3.43
3. Thailand	3.26
4. Indonesia	2.98
5. Vietnam	2.96
6. Brunei	2.87
7. Philippines	2.86
8. Cambodia	2.8
9. Myanmar	2.46
10. Laos	2.07

ดัชนีชี้วัดด้าน infrastructure (Thailand, Singapore, Malaysia-LPI : 2016 Overall Scores ประเทศไทยได้อันดับที่ 3 3.12 คะแนน อันดับที่ 2 Malaysia 3.45 คะแนน อันดับที่ 1 Singapore 4.2 คะแนน

หากเมื่อเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของประเทศแล้ว ประเทศไทยยังมีความสามารถที่ดีกว่าในกลุ่ม CLMV แต่หากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียยังเป็นรองทั้ง 2 ประเทศ หากโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเดินทางออกเดินทางโครงการไปตามแผนที่ภาครัฐได้วางไว้ เชื่อมมันได้ว่าความสามารถในการแข่งขันของประเทศย่อมที่จะขยับอันดับขึ้นใกล้เคียงและสามารถที่จะแข่งขันกับประเทศมาเลเซียได้อย่างไม่ยาก

2. ผลการศึกษาที่ตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 2

กรณีศึกษากับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC เพื่อพัฒนาขีดความสามารถและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค Logistics Hub เพื่อผลักดันศักยภาพของประเทศให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า (Logistics Hub) ตามยุทธศาสตร์ให้ประเทศเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอินโดจีน ปัจจัยที่จะเกื้อหนุนให้ประเทศเป็นศูนย์กลางความเชื่อมโยงและสินค้าต่างแดนนั้นต้องอาศัยปัจจัยที่ประกอบไปด้วย

1. ปัจจัยทางด้านภูมิรัฐศาสตร์
2. กรอบความร่วมมือในภูมิภาค
3. โครงสร้างพื้นฐานการเชื่อมโยงในภูมิภาค

การพัฒนาศักยภาพของประเทศผลักดันให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งนั้นต้องคำนึงถึง SWOT Analysis โดยศึกษาจุดอ่อนจุดแข็งภายในของประเทศและโอกาส อุปสรรคที่เป็นปัจจัยภายนอกของประเทศดังนี้

จุดอ่อน (Weakness)

1. ยังขาดการเชื่อมโยงในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport)
2. ขาดการพัฒนาส่งเสริมและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการ
3. ขาดแคลนแรงงานในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์โดยเฉพาะทางด้านภาษาและการค้าระหว่างประเทศ
4. ขาดหน่วยงานกลางที่จะคอยควบคุมกำกับดูแลด้านโลจิสติกส์อย่างเป็นเอกเทศ
5. กฎระเบียบไม่เอื้ออำนวยความสะดวกทางการค้า

จุดแข็ง (Strength)

1. ที่ตั้งภูมิรัฐศาสตร์เป็นศูนย์กลางทางด้านกลุ่มประเทศ CLMV
2. มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีศักยภาพ
3. เป็นฐานการผลิตในหลายกลุ่มอุตสาหกรรม
4. มีศักยภาพด้านแรงงานที่มีทักษะ
5. สินค้าของประเทศไทยเป็นที่ยอมรับของเพื่อนบ้าน

โอกาส (Opportunity)

1. ประเทศเพื่อนบ้านมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องส่งผลต่อการค้า
2. การพัฒนาเชื่อมโยง 2 ฟังทะเลทั้งอันดามันและอ่าวประเทศไทย
3. การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตร่วมในกลุ่ม CLMV
4. ยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์

ชายแดน

อุปสรรค(Threats)

1. ขาดการสนับสนุนและเข้าถึงแหล่งเงินทุน
2. กฎระเบียบที่กีดกันทางการค้าของประเทศคู่ค้า
3. ขาดการวิจัยและนวัตกรรมทางด้าน โลจิสติกส์
4. ความอ่อนไหวและขาดเสถียรภาพทางการเมือง
5. ปัญหาคอร์รัปชันและโปร่งใสในการบังคับใช้กฎหมาย

3. ผลการศึกษาที่ตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 3

ศึกษาถึงปัญหาและผลกระทบถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ควรจะได้รับจากการแก้ไขจากภาครัฐเพื่อก่อให้เกิดความยั่งยืนมั่นคงต่อ โลจิสติกส์ของประเทศ ภาครัฐต้องเร่งส่งเสริมขีดความสามารถในการจัดการห่วงโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการประเทศไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพที่จะเติบโตได้ และเป็นส่วนที่จะสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกทางด้าน โลจิสติกส์ของประเทศ

1. พัฒนาให้ได้มาตรฐานและมีความเป็นมืออาชีพให้ธุรกิจ โลจิสติกส์และภาคอุตสาหกรรมและสนับสนุนผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ (Logistics Service Provider LSPs) สามารถแข่งขันได้
2. ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ลดห่วงโซ่อุปทาน

3. ส่งเสริมและสนับสนุนปัจจัยพื้นฐานในการสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ (LSPs)
4. ส่งเสริมพื้นฐานความรู้ให้กับผู้ประกอบการ
5. สนับสนุนและส่งเสริมการขยายเครือข่ายไปยังต่างประเทศ
6. ยกกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
7. ส่งเสริมศักยภาพการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

แผนภาพที่ 5 - 1 แผนที่ความเชื่อมโยงของวัตถุประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์/กลยุทธ์

End-means Mapping

Strategic objectives ↓	I. Supply chain enhancement		II. Trade facilitation enhancement			III. Capacity building and Policy driving factors	
	1. เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน	2. ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน	3. พัฒนาการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์	4. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า	5. ส่งเสริมการพัฒนาระบบการค้าและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	6. ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน	7. พัฒนาระบบติดตาม/ประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเองและสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
Logistics efficiency and responsiveness	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ 	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดน พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากลและแยกจุดตรวจคนและสินค้าออกจากกัน 	<ul style="list-style-type: none"> เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางสำน้ำและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน 	<ul style="list-style-type: none"> เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า 	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริม Best practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้การรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) และระบบการติดตามและรายงานการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
Value creation	<ul style="list-style-type: none"> เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย และธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย 	<ul style="list-style-type: none"> ขยายความสามารถและพัฒนาบทบาทของสหามินิสตรรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business model) ที่มีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน 	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน 	
Regional inclusive growth			<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา Freight Village & Logistics Park 	<ul style="list-style-type: none"> ผลักดันการออกกฎหมาย 	<ul style="list-style-type: none"> ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย 	<ul style="list-style-type: none"> ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์ 	<ul style="list-style-type: none"> สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ที่มา : กระทรวงอุตสาหกรรม, 2559.

จากตารางดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงยุทธศาสตร์ชาติ ทางด้านการเสริมสร้างความสามารถด้านการแข่งขันและโลจิสติกส์ของประเทศ

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้ารองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

1.1 ส่งเสริม และพัฒนาการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์ National Single Window (NSW) และ Business To Business (B to B) และ Customer to Customer (C to C)

1.2 ลดขั้นตอนการทำพิธีการ และยื่นขอใบอนุญาตต่างๆของหน่วยงานภาครัฐทั้ง 36 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออก และผ่านแดนถ่ายลำ

1.3 ยกเลิกกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคที่ไม่เอื้ออำนวยความสะดวกทางการค้า

1.4 กำหนดตัวชี้วัด โดยให้ภาคเอกชน และภาควิชาการเป็นผู้ประเมินตัวชี้วัดการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ ภายใต้การกำกับดูแลโดยสำนักคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ

1.5 การกำหนดยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ ยึดถือความต้องการภาคเอกชน โดยมีภาควิชาการเป็นตัววัดความโปร่งใส และความเป็นไปได้ของยุทธศาสตร์ โดยมีภาครัฐเป็นผู้กำกับดูแลบังคับใช้กฎหมายเท่านั้น

1.6 ผลักดันจัดตั้งหน่วยที่กำกับดูแลเรื่องของโลจิสติกส์เพียงหน่วยงานเดียวทั้งด้านยุทธศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐาน และการควบคุมกำกับดูแลเรื่องโลจิสติกส์

1.7 ผลักดันในการตั้งหน่วยงานของภาคเอกชนที่กำกับดูแลเรื่องโลจิสติกส์ โดยเฉพาะ ทั้งในส่วนของผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์เป็นหน่วยงานที่ดูแลตัวเองของภาคเอกชนสร้างความเข้มแข็งให้องค์กรเอกชน

1.8 ให้การสนับสนุนมหาวิทยาลัยเฉพาะด้าน โลจิสติกส์เพื่อผลิตบุคลากร ด้านนี้ โดยเฉพาะ

1.9 รัฐบาลจัดหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำเพื่อให้ผู้ประกอบการใช้ในการปรับปรุงกิจการ เพื่อการส่งเสริมกับความสามารถในการแข่งขัน

1.10 ให้มาตรการลดหย่อนทางภาษีเพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการพัฒนาอย่างเป็นระบบ

1.11 รัฐเสริมสร้างการคิดค้นนวัตกรรมทางด้าน โลจิสติกส์และดิจิทัล

2. ข้อเสนอแนะในทางปฏิบัติ

2.1 หน่วยงานภาครัฐที่ต้องการตรวจสอบสินค้าก่อนการนำเข้าร่วมกับทางกรมศุลกากรให้บริการล่วงเวลานอกราชการในท่าที่นำเข้า-ส่งออกหลักของประเทศ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือคลองเตย สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง

2.2 ปรับปรุงการทำงานของหน่วยงานภาครัฐให้มีความโปร่งใสตรวจสอบได้ โดยให้มีส่วนได้เสียจากฝ่ายเอกชนร่วมตรวจสอบ

2.3 ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก ทั้ง 99 พระราชบัญญัติ 36 หน่วยงานของรัฐ ผู้ว่าราชการจังหวัด และจังหวัดที่เกี่ยวข้องกับ เขตเศรษฐกิจพิเศษและระเบียบเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อรองรับยุทธศาสตร์ของภาครัฐและได้นำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องในการขับเคลื่อน

2.4 ยกเลิกการเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและปลอดอากร

2.5 ทบทวน และปรับปรุงกฎหมายที่ควบคุมการนำสินค้าผ่านแดน และถ่ายลำ 12 ฉบับ ที่บังคับใช้มานาน อันได้แก่

2.5.1 พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.2507 (มาตรา 8-14)

2.5.2 พระราชบัญญัติอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน พ.ศ.2490 (มาตรา 70)

2.5.3 พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ.2499 (มาตรา 31)

2.5.4 พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ.2525 (มาตรา 5)

2.5.5 พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ.2518 (มาตรา 16) [กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 พ.ศ. 2521]

2.5.6 พระราชบัญญัติควบคุมการส่งออกป็นนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทธภัณฑ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม พ.ศ.2495 (มาตรา 3-4)

2.5.7 พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ.2518 (มาตรา 12)

2.5.8 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 (มาตรา 4)

2.5.9 พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522 (มาตรา 64)

2.5.10 พระราชบัญญัติพันธุ์พืช พ.ศ.2518 (มาตรา 3, 14, 15) กฎกระทรวง ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2536

2.5.11 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ.2535 (มาตรา 4, 24)

2.5.12 พระราชบัญญัติควบคุมยุทธภัณฑ์ พ.ศ.2530 (มาตรา 25, 46)

2.6 ปรับปรุงพิธีการและลดขั้นตอนสินค้าถ่ายลำ ไม่ควรนำ พระราชบัญญัติทั้ง 16 ฉบับ มาใช้ทั้งหมด เพราะสินค้าดังกล่าวมิได้มีการขนผ่านประเทศ

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

วารสาร

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, สำนักงาน. “คู่มือการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ”. มีนาคม, 2559.

บุตรี เทียมเทียบรัตน์. “ธุรกิจโลจิสติกส์ 3PL กับการค้าระหว่างประเทศ”, วารสารเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. มีนาคม, 2557, หน้า 32-33.

ภฤศญา ปิยนุสรณ์ และพรชัย เทพปัญญา. “กลยุทธ์การลดต้นทุน โลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดน ประเทศไทย-มาเลเซีย”, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. ปีที่ 7 (ฉบับที่ 3), 2558, 86-94.

ศิริพร เลิศยิ่งยศ พรชัย เทพปัญญา. “บทบาทภาครัฐและภาคเอกชนต่อการพัฒนาระบบการจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย”, Veridian E-Journal. ปีที่ 7 (ฉบับที่ 1), เดือนมกราคม – เมษายน, 2557.

วิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, สถาบัน. “ยุทธศาสตร์โอกาสทางการค้า การลงทุนรายประเทศ”. รายงานร่างยุทธศาสตร์การสร้างโอกาสทางการค้าและการลงทุนรายประเทศ, 19 ธันวาคม 2559.

เอกสารไม่ตีพิมพ์

การรถไฟแห่งประเทศไทย. “การจัดทำเนื้อหาองค์ความรู้ SME ภายใต้งานพัฒนาศูนย์ข้อมูล SME Knowledge Center ปี 2557”. บทความวิจัย 2560.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน”. เอกสารประกอบการสัมมนา ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น 22 ตุลาคม 2556.

บรรณานุกรม

คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “โครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor : EEC”. เอกสารประกอบการสัมมนา
ณ ห้องคริสตัลฮอลล์ โรงแรมพลาซ่าแอธานี ถนนวิฑู กรุงเทพฯ
กุมภาพันธ์ 2560.

นโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร, สำนักงาน. “โครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่ง
สินค้าผ่านแดนไทย เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง
ในภูมิภาคอินโดจีน”. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม 2550.

เบญจพันธ์ มีเงิน. “แนวทางการบริหารองค์การธุรกิจโลจิสติกส์ไทยสู่ความเป็นเลิศ”.
เอกสารการประชุมวิชาการระดับชาติ. 2558.

เรวดี แก้วมณี. “Iskandar Special Economic Zone มาเลเซีย กระจกสะท้อนการพัฒนาสู่เขต
เศรษฐกิจพิเศษชั้นนำแห่งอาเซียน” บทความวิชาการ 2560.

วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, กระทรวง. “เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก Eastern
Economic Corridor of Innovation (EECI)”. ณ การทำอากาศยานอุตะเถา อำเภอ
บ้านฉาง จังหวัดระยอง 5 เมษายน 2560.

สถาพร โอภาสานนท์. “Laem Chabang Port Development ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง
State Railway of Thailand : Existing Railway Network”. บทความวิจัย 2560.
ส่งเสริมพัฒนาธุรกิจ, สำนัก. “โอกาสโลจิสติกส์ไทยสู่การเป็น Logistic Hub แห่งอาเซียน”.
เอกสารประกอบการสัมมนา ณ กรมพัฒนาธุรกิจ 20 ตุลาคม 2557.

อุตสาหกรรม, กระทรวง. “Thailand 4.0 transformation”. เอกสารการประชุมวิชาการระดับชาติ,
2559.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

Wikipedia. “Hard Infrastructure” . (Online). Available : <https://th.wikipedia.org/wiki/Infrastructure> 2016.

Wikipedia. “Soft Infrastructure” . (Online). Available : <https://th.wikipedia.org/wiki/infrastructure> 2016.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ – สกุล

นายวิสาร ฉันท์เศรษฐ์

วันเดือนปีเกิด

21 มีนาคม 2504

วุฒิการศึกษา

ปริญญาตรี – สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญาโท – สาขาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งปัจจุบัน

- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยสมเด็จ เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- ประธานสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
- ประธานคณะกรรมการสมาคมการค้ากลุ่มบริการและโลจิสติกส์

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา : การเศรษฐกิจ

เรื่อง : การพัฒนาศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเสริมสร้างความสามารถ

ในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

ผู้วิจัย : นายวิสาร นันทเศรษฐ์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๕

ตำแหน่ง : กรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐ ที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อผลักดันและขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจของประเทศไทย ให้สอดคล้องและรองรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) จากสถานะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว การเปิดเสรีทางการค้า การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก อีกทั้งความไม่สงบทางการเมือง ล้วนแล้วแต่ส่งผลกระทบต่อการลงทุนของประเทศ ทั้งทางตรงและทางอ้อมอันส่งผลให้เกิดการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับยุทธศาสตร์ของชาติเพื่อการคงไว้ ซึ่งฐานการผลิตของประเทศ เสริมสร้างความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อรองรับการค้าชายแดนและการขนส่งข้ามพรมแดน เป็นฐานการผลิตร่วมกันของกลุ่มประเทศ CLMV

นับตั้งแต่ประเทศไทยได้มีการขุดพบแก๊สในอ่าวไทยเมื่อปีพ.ศ.๒๕๒๕ หรือเมื่อกว่า ๓๕ ปี มาแล้ว อันส่งผลให้เกิดการพัฒนาทำให้ประเทศไทยที่เคยเป็นประเทศกสิกรรมก่อให้เกิดนโยบายเชิงรุกของประเทศ สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ได้พัฒนาจากอุตสาหกรรมเบาสู่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิต ของกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและกลุ่มพลังงาน เป็นฐานการผลิตกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์ยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมเหล็ก และก่อให้เกิดอุตสาหกรรมรับจ้างการผลิต Original Equipment Manufacturer (OEM) ของประเทศ เนื่องจากภาคตะวันออกมีพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมและมีศักยภาพของทำเลที่ตั้ง ที่ภาครัฐจะมีการลงทุนของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศครั้งใหญ่ที่สุดที่เคยมีการลงทุนของประเทศ เพื่อให้ประเทศก้าวพ้น

จากประเทศกิจกรรมและอุตสาหกรรมขนาดเบาสู่ประเทศที่เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ จึงเป็นที่มาของโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด Eastern Seaboard Development Program (ESB) เกิดขึ้นในรัฐบาลของ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๒๕-๒๕๒๙) เพื่อที่จะพัฒนาให้เป็นเขตอุตสาหกรรมบนพื้นที่ทั้งสิ้นกว่า ๘.๑ ล้านไร่ โดยมียุทธศาสตร์ที่จะเป็นฐานการผลิตสินค้าที่ทันสมัยและให้ได้มาตรฐานระดับโลกสร้างความสามารถแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ โดยได้กำหนดให้พื้นที่ที่จะพัฒนาประกอบไปด้วย ๓ จังหวัดหลักได้แก่ จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมทั้งด้านแรงงาน วัตถุดิบและที่สำคัญเป็นพื้นที่ที่ติดอ่าวไทยที่จะสามารถพัฒนาให้เป็นทางออกทางทะเลโดยผ่าน ท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อเป็นประตูสู่การค้า ภาครัฐจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ของแต่ละพื้นที่เพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดได้แสดงให้เห็นถึงความสามารถและศักยภาพที่เป็นฐานการผลิตหลักให้กับประเทศตลอดมา มีการลงทุนจากต่างประเทศ ๑.๕ แสนล้านบาท เศรษฐกิจเจริญเติบโตแบบก้าวกระโดด จนมีค่ากล่าวถึงประเทศไทยว่า จะเป็นเสือตัวที่ ๕ ของอาเซียน เป็นดีทรอย์ของอาเซียน

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor (EEC) โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะเป็นเขตเศรษฐกิจที่ทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียนเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์การลงทุนรองรับด้วยความพร้อมของการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อเป็นการรองรับการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศที่พัฒนาต่อจากเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก Eastern Sea Board (ESB) และสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมเป้าหมายเดิม First S Curve และสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายใหม่ New S Curve และประเทศไทยได้กำหนดยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) เพื่ออนาคตประเทศไทย เพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน รองรับยุทธศาสตร์ชาติจึงได้มีการกำหนด ทิศทางการปรับตัวของประเทศอันประกอบด้วย สถานะด้านเศรษฐกิจ สถานะทางด้านสังคม สถานะด้านทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม สถานะด้านความมั่นคงผ่านแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะปานกลาง และ ระยะยาว เพื่อกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจสำหรับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ จะต้องผลักดันให้เศรษฐกิจนั้นสามารถขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕ ต่อปี เพื่อที่จะให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลางเป็นประเทศที่มีรายได้สูงในปี พ.ศ.๒๕๖๕ เมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี คือ ด้านการเพิ่มพัฒนาเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยได้กำหนดกรอบแนวทางไว้ การพัฒนาศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศนั้น ต้อง

อาศัยปัจจัยหลายด้านเพื่อที่จะเพิ่มประสิทธิภาพ (Efficiency) และประสิทธิผล (Effectiveness) เพราะแผนการลงทุนของประเทศที่ใช้งบประมาณจำนวนมาก กับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ เพื่อจะให้ประเทศเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เสริมสร้างความสามารถการแข่งขันของประเทศ ในพื้นที่เป้าหมาย ๓ จังหวัดคือ ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา ภายใต้โครงการดังกล่าวภาครัฐจะมีเงินลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยคาดการณ์ด้านการลงทุนของภาคเอกชนไม่ต่ำกว่า ๑๕๐,๐๐๐ ล้านบาท หากเปรียบเทียบการรับมือเริ่มโครงการของเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (ESB) ใช้งบลงทุนไปกว่า ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท และมีภาคเอกชนลงทุนในโครงการไม่ต่ำกว่า ๑๕๐,๐๐๐ ล้านบาท เช่นกัน ถือได้ว่าเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ Mega Project ของประเทศในการช่วงชิงและสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับอุตสาหกรรมหลักและฐานการผลิตของประเทศ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก Eastern Economic Corridor (EEC) ทางด้านการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่ม CLMV Malaysia และ Singapore

๒. เพื่อศึกษาถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ต่อความพร้อมทางด้าน โครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาขีดความสามารถและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้าน โลจิสติกส์ของภูมิภาค Logistic Hub

๓. เพื่อศึกษาถึงปัญหาและผลกระทบถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ควรจะได้รับ การแก้ไขจากภาครัฐ เพื่อก่อให้เกิดความยั่งยืน มั่นคง ต่อ โลจิสติกส์ของประเทศ

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การพัฒนาศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบไปด้วยขอบเขตของการศึกษาดังนี้

๑. ขอบเขตเนื้อหา โดยศึกษาเนื้อหาที่เกี่ยวกับการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ศึกษาเปรียบเทียบกับในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านได้แก่ ประเทศ ลาว กัมพูชา เมียนมา เวียดนาม มาเลเซีย และสิงคโปร์ ศึกษาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่จะพัฒนา

ขีดความสามารถที่จะพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค ศึกษาถึงยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปีในกรอบด้านการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน ศึกษาถึงปัญหาและผลกระทบถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ที่ควรได้รับการส่งเสริมแก้ไขและพัฒนา เพื่อยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทย ให้ได้มาตรฐานที่จะแข่งขันกับผู้ประกอบการข้ามชาติได้

๒. ขอบเขตด้านประชากร ผู้เชี่ยวชาญ มีประสบการณ์และเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ การวิจัยในครั้งนี้ดำเนินการในรูปแบบการใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เป็นเครื่องมือ และรวบรวมข้อมูล จากผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นผู้ที่เกี่ยวข้อง และมีประสบการณ์โดยตรง และผู้ที่ให้บริการทางด้าน โลจิสติกส์โดยเฉพาะในแต่ละรูปแบบของการขนส่ง

๓. ขอบเขตด้านเวลา เริ่มโครงการตั้งแต่ เดือน ตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๕ จนถึงเดือน พฤษภาคม พ.ศ.๒๕๖๐

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยในรูปแบบเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีการดำเนินการรวบรวมข้อมูลต่างๆ จากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยที่การรวบรวมข้อมูลชั้นปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ และเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งที่เป็นผู้ชำนาญทางด้านโลจิสติกส์และเป็นผู้ที่ให้บริการทางด้าน โลจิสติกส์ การดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์จากเนื้อหาที่ได้รวบรวม เพื่อพิจารณาแยกแยะในประเด็นที่มีส่วนสำคัญและเกี่ยวข้องกับงานวิจัยในครั้งนี้ เพื่อนำมาสรุปที่มีต่อการพัฒนาศักยภาพของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันด้าน โลจิสติกส์ของประเทศ

ผลการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ผลของการวิจัยสามารถตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้ทั้ง ๓ ข้อ โดยที่ผู้วิจัยโดยได้ศึกษาออกมาในรูปแบบ SWOT Analysis เพื่อศึกษาถึงขีดความสามารถที่จะพัฒนาศักยภาพเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยศึกษาถึงจุดอ่อนจุดแข็งภายในของประเทศและ โอกาสอุปสรรค ที่เป็นปัจจัยภายนอกของประเทศและภายในประเทศที่จะเสริมสร้างให้รองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก อีกทั้งศึกษาถึงประเด็นปัญหาและผลกระทบที่มีผลต่อการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งของ

โลจิสติกส์ในภูมิภาคของอินโดจีนและพัฒนาศักยภาพของประเทศเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่ม CLMV รองรับการพัฒนาและหลักการของแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และรองรับยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีรายละเอียดของผลการศึกษาวิจัยที่ตอบวัตถุประสงค์ทั้ง ๓ ประการสรุปได้ดังนี้

๑. ผลการวิจัยตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ ๑ เพื่อศึกษาความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยศึกษาค้นคว้าวิจัยจากความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ Doing Business ๒๐๑๖ ที่จัดทำโดยธนาคารโลก World Bank ที่เอื้ออำนวยต่อการประกอบธุรกิจ อันส่งผลให้อันดับของประเทศไทยจากเดิมที่เคยอยู่ในอันดับที่ ๔๕ เลื่อนขึ้นเป็นอันดับที่ ๔๖ ในปี พ.ศ. ๒๐๑๗ อันเป็นผลมาจากการปรับปรุงของภาครัฐ และ Logistic Performance Index ของประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ ๓ รองจากประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย

๒. ผลการวิจัยตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ ๒ ศึกษาถึงต่อความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อที่จะพัฒนาขีดความสามารถและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคประเทศไทยได้เปรียบทางภูมิรัฐศาสตร์มีความร่วมมือกันในรอบต่างๆ กับประเทศเพื่อนบ้านเหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางความเชื่อมโยง และการค้าชายแดนรวมทั้งศูนย์กลางขนถ่าย สินค้าผ่านแดน Transit และสินค้าถ่ายลำ Transshipment

๓. ผลการวิจัยตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ ๓ ผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่ภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญ เพราะวิสาหกิจทั้งขนาดกลางและขนาดย่อมเป็นกลไกหนึ่งในการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ แต่ต่างก็ประสบปัญหาการที่ภาครัฐไม่สนับสนุนอย่างเต็มที่ เพื่อให้วิสาหกิจสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างประเทศได้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑. ระยะสั้น

๑.๑ จัดตั้งหน่วยงานที่กำกับดูแลและขยายการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะด้าน Business to Business (B to B)

๑.๒ ลดขั้นตอนการต่างๆ ของภาครัฐที่ไม่มีความจำเป็นรวมทั้งเอกสารประกอบ โดยสนับสนุนให้ใช้ทางอิเล็กทรอนิกส์ในทุกขั้นตอน โดยเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกของประเทศ

๑.๓ ยกเลิกกฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวยและเป็นอุปสรรคทางการค้า

๑.๔ การกำหนดตัวชี้วัดของการทำงานภาครัฐโดยให้ภาคเอกชนและภาควิชาการเข้าไปมีส่วนร่วมในการประเมิน

๑.๕ การกำหนดยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ควรมีความต้องการของภาคเอกชนโดยมีภาควิชาการตรวจสอบเพื่อความโปร่งใสและประเมินความเป็นไปได้ในทุกขั้นตอน

๑.๖ ให้ความรู้พื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ

๒. ระยะเวลา

๒.๑ ผลักดันหน่วยงานที่กำกับดูแลทั้งโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆทางด้านโลจิสติกส์เพียงหน่วยงานเดียว เป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมและกำกับดูแลทั้งระบบของโลจิสติกส์

๒.๒ จัดหาแหล่งเงินทุนให้ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ

๒.๓ ส่งเสริมมาตรการลดหย่อนภาษี เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการพัฒนาและปรับปรุงศักยภาพให้สามารถแข่งขันและได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของสากล

๒.๔ รัฐส่งเสริมให้มีการคิดค้นประดิษฐ์ นวัตกรรมทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาสู่ Smart Logisticsของประเทศ

๓. ระยะยาว

๓.๑ รัฐส่งเสริมพัฒนาด้านบุคลากร และสถาบันทางด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะและสนับสนุนด้านงบประมาณและมาตรการจูงใจในด้านการพัฒนาบุคลากรเข้าสู่กลุ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ

๓.๒ ปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายที่ยังเป็นอุปสรรคที่จะอำนวยความสะดวกทางการค้า และให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์

๓.๓ ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการใช้อิเล็กทรอนิกส์ในการทำธุรกรรมทั้งระบบ

ข้อเสนอแนะในเชิงปฏิบัติ

๑. ระยะสั้น

๑.๑ ขอให้หน่วยงานของรัฐให้บริการในช่วงเวลานอกราชการ ทั้งการนำเข้าและส่งออก ณ ด่านศุลกากรหลักของประเทศเช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือคลองเตย

๑.๒ ยกเลิกการเรียกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในเขตปลอดอากร เพื่อส่งเสริมให้ประเทศเป็นศูนย์กลางทางด้าน โลจิสติกส์

๑.๓ ปรับปรุงขั้นตอนรวมทั้ง สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตของสินค้าที่จะผ่านแดน และพิธีการ ถ้ายล้า ๑๒ พระราชบัญญัติ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๔ การเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการเข้าสู่ E-Commerce

๒. ระยะกลาง

๒.๑ ปรับปรุงใบอนุญาตทั้ง ๕๕ พระราชบัญญัติ จากทั้งสิ้น ๑๖ หน่วยงานของภาครัฐที่ยังเป็นอุปสรรคอำนวยความสะดวกทางการค้า

๒.๒ ห้ามมาตรการป้องกันการแสวงหากำไรจากราคาที่ดินในบริเวณ โดยรอบของเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

๒.๓ ส่งเสริมและผลักดันในสร้างมาตรฐานของผู้ประกอบการ

๓. ระยะยาว

๓.๑ ออกกฎหมายรองรับสถานะภาพของตัวแทนออกของ (Customs Broker)

๓.๒ ออกกฎหมายรองรับสถานะภาพของเฟรทฟอร์เวิร์ดเดอร์ (Freight Forwarder)

๓.๓ บูรณาการฐานข้อมูลระหว่างกระทรวงให้มีประสิทธิภาพ

๓.๔ เข้าสู่การลดใช้เอกสาร Paperless