

นโยบายโลจิสติกส์เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจ

แนวตะวันออก - ตะวันตก

โดย

นายประวิทย์ มนต์เสรีนุสรณ์

กรรมการผู้จัดการ บริษัท วิริยะโลจิสติก จำกัด

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑

ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒

## หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัย เรื่อง “นโยบายโลจิสติกส์ เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจ แนวตะวันออก - ตะวันตก” ลักษณะ วิชาการเศรษฐกิจ ของ นายประวิทย์ มนต์เสรีนุสรณ์เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการ ป้องกันราชอาณาจักรรุ่นที่ ๖๑ ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑-๒๕๖๒

พลโท

(จรรยาฤทธิ์ นิลกำแหง)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

## บทคัดย่อ

เรื่อง นโยบายโลจิสติกส์เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจ แนวตะวันออก-ตะวันตก

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นายประวิทย์ มนต์เสรีนุสรณ์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงแนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ทางด้าน โลจิสติกส์ เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ ที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตกของประเทศไทย และเพื่อเสนอแนะนโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก - ตะวันตก

ผลการวิจัย พบว่า เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก - ตะวันตก) ถือเป็น การดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยก้าวไปสู่การเป็นผู้นำ ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า และการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาค ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทางการเสริมศักยภาพทางการผลิตให้แก่ประเทศไทย เป็นอย่างการกำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ของประเทศไทย ควรประกอบด้วยแนวทางการดำเนินงานด้านต่างๆ คือ ๑. การสร้างความเชื่อมโยงของระบบการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและพลังงาน ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการค้าการลงทุน ยุทธศาสตร์การดำเนินการสร้างความเชื่อมโยงด้านระบบโลจิสติกส์และการเคลื่อนย้ายสินค้า และ ยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงของไทย กับโครงการทวายอย่างยั่งยืน ๒. การสร้างความเชื่อมโยงระบบการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและพลังงานเพื่อใช้ประโยชน์จากฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และแหล่งทรัพยากรของ เมียนมา ๓. การพัฒนาระบบการค้าการลงทุนเพื่อกระตุ้นและเสริมสร้างให้เกิดการค้าและการลงทุน พร้อมทั้งเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการธุรกิจและการลงทุน ๔. การพัฒนาศักยภาพวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทยในการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน ๕. การดำเนินการสร้างความเชื่อมโยงด้านระบบโลจิสติกส์และการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมการค้าและการขนส่ง ๖. การสร้างความเชื่อมโยงของไทยกับเมียนมาอย่างยั่งยืน เพื่อยกระดับความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจสังคมระหว่างประเทศ

## **Abstract**

**Title** : Logistic Policy to Support the Economic Project of East-West Corridor

**Field** : Economics

**Name** : Mr.Pravit Saremonusorn **Course** NDC **Class** 61

The objectives of this research were to study the guidelines and the government policy in developing the economic corridor project of East-West coast by means of Logistics and to analyze the situations affected towards the development of Logistic system and to support the economic corridor of East-West coast in Thailand and to suggest the suitable Logistic system to support the economic project of East-West Corridor.

The result found that the economic corridor path (East-West coast) was considered the proceeding strategy development of coordination among neighboring countries surrounding to enhance Thailand to the leader of the ASEAN Economic Community and the center of economy, trade and network of transportation in the region. The advantage of creating of high potential in production in Thailand comprised of the formulation of target of strategy in Thailand and included 4 approaches were 1.Creating the linkage of the economic corridor East-West coast industrial production and energy, the strategy of development in investment, the strategy of the linkage in logistic system and product transportation and the strategy of the linkage of Thailand and Dawei project in Myanmar sustainably.2. Creating the linkage of the industrial production and energy for the usefulness of Production base of large industrial products and Myanmar's other resources.3. The development of the trade and investment system to activate and encourage the trade and investment including to increase the ability of access the service involving the investment and business procedure.4. The development of high potential of small and medium enterprises in Thailand to invest in the neighboring countries. 5.Creating the linkage of logistic system and product transportation and to encourage of efficiency the transportation and trade activities and 6. Creating the linkage of Thailand and Myanmar relationship completely and sustainably and to encourage and increase the economic social relationship among many countries.

## คำนำ

รัฐบาลชุดปัจจุบัน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานคู่สากลซึ่งจากที่ตั้งทางภูมิรัฐบาลของไทย มีความเหมาะสมอย่างยิ่งในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมตามโครงการระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งหากได้มีการกำหนดนโยบายที่เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ขณะนี้ ก็จะทำให้ระบบโลจิสติกส์ของไทยมีประสิทธิภาพ และส่งผลโดยตรงต่อการเสริมสร้างกำลังอำนาจแห่งชาติทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย อย่างยั่งยืน

ผู้วิจัย จึงได้เห็นความสำคัญ และทำการวิจัยในครั้งนี้ เพื่อการสร้างองค์ความรู้ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติต่อไป

(นายประวิทย์ มนต์เสรีนุสรณ์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ผู้วิจัย

## กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้อย่างสมบูรณ์ เป็นผลมาจากการให้คำปรึกษาแนะนำอย่างใกล้ชิดจากคณาจารย์ของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ประกอบกับได้รับการสนับสนุนอย่างดียิ่งจากท่านผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่างๆ ที่ได้กรุณาให้ข้อมูล แนวคิด ที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ผู้วิจัยจึงขอแสดงความขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อคณาจารย์ทุกท่านที่ได้กรุณาให้การสนับสนุนการวิจัยครั้งนี้ไว้ ณ ที่นี้

(นายประวิทย์ มนต์เสรีนุสรณ์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ผู้วิจัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ข
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ซ
<b>บทที่ ๑ บทนำ</b>	<b>๑</b>
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๔
ขอบเขตของการศึกษา	๘
วิธีดำเนินการวิจัย	๙
ข้อจำกัดของการวิจัย	๑๑
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๑๑
คำจำกัดความ	๑๑
<b>บทที่ ๒ นโยบายของรัฐบาลด้านโลจิสติกส์</b>	<b>๑๒</b>
ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี	๑๒
สถานการณ์เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม	๑๓
แผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	๒๓
นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	๓๓
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๓๔
สรุป	๔๑
<b>บทที่ ๓ การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง</b>	<b>๔๒</b>
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา	๔๒
โครงการระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก	๖๖
สรุป	๗๖

## สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
<b>บทที่ ๔</b> นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจ	
<b>แนวตะวันออก – ตะวันตก</b>	๓๓
การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	
เพื่อรองรับรองรับ โครงการระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก – ตะวันตก	๓๓
สรุป	๓๓
<b>บทที่ ๕</b> สรุปและข้อเสนอแนะ	๓๓
สรุป	๓๓
ข้อเสนอแนะ	๕๑
<b>บรรณานุกรม</b>	๕๓
<b>ประวัติย่อผู้วิจัย</b>	๕๖



## สารบัญตาราง

ตารางที่

หน้า

๑-๑

ห้วงระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย

๘

## สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
๑-๑	ที่ตั้งของประเทศที่คั่นระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย โดยมีไทยเป็นแกนกลาง	๒
๑-๒	ความหลากหลายในการรวบรวมข้อมูล	๕
๑-๓	ขั้นตอนในการวิจัย	๑๐
๓-๑	อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจเมียนมา ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๔๘-๒๕๕๘	๔๕
๓-๒	แผนที่การลงทุนของธุรกิจไทยในเมียนมา	๕๑
๓-๓	ที่ตั้งของเมียนมาซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญในภูมิภาคเอเชีย	๕๓

## บทที่ ๑

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในยุคหลังสงครามเย็นกล่าวคือหลังจากการล่มสลายของระบอบคอมมิวนิสต์ในยุโรป ตะวันออกในปีค.ศ.๑๙๙๑ โครงสร้างของระบบโลกทั้งทางด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคมได้มีการเปลี่ยนแปลง อย่างรุนแรงและรวดเร็ว ทุกประเทศไม่ว่าจะเป็นมหาอำนาจหรือประเทศขนาดกลางและขนาดเล็กต่างก็ต้องการปรับตัว ระเบียบโลกเก่าในยุคสงครามเย็นที่มีการประกอบด้วย โลก ๒ ขั้ว ซึ่งมีการถ่วงดุลอำนาจทั้งทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและอุดมการณ์กำลังถูกทดแทนด้วยระเบียบโลกใหม่ (สมชาย ภคภาสน์วิวัฒน์, ๒๐๑๒:๑) ในบริบทแห่งการเปลี่ยนแปลง ภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitics) ในโลกดังกล่าวนี้ไทยจึงหนีไม่พ้นที่จะต้องมีการปรับตัวในด้าน ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเชิงโครงสร้างอย่างไม่เคยมีมาก่อนในประวัติศาสตร์ ไทยในฐานะ ส่วนหนึ่งของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจึงถูกแรงกดดันจากการเปลี่ยนแปลงในทางภูมิรัฐศาสตร์ บนภูมิภาคดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในด้านการเมืองและเศรษฐกิจ

การเปลี่ยนแปลงทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ของโลกในศตวรรษที่ ๒๑ มหาสมุทรอินเดีย จะเป็นศูนย์กลางการเติบโตของเอเชีย มหาสมุทรอินเดียสามารถเชื่อมแอฟริกาตะวันออก ตะวันออกกลาง อินเดีย และเอเชียตะวันออก ซึ่งประกอบด้วยจีน เกาหลี ญี่ปุ่น สิงคโปร์ เข้ากับยุโรป ล้วนต่างเป็นดินแดนที่มีแร่ธาตุมีค่าจำนวนมาก โดยเฉพาะในตะวันออกกลางซึ่งเป็นแหล่งน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติที่ใหญ่ที่สุดในโลก มีปริมาณถึงร้อยละ ๖๐ ของโลก (เอนกเหล่าธรรมทัศน์, ๒๕๕๕: ๒๒๘) และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาก็เป็นประเทศที่มีดินแดนติดกับมหาสมุทรอินเดีย โดยตรง ดังแผนภาพที่ ๑-๑

แผนภาพที่ ๑-๑: ที่ตั้งของประเทศที่คั่นระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดียโดยมีไทยเป็นแกนกลาง



ที่มา : Google Map,2018:1

Nicholas John Spykman (๑๘๙๓-๑๙๔๓) นักรัฐศาสตร์แห่งมหาวิทยาลัยเยล ได้ให้ความสำคัญต่อประเทศริมขอบมหาสมุทรเป็นอย่างสูง และเป็นผู้นำเสนอทฤษฎีขอบนอก (Rimland Theory) เขาเป็นผู้ที่วิพากษ์แนวความคิดของ Sir Mackinder ว่าหัวใจโลกมิได้รวมศูนย์อยู่ ณ พื้นที่รอยต่อของยูเรเชีย แต่ประเทศริมมหาสมุทรนั่นเองที่มีความสำคัญอย่างสูงและสามารถควบคุม “เกาะโลก” ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศริมมหาสมุทรในทวีปเอเชีย (American Diplomacy,2006:1)

ในปัจจุบันสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN-อาเซียน) กำลังเร่งสร้างโครงสร้างเศรษฐกิจพื้นฐานคือ ท่อส่งก๊าซ ถนน ทางรถไฟ สนามบินและท่าเรือ เชื่อมต่อกันหมด และที่สำคัญ อาเซียนทั้งมวลกำลังจัดวางตนเองให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่ง (Hub of East Asia) ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพราะอาเซียนตั้งอยู่ในจุดสำคัญของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับทั้งจีน ญี่ปุ่นและเกาหลี ทางตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมกับอินเดียทางตะวันตก และทางใต้ก็เชื่อมกับออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ หากอาเซียนรวมกันสำเร็จจะกลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญของโลกอีกแห่งหนึ่งที่มีประชากรถึงกว่า๖๐๐ ล้านคน

ในทางภูมิรัฐศาสตร์ ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมสองฟากฝั่งมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก โดยตั้งอยู่กึ่งกลางระหว่างอินโดจีนกับคาบสมุทรมลายูเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดีย ที่ในอนาคตจะกลายเป็นศูนย์อำนาจใหม่ของโลก และอยู่ใกล้ชิดทั้งกับจีนและอินเดีย ทั้งในแง่ภูมิรัฐศาสตร์ วัฒนธรรมและการทูต และไม่ไกลจากตะวันออกกลาง

ประเทศไทยเป็นสมาชิกของอาเซียนที่กำลังเคลื่อนไหวย่างยุทธศาสตร์ครั้งใหญ่ คือรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) มาตั้งแต่ปี ค.ศ. ๒๐๑๕ ซึ่งเป็นการผนึกรวมตัวเป็นหน่วยเดียวกันในทางการเมือง ความมั่นคง เศรษฐกิจและวัฒนธรรมมากขึ้น คล้ายการรวมตัวของสหภาพยุโรป(เอกอัครราชทูตสนธิสัญญา ๒๕๕๘:๑๑)

การเติบโตของจีนและอินเดีย รวมทั้งตะวันออกกลางนั้นคือโอกาสสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งมีความท้าทายในการบริหารจัดการและการกำหนดนโยบายให้เหมาะสม เพื่อให้เศรษฐกิจของเราเติบโตอย่างก้าวกระโดด โดยการเชื่อมระบบเศรษฐกิจของประเทศเข้ากับเศรษฐกิจของจีน อินเดีย และตะวันออกกลางอย่างเหมาะสม

แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากล และสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน ด้วยการส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด พัฒนาพลังงานทางเลือก และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกระดับ ปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก และยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ และการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ มาตรฐานการให้บริการ และอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนขีดความสามารถของบุคลากรและผู้ประกอบการ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๕๘:๒๔) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานมีความเชื่อมโยงและมีขีดความสามารถในการรองรับการแข่งขันของประเทศ เป็นไปตามแผนพัฒนาฯ โดยตรง โดยได้มีการกำหนดกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนและสอดคล้องกับพันธกรณีและข้อตกลงอาเซียนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และสิ่งแวดล้อม และการเพิ่มศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียนในด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวบริการและเมืองชายแดน

จากยุทธศาสตร์ที่ ๗ ซึ่งกำหนดไว้เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างความสัมพันธ์ทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม จิตวิทยา ตามแผนพัฒนาฯ นั้น จำเป็นจะต้องมีการกำหนดนโยบายความมั่นคงรองรับ เพื่อให้สามารถแปลงยุทธศาสตร์นี้ ไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษาดังนโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจ แนวตะวันออก – ตะวันตก ซึ่งได้มีการเริ่มต้นและพัฒนามาแล้วในขั้นต้น

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยจึงได้กำหนด วัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังต่อไปนี้

๑. เพื่อศึกษาถึงแนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ทางด้านโลจิสติกส์
๒. เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ ที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตกของประเทศไทย
๓. เพื่อเสนอแนะนโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจ แนวตะวันออก – ตะวันตก

### คำถามวิจัย

คำถามวิจัยประเด็นที่ ๑:แนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ทางด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างไร

Main Questions	Follow up Questions	Probe Questions
แนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ทางด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างไร	ยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นอย่างไร	ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีมีทิศทางอย่างไร ในประเด็นที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์
		แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นอย่างไร
	แนวความคิดของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ทางด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างไร	แนวความคิดของ กสช.ในการเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างไร

คำถามวิจัยประเด็นที่ ๑: แนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ทางด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างไร (ต่อ)

Main Questions	Follow up Questions	Probe Questions
		แนวความคิดของ คสช. ในการเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างไร
		แนวความคิดของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ต่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ทางด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างไร
	นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ทางด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างไร	นโยบายของรัฐบาลต่อระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ในเป็นอย่างไร
		ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก เป็นอย่างไร
		นโยบายด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ของระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ในปัจจุบันเป็นอย่างไร

คำถามวิจัยประเด็นที่ ๒: สภาวะแวดล้อมทางด้านโลจิสติกส์ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ในปัจจุบันเป็นอย่างไร

Main Questions	Follow up Questions	Probe Questions
<p>สภาวะแวดล้อมทางด้านโลจิสติกส์ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ในปัจจุบันเป็นอย่างไร</p>	<p>สภาพแวดล้อมภายในประเทศไทยทางด้าน โลจิสติกส์ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ในปัจจุบันเป็นอย่างไร</p>	<p>สภาพแวดล้อมทางด้าน</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. การเมือง</li> <li>๒. เศรษฐกิจ</li> <li>๓. สังคมจิตวิทยา</li> <li>๔. การทหาร</li> <li>๕. เทคโนโลยี</li> <li>๖. สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ</li> <li>๗. กฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย เป็นอย่างไร</li> </ol>
	<p>สภาพแวดล้อมภายนอกประเทศไทยทางด้าน โลจิสติกส์ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ในปัจจุบันเป็นอย่างไร</p>	<p>สภาพแวดล้อมทางด้าน</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. การเมือง</li> <li>๒. เศรษฐกิจ</li> <li>๓. สังคมจิตวิทยา</li> <li>๔. การทหาร</li> <li>๕. เทคโนโลยี</li> <li>๖. สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ</li> <li>๗. กฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องของประเทศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างไร</li> </ol>



คำถามวิจัยประเด็นที่ ๓: นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกเป็นอย่างไร

Main Questions	Follow up Questions	Probe Questions
<p>นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกเป็นอย่างไร</p>	<p>แนวทางในการจัดเตรียมทรัพยากรเพื่อการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก ควรจะต้องเป็นอย่างไร</p>	<p>การกำหนดนโยบายด้านทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกเป็นอย่างไร</p>
		<p>การกำหนดนโยบายด้านงบประมาณเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกเป็นอย่างไร</p>
		<p>การกำหนดนโยบายด้านการบริหารเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกเป็นอย่างไร</p>
		<p>การกำหนดนโยบายด้านการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกเป็นอย่างไร</p>
		<p>การกำหนดนโยบายด้านเครื่องจักรกลต่างๆ เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกเป็นอย่างไร</p>
		<p>การกำหนดนโยบายด้านวิธีดำเนินการเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกเป็นอย่างไร</p>

## ขอบเขตของการวิจัย

### ๑. ขอบเขตของเนื้อหา

๑.๑ พัฒนาการของความร่วมมือระหว่างประเทศในการเชื่อมโยงการเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก

๑.๒ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

๑.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

๑.๔ นโยบายของรัฐบาลในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๑.๕ สถานะแวดล้อมภายในและภายนอกประเทศทางด้านโลจิสติกส์

๑.๖ ปัญหาในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก

๑.๗ นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก

### ๒. ขอบเขตของห้วงเวลา

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดห้วงเวลาในการดำเนินการระหว่างเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑ – สิงหาคม ๒๕๖๒ ดังมีรายละเอียดตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๑-๑: ห้วงระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย

กิจกรรม	พ.ย.๖๑-ม.ค.๖๒	ก.พ.- เม.ย.๖๒	พ.ค.- ก.ค.๖๒	ส.ค.๖๒
๑. ขออนุมัติโครงการวิจัย	■			
๒. จัดทำกรอบหลักการและวางแผนการรวบรวมข้อมูล	■			
๓. ศึกษา ค้นคว้า สืบค้น รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ	■	■		
๔. สร้างเครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล		■		
๕. รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากกลุ่มเป้าหมาย		■	■	
๖. ดำเนินกรรมวิธีข้อมูล		■	■	
๗. วิเคราะห์ตัวแปรที่เกี่ยวข้อง			■	

ตารางที่ ๑ – ๑ : ห้วงระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย (ต่อ)

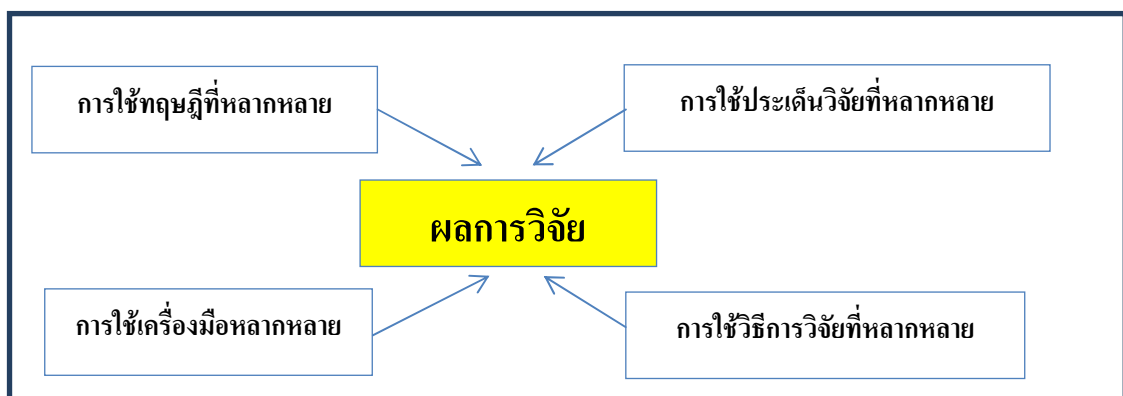
กิจกรรม	พ.ย.๖๑-ม.ค.๖๒	ก.พ.- เม.ย.๖๒	พ.ค.- ก.ค.๖๒	ส.ค.๖๒
๘. สังเคราะห์คำตอบตาม วัตถุประสงค์ของการวิจัย			—	
๙. จัดทำเอกสารเชิงพรรณนา ทั้ง ๕ บท เสนอต่ออาจารย์ที่ ปรึกษา			—	
๑๐. แลกเปลี่ยนเอกสารวิจัย				—
๑๐. ปรับปรุงแก้ไขเอกสารวิจัย แล้วจัดทำรายงานวิจัยฉบับ สมบูรณ์				—

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ออกแบบให้ใช้วิธีการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยผู้วิจัย จะทำการเชิงคุณภาพเป็นวิธีการหลัก(qualitative research) โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารของ ทางราชการ ผลการวิจัย วิทยานิพนธ์ ตำรา บทความ และเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งรายละเอียด ส่วนใหญ่จะได้รับจากการทบทวนวรรณกรรม เพื่อทำการศึกษาถึงทฤษฎี หลักการ และแนวความคิด เกี่ยวกับการกำหนดสาธารณสุข เพื่อวิเคราะห์ถึงตัวแปรที่เกี่ยวข้องแล้วทำการสังเคราะห์ข้อมูลหา คำตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยต่อไป

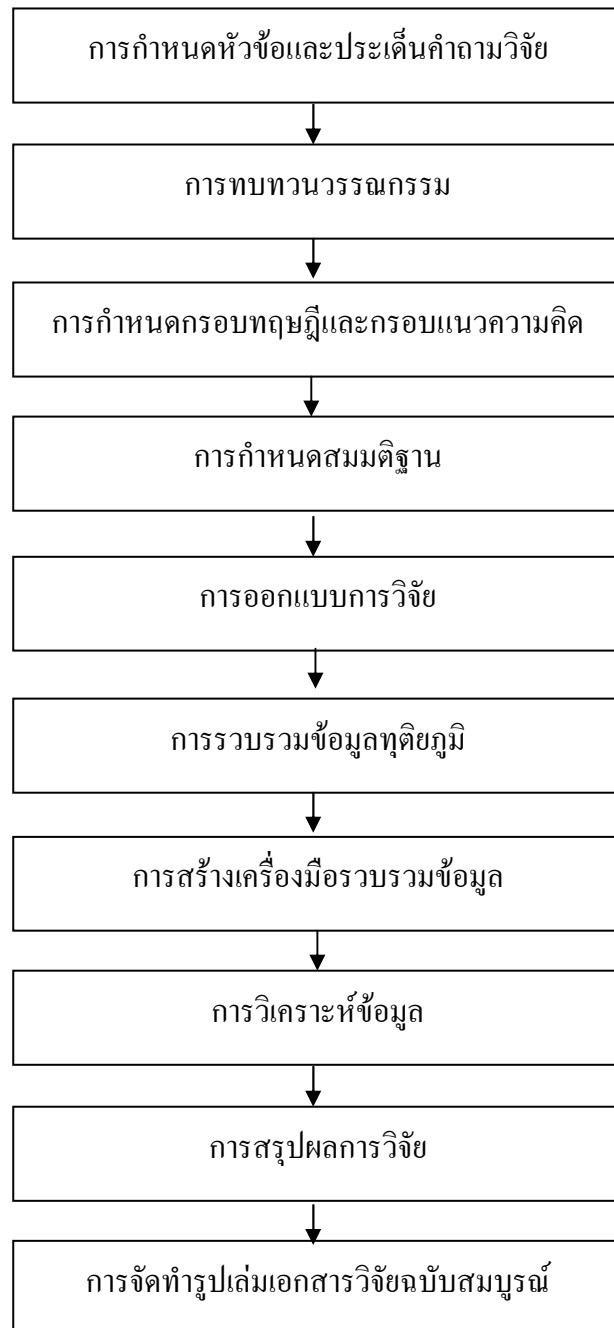
ในการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และสังเคราะห์เพื่อหาคำตอบตามวัตถุประสงค์ ของการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการโดยการใช้หลัก Triangulation ตามแนวทางของ UNAIDS (2010:14) เพื่อสอบทานข้อมูลที่ได้รับด้วยการใช้แนวทางการรวบรวมข้อมูลที่หลากหลาย ประกอบด้วยมิติต่าง ๆ ดังภาพต่อไปนี้

แผนภาพที่ ๑-๒: ความหลากหลายในการรวบรวมข้อมูล



ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนในการวิจัยเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามลำดับอย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้กำหนดไว้ ๘ ขั้นตอน ดังแผนภาพต่อไปนี้

แผนภาพที่ ๑-๑: ขั้นตอนในการวิจัย



## ข้อจำกัดของการวิจัย

ข้อจำกัดของการวิจัยครั้งนี้ คือ ระยะเวลาในการทำวิจัย ซึ่งจะต้องเสร็จเรียบร้อยภายใน ระยะเวลาที่กำหนด และผู้วิจัยจำเป็นต้องใช้เวลานอกจากการเข้ารับการศึกษาใน วปอ. ไปทำการศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูล จึงทำให้มีระยะเวลาที่จำกัดอย่างยิ่ง ส่งผลให้ผู้วิจัยไม่สามารถรวบรวมข้อมูลได้ อย่างเต็มที่ ประกอบกับอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนผ่านของรัฐบาล ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้าจากการเลือกตั้งครั้งต่อไป อาจจะมีผลกระทบต่อนโยบายที่เกี่ยวข้องกับระเบียบ เศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ได้ในอนาคต

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

ผลของการวิจัยครั้งนี้ จะทำให้ได้นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ ในปัจจุบัน เพื่อรองรับ โครงการระเบียบเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก อันเป็นการแปลง ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ และนโยบายของรัฐบาล ไปสู่การปฏิบัติ ผ่านทางนโยบายที่ได้ออกแบบมานี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยตรง

## คำจำกัดความ

ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก	หมายถึง	เส้นทาง R9อันเป็นการพัฒนาความร่วมมือทาง เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region: GMS) ขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการและยกระดับ ความเป็นอยู่ของประชาชนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
โลจิสติกส์	หมายถึง	ระบบการจัดการการส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากร อย่างอื่นต่างๆ ทุกอย่างที่มีการขนส่ง หรือเคลื่อนย้าย จากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการ ของลูกค้า โลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการผสมผสานของ ข้อมูลการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการ วัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ โลจิสติกส์เป็นช่องทางหนึ่ง ของห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ ของเวลาและสถานที่

## บทที่ ๒

### นโยบายของรัฐบาลด้านโลจิสติกส์

การวิจัยครั้งนี้ มีเป้าหมายหลักคือการสังเคราะห์นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสม เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกของประเทศไทย ดังนั้น ผู้วิจัย จึงได้พิจารณาทำการทบทวนวรรณกรรมในประเด็นที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๑. ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี
๒. สถานการณ์เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม
๓. แผนการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย
๔. นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
๕. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
๖. สรุป

#### ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

รัฐบาลไทย ได้จัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ขึ้นมาเพื่อกำหนดทิศทางการบริหารประเทศ จัดเป็นยุทธศาสตร์ระยะยาวที่ได้ออกมาใช้บังคับในฐานะที่เป็นกฎหมาย ดังนั้น ในการทำการศึกษา หรือการกำหนดนโยบายใดๆ จะต้องคำนึงถึงยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เป็นหลักในทุกด้าน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้มีการจัดตั้ง คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปีเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นกรอบอย่างหนึ่งในการจัดทำนโยบาย และการจัดสรรงบประมาณ ของรัฐบาลชุดต่อไป ทั้งนี้ ในรัฐธรรมนูญ ฉบับประชามติ ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดทำ ยุทธศาสตร์ชาติ ดังนี้(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐:๑)

มาตรา ๖๕ รัฐจึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ตามหลัก ธรรมมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้อง และบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าวการจัดทำกำหนดเป้าหมายระยะเวลาที่ จะบรรลุเป้าหมาย และสาระที่พึงมีในยุทธศาสตร์ชาติ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กฎหมาย บัญญัติ ทั้งนี้ กฎหมายดังกล่าวต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม และการรับฟังความคิดเห็นของ

ประชาชนทุก ภาคส่วน อย่างทั่วถึงด้วยยุทธศาสตร์ชาติ เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๒๗๕ ให้คณะรัฐมนตรีจัดให้มีกฎหมายตามมาตรา ๖๕ วรรคสอง ให้แล้วเสร็จ ภายใน ๑๒๐ วัน(หนึ่งร้อยยี่สิบวัน) นับแต่วัน ประกาศใช้รัฐธรรมนูญนี้ และดำเนินการจัดทำ ยุทธศาสตร์ชาติให้แล้วเสร็จภายใน ๑ ปี นับแต่วันที่กฎหมายดังกล่าวใช้บังคับ

### วิสัยทัศน์

“...ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนา ตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง...”

ทั้งนี้ สามารถกำหนดเป็น คติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” โดยวิสัยทัศน์ ดังกล่าวจะต้องสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ อันได้แก่ การมี เอกราช อธิปไตย และบูรณภาพ แห่งเขตอำนาจรัฐ การดำรงอยู่อย่างมั่นคง ยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติ การดำรงอยู่อย่างมั่นคง ของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่น มีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลาง พหุสังคมและการมีเกียรติ และศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของ ประชาชน ความยั่งยืนของฐาน ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหารความสามารถในการรักษาผล ประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ และการอยู่ร่วมกัน อย่างสันติประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติ และศักดิ์ศรี โดยที่ความมั่นคงเป็นรากฐานของทั้ง ๑๖ประการที่ จะทำให้เกิดความมั่งคั่งและยั่งยืนได้

ความมั่นคง หมายถึง การมีความมั่นคงปลอดภัยจากภัย และการเปลี่ยนแปลง ทั้งภายในประเทศ และภายนอกประเทศในทุก ระดับ ทั้งระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครัวเรือน และปัจเจกบุคคล และมีความมั่นคงในทุกมิติ ทั้งมิติทางการทหาร เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง เช่น ประเทศมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีการปกครองระบอบประชาธิปไตย ที่มีพระมหากษัตริย์ ทรงเป็นพระประมุข สถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ มีความเข้มแข็งเป็น ศูนย์กลาง และเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของประชาชน มี ระบบการเมืองที่มั่นคงเป็นกลไกที่นำไปสู่การบริหารประเทศที่ต่อเนื่องและ โปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล สังคมมีความปรองดอง และความสามัคคี สามารถผนึกกำลังเพื่อพัฒนาประเทศ ชุมชนมีความเข้มแข็ง ครอบครัวมีความอบอุ่น ประชาชนมีความมั่นคงใน ชีวิต มีงานและรายได้ที่มั่นคงพอเพียงกับการดำรงชีวิต ความมั่นคงของ อาหารพลังงาน และน้ำ มีที่อยู่อาศัย และความปลอดภัยใน ชีวิตทรัพย์สิน มีการออมสำหรับวัยเกษียณ สรุปได้ว่าความมั่นคง คือ

๑. การมีความมั่นคงปลอดภัย จากภัย และการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศในทุกระดับ ทั้ง ระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครัวเรือน และปัจเจกบุคคลและมีความมั่นคงในทุกมิติ ทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง

๒. ประเทศมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีสถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ที่เข้มแข็งเป็นศูนย์กลางและเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของประชาชน ระบบการเมืองที่มั่นคงเป็นกลไกที่นำไปสู่การบริหารประเทศที่ต่อเนื่อง และโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล

๓. สังคมมีความปรองดองและความสามัคคี สามารถผนึกกำลังเพื่อพัฒนาประเทศ ชุมชน มีความเข้มแข็ง ครอบครัวมีความอบอุ่น

๔. ประชาชนมีความมั่นคงในชีวิต มีงาน และรายได้ที่มั่นคงพอเพียงกับการดำรงชีวิต มีที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน

๕. ฐานทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงของอาหาร พลังงาน และน้ำ

ความมั่งคั่ง หมายถึง ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและมีความยั่งยืนจนเข้าสู่ กลุ่มประเทศรายได้สูง ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากรมีความอยู่ดีมีสุขได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น และมีการพัฒนาอย่างทั่วถึงทุกภาคส่วน (Inclusive Growth) มีคุณภาพชีวิตตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ ไม่มีประชาชนที่ อยู่ได้เส้นความยากจน เศรษฐกิจในประเทศมีความเข้มแข็ง ขณะเดียวกันต้องมีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่างๆ ทั้งใน ตลาดโลก และตลาดภายในประเทศ เพื่อให้สามารถสร้างรายได้ ทั้งจากภายใน และภายนอกประเทศ ตลอดจนมีการสร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไป และประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในเวที โลก และมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ และการค้าอย่างแน่นแฟ้นกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย เป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงใน ภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และการทำธุรกิจ เพื่อให้เป็นพลังในการพัฒนา นอกจากนี้ยังมีความสมบูรณ์ในทุนที่จะสามารถสร้างการพัฒนาต่อเนื่องไปได้ ได้แก่ ทุนมนุษย์ ทุนทางปัญญา ทุนทางการเงิน ทุนที่เป็นเครื่องมือ เครื่องจักร ทุนทางสังคม และทุนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สรุปได้ว่าความมั่งคั่ง คือ

๑. ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ยกกระดับเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากรได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น



๒. เศรษฐกิจมีความสามารถในการแข่งขันสูง สามารถสร้างรายได้ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ สร้างฐาน เศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคต และเป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และการทำธุรกิจ มีบทบาทสำคัญในระดับภูมิภาค และระดับ โลก เกิดสายสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ และการค้าอย่างมีพลัง

๓. ความสมบูรณ์ในทุนที่จะสามารถสร้างการพัฒนาต่อเนื่อง ได้แก่ ทุนมนุษย์ ทุนทางปัญญา ทุนทางการเงิน ทุนที่เป็นเครื่องมือเครื่องจักร ทุนทางสังคม และทุนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ความยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญรายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชน ให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่ง เป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่อยู่บนหลักการ ใช้การรักษาและการฟื้นฟูฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ไม่ใช่ทรัพยากรธรรมชาติจนเกินพอดี ไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม จนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศน์ การผลิตและการบริโภคเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals : SDGs) ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์มากขึ้น และสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้น คนมีความรับผิดชอบ ต่อสังคม มีความเอื้ออาทร เสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม รัฐบาลมีนโยบายที่มุ่งประโยชน์ส่วนรวมอย่างยั่งยืน และให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และทุกภาคส่วนในสังคมยึดถือ และปฏิบัติตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อการพัฒนาในระดับอย่างสมดุล มีเสถียรภาพ และยั่งยืน

สรุปได้ว่า ความยั่งยืน คือ

๑. การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญรายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชน ให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่ไม่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเกินพอดี ไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศน์

๒. การผลิตและการบริโภคเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับกฎระเบียบของประชาคม โลกซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกัน ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้น คนมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีความเอื้ออาทร เสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม

๓. มุ่งประโยชน์ส่วนรวมอย่างยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วน เพื่อการพัฒนาในทุกระดับอย่างสมดุล มีเสถียรภาพ และยั่งยืน

๔. ประชาชนทุกภาคส่วนในสังคมยึดถือ และปฏิบัติตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

## ยุทธศาสตร์ชาติในระยะ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ชาติที่จะใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง แบ่งออกเป็น ๕ ด้าน ดังนี้

๑. การรักษาความสงบภายในประเทศ
๒. การพัฒนาศักยภาพในการป้องกันประเทศ พร้อมรับมือกับภัยคุกคามทั้งทางทหาร และภัยคุกคามอื่น ๆ
๓. บูรณาการความร่วมมือกับต่างประเทศที่เอื้อให้เกิดความมั่นคง ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ ป้องกันภัย คุกคามข้ามชาติ และคุณภาพชีวิตของคนในชาติ
๔. การรักษาความมั่นคง และผลประโยชน์ทางทรัพยากรธรรมชาติ และทางทะเล
๕. การบริหารจัดการความมั่นคงให้สอดคล้องกันแผนงานพัฒนาอื่น ๆ เพื่อช่วยเหลือประชาชน และร่วมพัฒนาประเทศ

ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ดังนี้

๑. การพัฒนาภาคการผลิตและบริการ
  ๒. การพัฒนาสังคมผู้ประกอบการ (Entrepreneurial Society) เพื่อสร้างผู้ประกอบการทางธุรกิจ
  ๓. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
  ๔. การวางรากฐานที่แข็งแกร่ง เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์การพัฒนา และเสริมสร้างศักยภาพคน แบ่งออกเป็น ๖ ด้าน ดังนี้
  ๑. การปรับเปลี่ยนค่านิยม และวัฒนธรรม (Transformation of Culture) เพื่อสร้างคนไทยที่มีคุณภาพ คุณธรรมจริยธรรม มีระเบียบวินัย เคารพกฎหมาย
  ๒. การพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต
  ๓. การปฏิรูปการเรียนรู้แบบพลิก โจม (Transformation of Learning)
  ๔. การพัฒนา และรักษากลุ่มผู้มีความสามารถพิเศษ (Talents)
  ๕. การเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี
  ๖. การสร้างความอยู่ดีมีสุขของครอบครัวไทย
- ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคมแบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ดังนี้

๑. การสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สินของคนทุกกลุ่มในสังคม

๒. การสร้างโอกาสการเข้าถึงบริการทางสังคมอย่างทั่วถึง

๓. การเสริมสร้างพลังทางสังคม

๔. การสร้างความสมานฉันท์ในสังคม

ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แบ่งออกเป็น ๖ คน ดังนี้

๑. จัดระบบอนุรักษ์ฟื้นฟู และป้องกันการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ

๒. วางระบบบริหารจัดการน้ำอย่างบูรณาการให้มีประสิทธิภาพใน ๒๕ลุ่มน้ำทั้งด้าน

อุปสงค์ และอุปทาน

๓. พัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในทุกภาคเศรษฐกิจ

๔. พัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ และเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๕. ร่วมลดปัญหาโลกร้อน และปรับตัวให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

๖. ใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ และนโยบายการคลังเพื่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุล และพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ แบ่งออกเป็น ๖ ด้าน ดังนี้

๑. การวางระบบบริหารงานราชการแบบบูรณาการ

๒. การยกระดับงานบริการประชาชน และการอำนวยความสะดวกของภาครัฐสู่ความเป็นเลิศ

๓. การปรับปรุงบทบาท ภารกิจ และ โครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐ

๔. การพัฒนาระบบบริหารจัดการกำลังคน และพัฒนาบุคลากรภาครัฐในการปฏิบัติราชการและมีความเป็นมืออาชีพ

๕. การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ

๖. การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรม และสอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ

## สถานการณ์เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม

ประเทศไทย มีพื้นที่ติดทะเลเชื่อม ๒ ฝั่งมหาสมุทร คือ ทั้งทางด้านอ่าวไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิก และฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดีย จึงเป็นประเทศที่มีภูมิศาสตร์เหมาะสม เป็นจุดศูนย์กลางของการเชื่อมประเทศในทวีปอเมริกา และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับเอเชียกลาง ตะวันออกกลาง และยุโรป และสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบทั้งประเทศเมียนมา ลาว กัมพูชา มาเลเซีย เวียดนาม และจีนนอกจากนี้

สภาพเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคอินโดจีนเองที่เน้นการส่งออก (Export-Oriented Country) ทำให้มูลค่าและปริมาณการค้าระหว่างประเทศสูงขึ้นมากเป็นลำดับ ซึ่งแต่ละประเทศในภูมิภาคนี้ มีความเจริญเติบโตทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศอย่างรวดเร็ว ประกอบกับ แนวโน้มในการทำข้อตกลง Free Trade Agreement ของหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย ทำให้ การค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ยังมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น ดังนั้น ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน จึงมุ่งไปที่การเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo-China) นั่นคือ ประเทศไทยจะต้องเพิ่ม ประสิทธิภาพและคุณภาพของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์จะเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมทางโลจิสติกส์ทั้งหมด ไว้อย่างเป็นระบบ อันประกอบไปด้วยด้านการขนส่งการคลังสินค้า การบริการ และการอำนวยความสะดวกในการกระจายสินค้า ทำให้การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์สามารถกระจายสินค้าภายในประเทศ และสามารถจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งขาเข้า และขาออกของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพนั่นคือ ความสามารถในการเชื่อมโยงเครือข่ายการกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศ และเชื่อมต่อไปยัง ต่างประเทศด้วย(ศูนย์กลางโลจิสติกส์ดังกล่าวเป็นผลสืบเนื่องมาจากการสร้างประสิทธิภาพ ทางด้านโลจิสติกส์ให้สูงขึ้น เพื่อให้เกิดกระบวนการสร้างงานหรือกระบวนการเพิ่มคุณค่า (Value Added Process) กับสินค้าที่ส่งผ่านในห่วงโซ่อุปทานนั้นๆ(Carolina Luisa dos Santos Vieira, 2016:1)

## ๑. ประโยชน์ของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ภาวะทางเศรษฐกิจในปัจจุบันที่การแข่งขันทางการผลิตและการตลาดมีความ รุนแรง จึงไม่อาจปฏิเสธได้ว่า โลจิสติกส์กลายเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความ ได้เปรียบในการแข่งขัน (Competitive Advantage)

**๒. กระบวนการสร้างคุณค่า (Value Added Process) หรือมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้น** จากกิจกรรมทางโลจิสติกส์ ทั้งกับสินค้าและบริการที่ส่งผ่านในห่วงโซ่อุปทาน และกับ โครงสร้าง พื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์(Value Added of Infrastructure) ไม่ว่าจะเป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า (Packing House / Distribution Center)ท่าอากาศยาน หรือท่าเรือ

การประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) และการประหยัดจากความรวดเร็ว (Economies of Speed) คือ ความสามารถในการจัดการการเคลื่อนย้าย และกระจายสินค้าในปริมาณ ที่มากขึ้น ด้วยระยะเวลาตอบสนอง (Response Time) ที่ดีขึ้น จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อหน่วย สินค้าลดลง และบริการดีขึ้น (Cost effective)ผลิตภาพการผลิต (Productivity) เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่ง ที่สำคัญในการช่วยสนับสนุนการดำเนินการของสาขาเศรษฐกิจต่างๆ ในประเทศให้มีศักยภาพ ในการแข่งขันมากขึ้น (Merriam-Webster, 2019:1)

ความสามารถในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศทั้งการลงทุนในด้านธุรกิจ โลจิสติกส์(Global Logistics Business) และการลงทุนในอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง เช่น ด้าน IT, ด้านการค้าและบริการ เป็นต้น ดังนั้น ผลประโยชน์ทางตรงที่ประเทศจะได้รับจะออกมาในรูปของ รายได้ที่เกิดจากการประกอบการ (Operating income) และการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการจ้างงานด้านโลจิสติกส์

ปัจจัยต่างๆ ข้างต้นจะมีส่วนช่วยในเศรษฐกิจของประเทศทั้งในด้านศักยภาพการแข่งขัน และการเติบโตของเศรษฐกิจ หรือ GDP ที่เพิ่มขึ้นนั่นเอง นอกจากนี้ การเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ยังจะเอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งของประเทศไทยด้วย โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเล ที่ประเทศในภูมิภาคจะสามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือแหลมฉบังได้ เช่น ประเทศลาวกัมพูชา หรืออินโดนีส์ เป็นต้น

นอกจากประโยชน์ทางตรงแล้ว การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ยังก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อประเทศในทางอ้อมด้วย เนื่องจากศูนย์กลางโลจิสติกส์จะมีการไหลผ่านของทั้งสินค้าและบริการในปริมาณมาก ซึ่งกระบวนการไหลผ่านดังกล่าวจะส่งผ่านเทคโนโลยี ความรู้ และทักษะในการจัดการต่างๆ มาสู่ประเทศด้วย ดังนั้น บุคลากรของประเทศจึงมีศักยภาพมากขึ้น คือมีการเพิ่มผลิตภาพมากขึ้น (Productivity)

## ๓. รูปแบบการพัฒนาโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

### ๓.๑ ประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์มีข้อได้เปรียบในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์สูง นอกจากประเทศสิงคโปร์จะอาศัยความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ที่ตั้งซึ่งอยู่บนเส้นทางการขนส่งหลักทั้งทางทะเลและทางอากาศ เช่น อยู่ในจุดเชื่อมต่อของทางเดินเรือทะเลระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิก และมหาสมุทรอินเดีย นำมาพัฒนาประเทศให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่าย (Transshipment) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว สิงคโปร์ยังเป็นหนึ่งในประเทศที่มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศสูงที่สุดในโลก

ประเทศสิงคโปร์จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก และได้กำหนดให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายในภาพรวมของประเทศที่ต้องการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนโดยฐานความรู้ (Knowledge driven industries) นอกจากนี้ภาครัฐยังส่งเสริมการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยการปรับปรุงกระบวนการนำเข้าส่งออกให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชน เช่น การปรับพิธีการศุลกากรให้ง่ายและสะดวกขึ้น (Simplified procedures) หรือการให้บริการแบบ ๒๔ ชั่วโมง (24 a day customs operations) เป็นต้น

นอกจากความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ และการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จากภาครัฐแล้ว สิงคโปร์ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่ช่วยในการสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

**ระบบกฎหมายเปิดกว้างให้กับบริษัทต่างชาติในการทำธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการด้านโลจิสติกส์**

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในช่วงทศวรรษที่ ๑๙๙๐ รัฐบาลสิงคโปร์จัดสรรงบประมาณเกือบ ๖๐% ของงบประมาณทั้งหมด ในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยสนับสนุนกิจกรรมการค้า และการผลิตของประเทศ ปัจจุบันสิงคโปร์มีท่าเรือ และท่าอากาศยานที่ทันสมัยและมีมาตรฐานระดับโลก

**เทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology: IT)** การใช้ IT ของผู้ประกอบการระดับ SMEs ในสิงคโปร์อยู่ในระดับดี ภาครัฐประสบความสำเร็จในการพัฒนาระบบ TradeNet เพื่ออำนวยความสะดวกในพิธีการศุลกากร และอยู่ในระหว่างการพัฒนา ระบบ e-Government เพื่อให้ข้อมูลมีการไหลผ่านอย่างไม่มีอุปสรรคระหว่างหน่วยงาน นอกจากนี้ภาครัฐได้มีการวางแผน Electronic Commerce Plan เพื่อให้เกิดการเติบโตใน e-commerce และมุ่งเน้นการพัฒนาประเทศให้เป็น International e-Commerce Hub ต่อไป โดยตั้งเป้าไว้ว่าจะมีธุรกิจที่ใช้การซื้อขายสินค้าและบริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์สูงถึงร้อยละ ๕๐

**ด้านบุคลากรและองค์ความรู้** สิงคโปร์มีบุคลากรที่มีความสามารถและทักษะทั้งในด้านการใช้ภาษาอังกฤษและ IT และภาครัฐยังมีการพัฒนาการศึกษาด้านโลจิสติกส์ในระดับต่างๆ ตัวอย่างเช่น The Certified Logistics Professional Program รวมทั้งการสร้างความร่วมมือทางการศึกษาและวิจัยด้านโลจิสติกส์ของมหาวิทยาลัยในสิงคโปร์กับมหาวิทยาลัยต่างๆ ทั่วโลก ทั้งนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนการพัฒนาสิงคโปร์ให้เป็นศูนย์กลางการศึกษาของเอเชีย (Education Hub in Asia) ด้วย

ไม่เพียงแต่ประเทศไทย ที่ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ โดยเฉพาะประเทศมาเลเซีย และเวียดนาม ก็ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนเช่นกัน โดยทั้งสองประเทศกำลังเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และสร้างพันธมิตรกับบริษัทเรือและผู้ประกอบการระดับสากล เพื่อพัฒนาการขนส่งทางเรือในภูมิภาคอินโดจีน

## ๑.๒ ประเทศมาเลเซีย

เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซียมากกว่าร้อยละ ๙๐ ใช้การขนส่งทางทะเลผ่านทางท่าเรือ (เช่นเดียวกับประเทศไทย) ภาครัฐของมาเลเซียจึงให้ความสำคัญกับการลงทุนพัฒนาท่าเรือของประเทศเป็นสำคัญ ในช่วงของแผนพัฒนาของประเทศมาเลเซียฉบับที่ ๗ รัฐบาลมาเลเซียได้ใช้งบประมาณในการพัฒนาท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้าทางทะเลถึงประมาณหนึ่งพันล้านริงกิตมาเลเซีย (ประมาณ ๑๑,๕๘๐ ล้านบาท) และในช่วงของแผนพัฒนาฉบับที่ ๘ รัฐบาลได้เตรียมจัดสรรงบประมาณ ประมาณ ๕.๕ พันล้านริงกิตมาเลเซีย (ประมาณ ๕๘,๐๐๐ ล้านบาท) เพื่อพัฒนาท่าเรือ และการจัดการทางด้าน โลจิสติกส์ ซึ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการตู้สินค้าที่ท่าเรือ ให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้มากขึ้นและรวดเร็วขึ้น โดยการพัฒนาอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการในท่าเรือเป็นสิ่งสำคัญ ตัวอย่างเช่น การจัดทำการเชื่อมโยงข้อมูลของท่าเรือผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ต หรือ “National Port Exchange” เพื่อให้การจัดการด้านเอกสารมีประสิทธิภาพและรวดเร็วสนับสนุนระบบ e-commerce เป็นต้น การแข่งขันทางการตลาดในการขนส่งทางทะเลที่เกิดขึ้นระหว่างมาเลเซียกับสิงคโปร์ ทำให้มาเลเซียลดอัตราค่าภาระที่ท่าเรือ และเริ่มสร้างพันธมิตรกับบริษัทเรือและผู้ประกอบการระดับสากล ทำให้ปัจจุบันสายการเดินเรือใหญ่ ได้แก่ Maserk Sealand และ Evergreen Marine ย้ายท่าเรือศูนย์กลางการถ่ายลำในภูมิภาค (Main Regional Transshipment Hub) จากสิงคโปร์มาที่ท่าเรือ Tanjung Pelepas ของมาเลเซีย (Maserk, 2019:1)

นอกจากนี้ ภาครัฐโดยกระทรวงการคลังได้มีแผนการพัฒนาพื้นที่ที่อยู่ติดกับท่าเรือหลัก คือ ท่าเรือ Klang และท่าเรือ Tanjung Pelepas เป็นเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ (GOV.UK, 2016:1) และมาเลเซียเองยังได้ริเริ่มโครงการ Landbridge มาตั้งแต่ปี ๒๕๔๒ โดยสร้างพันธมิตรระหว่างผู้ประกอบการเอกชนของท่าเรือ Klang บริษัทรถไฟมาเลเซีย (KTM) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และบริษัทรับ-ส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งของมาเลเซียและไทย ในการให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างกรุงเทพฯ (ICD ลาดกระบัง) กับท่าเรือ Klang เป็นจุดผ่านสินค้าระหว่างไทยกับยุโรป (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๕๘:๒๘-๒๙)

ปัจจุบัน ท่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลของมาเลเซียมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว โดยมีปริมาณสินค้าที่ใช้บริการผ่านท่าเรือเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นสินค้าที่เกิดจากการค้าระหว่างประเทศของมาเลเซียโดยตรง หรือสินค้าถ่ายลำที่ท่าเรือ เห็นได้จากการจัดลำดับท่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลของโลกที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่ามากที่สุด ซึ่งท่าเรือหลักของมาเลเซีย ๒ ท่า ได้แก่ ท่าเรือ Klang และท่าเรือ Tanjung Pelepas ติดอันดับ ๒๕ ท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่ามากที่สุด

ในโลก โดยอยู่ที่ ๑๑ และที่ ๒๒ ตามลำดับ ซึ่งท่าเรือทั้ง ๒ ท่าดังกล่าว ก็มีปริมาณสินค้าผ่านท่ามากกว่าท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทย ซึ่งอยู่ในลำดับที่ ๒๓ ด้วย

นอกจากการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนส่งทางทะเลแล้ว ภาครัฐยังให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อื่นๆ เช่น การเชื่อมโยงเครือข่ายและอุตสาหกรรมการขนส่งทั้งทางถนนและทางรางอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามมา (Integrated Multimodal Transport Solution) และมาเลเซียได้พัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงสู่นอกประเทศด้วย เช่น การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากชายแดนไทยถึงสิงคโปร์ที่เรียกว่า North-South Expressway (motorway) พร้อมด้วยถนนอย่างดีแยกเข้าไปถึงท่าเรือ ท่าอากาศยาน และเมืองต่างๆ สินค้าจากจังหวัดภาคใต้ของไทยได้ใช้ทางหลวงพิเศษนี้ส่งสินค้าไปออกที่ท่าเรือต่างๆ ของมาเลเซียเป็นจำนวนมากขึ้นทุกปี

### ๓.๓ ประเทศเวียดนาม

เวียดนาม ได้เริ่มสร้างพันธมิตรเพื่อพัฒนาท่าเรือไฮฟอง ดานัง และไซ่ง่อน ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งของพื้นที่หลังท่า คือ ลาว กัมพูชา ไทย (ตะวันออกเฉียงเหนือ) และจีนตอนใต้ และกำลังร่วมกับมาเลเซียสร้างเครือข่ายทางถนน ทางราง และทางทะเลโดยไม่ต้องผ่านไทย เช่น โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเอเชีย ซึ่งมาเลเซียให้เงินทุนศึกษาสำรวจซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟจากคุนหมิงผ่านเวียดนาม ถึงโฮจิมินห์ซิตี้ และสามารถต่อไปมาเลเซียทางทะเล นอกจากนี้ ยังมีความร่วมมือกับบริษัท Maersk & Sealand ที่จะก่อสร้างลานรับส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่เมืองเลาโก ดิคประเทศจีน เพื่อรองรับบริการขนส่งตู้สินค้าจากคุนหมิงด้วยรถบรรทุกมาที่เลาโก และต่อดังด้วยรถไฟเพื่อลงเรือที่ท่าเรือไฮฟอง นอกจากนี้เวียดนามยังได้สร้างพันธมิตรกับกัมพูชาเพื่อขนส่งสินค้าด้วยเรือ Barge ทางแม่น้ำโขงจากพนมเปญไปลงเรือใหญ่ที่ท่าเรือไซ่ง่อนร่วมมือกับญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา เพื่อพัฒนาท่าเรือดานังและทางหลวงหมายเลข ๕ เพื่อเป็น Landbridge เชื่อมพื้นที่หลังท่า คือ ลาว ไทย กัมพูชา และพม่า เพื่อให้สินค้าและวัตถุดิบไปออกทะเลที่ท่าเรือดานัง

จะเห็นได้ว่า หลายประเทศในภูมิภาคมีเป้าหมายในการพัฒนาเช่นเดียวกันกับไทย โดยมุ่งเน้นการพัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหรือศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลของภูมิภาค ในขณะที่เดียวกันประเทศคู่แข่งที่สำคัญ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และฮ่องกง มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมกว่า และในปัจจุบันสามารถตอบสนองความต้องการข้างต้นได้ดีกว่าไทย ดังนั้น ไทยจึงต้องเร่งดำเนินนโยบาย เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งให้เหมาะสมกับสภาพความต้องการของตลาดและให้แข่งขันได้ เพื่อไทยจะได้ไม่เสียโอกาสที่จะเป็นประตูเข้า-ออกทางทะเลที่สำคัญของภูมิภาคนี้



ในปัจจุบัน ประเทศไทยต้องเผชิญกับสภาพแวดล้อมหลายประการที่จะกระทบต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และระบบการขนส่งในอนาคต นอกจากการดำเนินงานภายใต้ทิศทางการพัฒนาประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอินโดจีนแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นที่เข้ามาเป็นตัวกำหนดความต้องการโครงสร้างด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง คือการขยายตัวของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้า รวมทั้งการเปิดเสรีทางการค้าและการขนส่ง (Free Trade Agreement) ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ทำให้ข้อจำกัดและการกีดกันทางการค้าในรูปของภาษีลดลง เป็นผลให้ปริมาณการค้าและบริการระหว่างประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ประเทศไทยจึงต้องเตรียมความพร้อมให้กับธุรกิจโลจิสติกส์และขนส่งของไทย เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ในที่สุด

การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีมาตรฐานสูง จึงกลายมาเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญต่อการเตรียมความพร้อมให้กับประเทศเพราะนอกจากจะเป็นปัจจัยสนับสนุน (Enabling Factor) ต่อภาคธุรกิจหรือภาคเอกชนแล้ว ยังก่อให้เกิดสมรรถนะความสามารถในการแข่งขันกับประเทศคู่แข่งต่างๆ ด้วย โดยในส่วนของ การเป็นปัจจัยสนับสนุนต่อภาคเอกชน เป็นเรื่องของการลดต้นทุน และสร้างความรวดเร็วคล่องตัวในการขนส่ง เกิดผลิตภาพ (Productivity) แก่ผู้ประกอบการ และในส่วนของการพัฒนาประเทศโดยรวม โครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ที่ดีจะทำให้เกิดความสามารถในการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศ และเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างสมรรถนะที่สามารถแข่งขันได้กับประเทศคู่แข่งต่าง ๆ

## แผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ที่ ๗ ของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยุทธศาสตร์ ฉบับที่ ๑๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจและสังคมการกระจายความเจริญ และการพัฒนาเมืองและพื้นที่ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบ โลจิสติกส์ของประเทศประสบปัญหาความต่อเนื่องในการดำเนินการ และปัญหาเชิงปริมาณ คุณภาพ และการบริหารจัดการการให้บริการที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทำให้มีข้อจำกัดในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศให้มีประสิทธิภาพ ดังนั้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ จะมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิต

ของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ โดยมีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินการ สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการพื้นฐาน และการคุ้มครองผู้บริโภค การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อไปทำธุรกิจในต่างประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๒:๑)

## ๑. วัตถุประสงค์

๑.๑ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า รวมทั้งมีกลไกกำกับ ดูแล การประกอบกิจการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใสให้สามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน

๑.๒ เพื่อสร้างความมั่นคงทางพลังงาน เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด ตลอดจนขยายโอกาสทางธุรกิจในภูมิภาคอาเซียน

๑.๓ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการด้านโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลอย่างทั่วถึงทั้งประเทศ ในราคาที่เหมาะสมเป็นธรรม และส่งเสริมธุรกิจดิจิทัลใหม่ และนวัตกรรมรวมทั้งพัฒนาระบบความปลอดภัยทางไซเบอร์ให้มีความมั่นคง และคุ้มครองสิทธิส่วนบุคคลให้แก่ผู้ใช้บริการ

๑.๔ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพและขยายการให้บริการ โครงสร้างพื้นฐานด้านน้ำประปาทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพให้ครอบคลุมทั่วประเทศ ลดอัตราน้ำสูญเสียในระบบประปา และสร้างกลไกการบริหารจัดการการประกอบกิจการน้ำประปาในภาพรวมของประเทศ

๑.๕ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

## ๒. เป้าหมายและตัวชี้วัด

### เป้าหมายที่ ๑

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม มีเป้าหมายเพื่อลดความเข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

### เป้าหมายที่ ๒

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ และเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง รวมทั้งขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและท่าอากาศยานในภูมิภาคให้เพียงพอกับความต้องการ

### เป้าหมายที่ ๓

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ระบบ National Single Window (NSW) สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลผลิตภาพสูงขึ้นรวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น

### เป้าหมายที่ ๔

การพัฒนาด้านพลังงาน เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อปริมาณการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย และลดการพึ่งพาทักษะธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า

### เป้าหมายที่ ๕

การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล เพื่อขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และสร้างผู้ประกอบการธุรกิจดิจิทัลรายใหม่เพิ่มขึ้น รวมทั้งพัฒนาระบบความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องตามมาตรฐานสากลเพื่อรับมือภัยคุกคามทางออนไลน์

### เป้าหมายที่ ๖

การพัฒนาด้านสาธารณสุขการ (น้ำประปา) เพื่อขยายกำลังการผลิตน้ำประปาและกระจายโครงข่ายการให้บริการน้ำประปาให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ และบริหารจัดการลดน้ำสูญเสียในระบบส่งน้ำและระบบจำหน่ายน้ำ

## ๓. แนวทางการพัฒนา

### ๓.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง

#### ๓.๑.๑ พัฒนาระบบขนส่งทางราง โดย

๓.๑.๑.๑ พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายรถไฟขนาดทาง ๑ เมตรให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ด้วยการเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบัน ระบบโทรคมนาคมและอาณัติสัญญาณ รถจักรและล้อเลื่อน และเริ่มก่อสร้างทางคู่

ในแนวเส้นทางรถไฟที่อยู่ภายในรัศมี ๕๐๐ กิโลเมตรจากกรุงเทพมหานคร อาทิช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ช่วงจิระ-อุบลราชธานี ช่วงชุมพร -สุราษฎร์ธานี รวมทั้งศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างรถไฟสายใหม่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน และเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าในระบบรถไฟ (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่าง ๆ เข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศ ตลอดจนพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการรถไฟระหว่างประเทศ

๓.๑.๑.๒ ศึกษาแผนที่นำทาง (Road map) ของการปรับเปลี่ยนไปใช้รถจักรที่ขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้าแทนรถจักรดีเซล เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการให้บริการและบริหารจัดการรถไฟ รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการระบบรถไฟขนาดทาง ๑ เมตร ให้สามารถรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

๓.๑.๑.๓ พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐานเพื่อทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งผู้โดยสาร ในขณะที่โครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตร จะทำหน้าที่ในการรวบรวมปริมาณผู้โดยสารเข้าสู่โครงข่ายรถไฟขนาดทางมาตรฐาน โดยในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ควรเริ่มพัฒนาโครงข่ายรถไฟขนาดทางมาตรฐานอย่างน้อย ๑ เส้นทาง และเตรียมแผนการพัฒนาพื้นที่เมืองตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้เกิดกระจายความเจริญจากกรุงเทพมหานครไปยังเมืองหลักในภูมิภาค ช่วยยกระดับมาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ และสร้างโอกาสในการเรียนรู้เทคโนโลยีการบริหารจัดการระบบรถไฟขั้นสูงให้แก่คนไทย ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมใหม่ของประเทศในระยะต่อไป

๓.๑.๑.๔ จัดทำมาตรฐานระบบรถไฟทั้งขนาดทาง ๑ เมตร (Meter Gauge) และขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) และมาตรฐานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนประเภทต่าง ๆ เพื่อยกระดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของประเทศ และลดข้อจำกัดในการกำหนดคุณสมบัติทางเทคนิค ในขั้นตอนการประกวดราคา ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการซ่อมบำรุงระบบรถไฟและรถไฟฟ้า

๓.๑.๑.๕ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าและเดินทาง หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ ในแนวเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับฐานการผลิตอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของประเทศไปยังประตูการค้าหลักของประเทศโดยเฉพาะบริเวณท่าเรือระหว่างประเทศและด่านการค้าที่สำคัญ

### ๓.๑.๒ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดย

๓.๑.๒.๑ พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองที่มีความเหมาะสมกับขนาดเศรษฐกิจและสังคมของเมืองที่มีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูงและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเริ่มพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักในเขตภูมิภาคที่สอดคล้องกับอัตลักษณ์ของเมือง อาทิ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดรอง (Light Rail) รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit :BRT) และรถราง โดยเน้นการพัฒนาในเมืองหลักที่สำคัญเป็นลำดับแรกก่อน อาทิ ขอนแก่น เชียงใหม่ สงขลา หาดใหญ่ และภูเก็ต

๓.๑.๒.๒ เร่งพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและปรับเส้นทางการเดินรถโดยสารสาธารณะ เพื่อทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นโครงข่ายหลักของเมือง และสนับสนุนให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

๓.๑.๒.๓ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีให้เชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายผังเมือง การสร้างอัตลักษณ์ของพื้นที่ และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีระบบขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) ตามระดับการพัฒนาและความสามารถในการบริหารจัดการของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่สอดคล้องกับระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

๓.๑.๒.๔ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง (Non-Motorized Transport: NMT) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้ามทางเท้า และทางจักรยานในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และการสร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเดินเท้าและผู้ใช้จักรยานในเขตเมือง เพื่อเพิ่มสัดส่วนของการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในภาพรวม ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไปต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มผู้พิการและผู้สูงอายุ โดยออกแบบพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะของภาครัฐให้สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่มได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ภายใต้หลักการการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design)

### ๓.๑.๓ พัฒนาโครงข่ายทางถนน โดย

๓.๑.๓.๑ บำรุงรักษาและยกระดับคุณภาพ รวมทั้งความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน และขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณด่านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญ เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาทิ ด่านปาดังเบซาร์ ด่านบ้านพุน้ำร้อน รวมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าไปยังฐานการผลิต และแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ

๓.๑.๓.๒ นำเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems) มาใช้ในการควบคุมและสั่งการจราจร โดยให้มีการบูรณาการข้อมูลการเดินทางทุกรูปแบบในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้มีข้อมูลประกอบการตัดสินใจควบคุมและสั่งการจราจรที่ทันต่อเหตุการณ์ และสามารถให้ข้อมูลแก่ผู้สัญจรเพื่อประกอบการตัดสินใจวางแผนการเดินทาง ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการจราจร เพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจแนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง รวมทั้งสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการในสถานะวิกฤตของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### ๓.๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ โดย

๓.๑.๔.๑ เร่งพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองตามแผนแม่บทให้แล้วเสร็จภายในช่วงระยะเวลาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ศึกษาทางเลือกและความเหมาะสมของการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานเพื่อเตรียมความพร้อมภายหลังจากที่ปริมาณความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าเต็มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองจัดทำแผนการใช้ประโยชน์และแผนการบำรุงรักษาท่าอากาศยานในภูมิภาคเพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุนของภาครัฐ ศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพแห่งอื่น อาทิ ท่าอากาศยานอุตะเกา สำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน

๓.๑.๔.๒ ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความเชี่ยวชาญของบุคลากร ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉิน ให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) องค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป (European

Aviation Safety Agency: EASA) สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) และสำนักงานการบินพลเรือนญี่ปุ่น (Japan Civil Aviation Bureau: JCAB)

๓.๑.๔.๑ พัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Organization and Management) ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความล่าช้า และทำให้เกิดความคล่องตัวของเที่ยวบิน รวมทั้งให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ ทั้งนี้ การพัฒนาดังกล่าวต้องสอดคล้องกับนโยบาย มาตรฐาน และแผนการพัฒนาทางการบินของประชาคมโลก ภายใต้การกำกับขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) โดยบูรณาการการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงกลาโหม รวมทั้งส่วนราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

### ๓.๑.๕ พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ โดย

๓.๑.๕.๑ ปรับปรุงการใช้ประโยชน์ท่าเรือภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยกรมเจ้าท่า องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันศึกษาแนวทางการบริหารจัดการ การส่งเสริมการตลาด การพัฒนาด้านอุปสงค์ของท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำที่มีอยู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ได้ลงทุนไปให้สามารถสนับสนุนการเดินทางและขนส่งเชื่อมโยงทางน้ำภายในประเทศรวมทั้งสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำระหว่างท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือหลักภายในประเทศและต่างประเทศ

๓.๑.๕.๒ กำกับดูแลการให้บริการของภาคเอกชนผู้รับสัมปทานในท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังให้เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน และยกระดับมาตรฐานการให้บริการให้ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาครวมทั้งเตรียมการพัฒนาขยายขีดความสามารถการให้บริการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังบนพื้นฐานของกระบวนการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่

### ๓.๒ การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง

๓.๒.๑ สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดย

๓.๒.๑.๑ ส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมและการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเข้าสู่มาตรฐานสากล ยกย่องทักษะขีดความสามารถของบุคลากรในระบบขนส่งให้มีความรู้ความสามารถในองค์ความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่ และสามารถปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและมาตรฐานสากล โดยเฉพาะการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน จะต้องวางแผนพัฒนากำลังคนร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสถาบันการศึกษาที่ได้มาตรฐานสากลด้านการบิน

พร้อมทั้งกำหนดแนวทางยกระดับมาตรฐานหลักสูตรและอุปกรณ์การเรียนการสอนของสถาบันการศึกษาต่างๆ ให้สอดคล้องตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ สหรัฐอเมริกา และสำนักงานการบินพลเรือนญี่ปุ่น

๓.๒.๑.๒ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมทางรางโดยปรับปรุงกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งรถไฟฟ้า และรถจักรให้เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง พร้อมทั้งกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้แก่ผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชนรวมทั้งสถาบันศึกษา พัฒนาศักยภาพบุคลากร ปรับปรุงมาตรการส่งเสริมการลงทุนทั้งในระดับผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการขนาดกลาง และผู้ประกอบการขนาดย่อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางภายในประเทศ พร้อมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

๓.๒.๑.๓ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน โดยสนับสนุนให้มีการจัดตั้งนิคมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้มาตรฐาน และเป็นที่ยอมรับในระดับสากลการปรับปรุงกฎหมายและการกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่สามารถจูงใจให้ผู้ผลิตในต่างประเทศเข้ามาตั้งฐานการผลิตภายในประเทศไทย การพัฒนาบุคลากรและนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมการบินและการเป็นศูนย์กลางทางอากาศของภูมิภาคในระยะยาว

๓.๒.๒ พัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่ง โดย

๓.๒.๒.๑ เร่งจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล (Regulatory Unit) ผู้ให้บริการในสาขาการขนส่งทางราง กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและการบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานทางราง กำหนดโครงสร้างอัตราค่าบริการและระดับคุณภาพการให้บริการ กำหนดมาตรการส่งเสริมการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในกิจการระบบรางของประเทศ และการคุ้มครองผู้ใช้บริการ รวมทั้งเร่งปรับโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

๓.๒.๒.๒ เร่งพัฒนาขีดความสามารถขององค์กรกำกับดูแล การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ โดยการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากร อุปกรณ์ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศและทางน้ำให้สอดคล้องกับรูปแบบการให้บริการและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป การกำกับดูแลอัตราค่าบริการ คุณภาพการให้บริการ การคุ้มครองผู้บริโภค และความปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาความสามารถในการกู้ภัย



และการสืบสวนกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และกำหนดมาตรการและแนวทางป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเตรียมการเผชิญเหตุฉุกเฉิน เพื่อรักษาคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการให้ได้มาตรฐานสากลตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

๓.๒.๒.๓ พิจารณากำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมถึงการพิจารณากลไกการสนับสนุนทางการเงินเพื่อชดเชยผลการดำเนินงานขาดทุนของผู้ให้บริการ (Operator) ในระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นธรรมชาติระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ โดยอาจพิจารณาจัดตั้งกองทุนระบบขนส่งสาธารณะแทนการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (Public Service Obligation: PSO) เพื่อให้สามารถนำค่าธรรมเนียมจากผู้ให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีกำไรไปชดเชยการให้บริการในเส้นทางหรือโครงการที่มีผลขาดทุน ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิรูปการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองได้อย่างยั่งยืน

๓.๒.๒.๔ ปรับปรุงมาตรการ กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้ทันสมัยและลดความซ้ำซ้อน รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนให้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ โดยพิจารณากำหนดมาตรการการลดปริมาณการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในเขตเมือง (Demand Management) เพื่อให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายการบำรุงรักษาโครงข่ายถนนของภาครัฐ

### ๓.๓ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์แก้ไข

๓.๓.๑ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทานโดย

๓.๓.๑.๑ ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร ส่งเสริมความร่วมมือในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในการพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเชิงดิจิทัล สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารแก่องค์กรธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล ธุรกิจสมัยใหม่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการจัดการโลจิสติกส์ด้วยการสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบ แหล่งผลิต และตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ

๓.๓.๑.๒ พัฒนาระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการเกษตร โดยสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตร สร้างโซ่คุณค่าให้แก่เกษตรกรสถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการ ตั้งแต่วิถีปฏิบัติตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงมอบสินค้าเกษตรถึงผู้บริโภค (Logistic Management from Farm to Fork) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันในชุมชนหรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดโซ่การผลิต อาทิ การสร้างศูนย์รวบรวมคัดแยกคอกแต่งคุณภาพ แปรรูป บรรจุภัณฑ์ และกระจายผลผลิตของชุมชน

๓.๓.๑.๓ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้ โดยยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ สร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า ส่งเสริมการสร้างพันธมิตรหรือความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทย เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน ให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนาคต รวมทั้งผลักดันให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในต่างประเทศเพื่อให้บริการข้อมูลและคำแนะนำแก่ภาคเอกชนไทยในการลงทุนและการประกอบธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

๓.๓.๑.๔ ส่งเสริมให้มีการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์และการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ด้าน โลจิสติกส์ โดยใช้ มาตรการทางการเงินหรือมาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการและติดตามการขนส่งสินค้า อุปกรณ์ยกขน และอุปกรณ์ซ่อมบำรุงที่ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์

๓.๓.๒ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า ให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก โดยการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลางของระบบ NSW ทำหน้าที่พัฒนา บริหารจัดการ และดูแลระบบส่วนกลางในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) โดยเร็ว สนับสนุนการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง โดยเฉพาะสินค้านำร่อง 5 ชนิด ได้แก่ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย และเร่งรัดการพัฒนา ระบบ NSW ให้สมบูรณ์ สามารถเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์

ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ครอบคลุมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน (G2B) รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่ประตูการค้าสำคัญ อาทิ ท่าเรือท่าอากาศยานและด่านชายแดนและผลักดันการออกกฎหมายบังคับใช้ในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ

๓.๓.๓ พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้าน โลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ โดยเน้นการเพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐร่วมดำเนินการกับภาคเอกชนในการปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาสาขา โลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและระดับปริญญา ฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือเทคนิคเฉพาะด้าน และส่งเสริมความร่วมมือกับภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติงาน เพื่อให้กำลังคนด้าน โลจิสติกส์มีคุณภาพ มาตรฐาน และสอดคล้องกับความต้องการภาคธุรกิจ

๓.๓.๔ บริหารจัดการระบบติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ โดยเน้นการติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ติดตามการเปลี่ยนแปลงด้านข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคีในภูมิภาคและนานาชาติที่มีผลกระทบต่อพัฒนา โลจิสติกส์ อาทิ ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Trade Facilitation Agreement) และข้อตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Trans-Pacific Partnership: TPP) เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญในการเตรียมการปรับปรุงและวางแผนการพัฒนา รวมทั้งการจัดทำฐานข้อมูลและระบบตัวชี้วัดที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ฐานข้อมูลอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม หรือพาณิชย์

## นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

รัฐบาลเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์พัฒนาด้าน โลจิสติกส์ หวังรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจประเทศในอนาคตและเป็นผู้นำทางด้านการขนส่งสินค้าในระดับโลกในปี ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นการบูรณาการร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน การขับเคลื่อนประเทศให้เกิดการพัฒนาในทุกด้าน โดยเฉพาะการยกระดับเศรษฐกิจให้มีความก้าวหน้า ถือเป็นภารกิจเร่งด่วนที่รัฐบาลต้องการให้เกิดขึ้น เพื่อให้ประเทศมุ่งสู่ความเป็นผู้นำด้านเศรษฐกิจอย่างแท้จริง หนึ่งในนั้นคือ โครงการระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ ที่ถือว่าเป็นอีกหนึ่งแลนด์มาร์คที่สำคัญในการส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมให้ครบวงจร เพื่อให้ตอบโจทย์และส่งเสริมต่อภาคอุตสาหกรรมในระยะยาว

การพัฒนาด้านโลจิสติกส์นับมีส่วนสำคัญ ล่าสุดคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบต่อร่าง แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔ โดยเป็น แนวคิดของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หวังเป็นอีกหนึ่งนโยบาย เข้ามาตอบ โจทย์ด้านการขนส่งสินค้าให้มีแนวทางการพัฒนาให้ชัดเจน และเปิดโอกาสให้เอกชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนอีกด้วย เพื่อให้ไทยเกิดความเข้มแข็งในด้านการขนส่งสินค้า

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะเป็นการวางรากฐาน เพื่อจัดระเบียบด้านขนส่งแบบครบวงจร และขับเคลื่อนกับการพัฒนาโลจิสติกส์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี มีเป้าหมายสำคัญในการมุ่งเป็นชาติที่เป็นผู้นำด้านการค้าการลงทุนและเป็นประเทศรายได้สูง โดยมีแนวทางขับเคลื่อน๓ ระยะ คือ (กรมประชาสัมพันธ์, ๒๕๖๐:๑)

๑. ระยะแรก ๑-๕ ปี ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒
๒. ระยะที่สอง ๕-๑๐ ปี เป็นการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการค้าในอนุภูมิภาค และภูมิภาค มีโครงสร้างและระบบขนส่งอย่างสมบูรณ์ และ
๓. ระยะสาม ๑๐ ปี ให้ประเทศมุ่งสู่ความเป็นชาติการค้าและบริการของประเทศไทย มีขีดความสามารถทัดเทียมต่างประเทศ

นอกจากนี้ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะมี ยุทธศาสตร์ ๓ ด้านที่สำคัญ คือ การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทานเพื่อพัฒนาสร้างมูลค่า ทางการค้าให้เพิ่มขึ้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในกลุ่ม CLMV และจีน และการเร่งผลิตบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระยะยาว รัฐบาลได้ประเมินไว้ว่า จะทำให้การแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยอยู่ในลำดับที่ดีขึ้นและมีธุรกรรมการค้าและบริการ การนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้หมดในปี ๒๕๖๔ เป้าหมายสำคัญ คือ การเป็นชาติ การค้าและบริการเพื่อมุ่งสู่การเป็นประเทศรายได้สูงในปี ๒๕๖๕ ในอนาคต

## งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ

ชวัลกร ชนะพันธุ์ (๒๕๕๑: ก-ข) ทำการวิจัยเรื่อง ผลกระทบจากความร่วมมือ ทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ACMECS ที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศของไทย การวิจัย ในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับการค้าไทย ภายหลังการจัดตั้งยุทธศาสตร์ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) โดยใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนา ร่วมกับการประมาณค่าโดยใช้แบบจำลองอุปสงค์การนำเข้า ด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด ศึกษา

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับการค้าระหว่างไทยกับประเทศสมาชิก ACMECS ทั้ง ๔ ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว พม่า และเวียดนาม

ผลการศึกษา พบว่า ก่อนมีการรวมกลุ่ม ACMECS ไทยได้ทำการค้ากับประเทศสมาชิกทั้ง ๔ ประเทศมาก่อนแล้ว ซึ่งการค้าส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณแนวเขตชายแดนที่เชื่อมต่อกัน แต่ทั้ง ๔ ประเทศไม่ใช่ตลาดการค้าหลักของไทย ดังนั้นมูลค่าการค้าระหว่างกันจึงมีไม่มากนักเมื่อเทียบกับตลาดคู่ค้าอื่น ๆ หลังการรวมกลุ่ม ACMECS การค้าระหว่างประเทศสมาชิกในรายสินค้าที่เป็นเป้าหมายมีมูลค่าเพิ่มขึ้น ส่วนหนึ่งมาจากการค้าที่เกิดขึ้นระหว่างไทยและประเทศสมาชิกทั้ง ๔ ประเทศ ส่วนใหญ่จะถูกควบคุมโดยรัฐบาลเป็นหลัก รัฐบาลจะเป็นผู้ออกมาตรการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางการค้า ซึ่งมาตรการเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญที่กำหนดมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงทำให้ปัจจัยที่นำมาศึกษาในแบบจำลองอุปสงค์การนำเข้า มีนัยสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงทางการค้าระหว่างไทยกับประเทศสมาชิกเพียงบางปัจจัยเท่านั้น แสดงให้เห็นว่าการค้าของประเทศในกลุ่ม ACMECS ไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางการค้าเป็นหลัก แต่ถูกบิดเบือนโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ทั้งนี้ก็เพราะประเทศในกลุ่ม ACMECS เป็นประเทศกำลังพัฒนาขนาดเล็กการเปิดเสรีทางการค้ายังอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับมีรัฐบาลควบคุม จึงทำให้การค้าไม่ได้เป็นไปตามกลไกตลาดเสรี

นายคำเกิง นุชเจริญ (๒๕๕๕:๔-๕) ทำการวิจัยเรื่อง ความสัมพันธ์ ไทย-อินเดีย กับการบรรลุนโยบายมองตะวันออก (Look East)- มองตะวันตก (Look West): วิเคราะห์การพัฒนากรอบความร่วมมือจากความร่วมมือทางเศรษฐกิจ บังคลาเทศ-อินเดีย-เมียนมาร์-ศรีลังกา-ไทย (BIMST-EC) ผู้การจัดตั้งเขตการค้าเสรี (FTA) ผลการวิจัยพบว่า เป็นผลจากการสอดรับกันของนโยบายมองตะวันออก (Look East) ของอินเดียและประเทศอื่น ๆ ในเอเชียใต้กับนโยบายมองตะวันตก (Look West) ของไทย ซึ่งตั้งอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ BIMST-EC นั้น ประเทศไทยและอินเดียมียุทธศาสตร์สำคัญในการจัดตั้งและพัฒนาความร่วมมือตามกรอบการดำเนินงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเข้าเป็นสมาชิกของเนปาลและภูฏาน ในปี พ.ศ.๒๕๔๗ ที่ผ่านมานั้น นับเป็นการยกระดับ BIMST-EC ผู้สถานภาพความเป็นสะพานเชื่อมโยงระหว่าง ๒ อนุภูมิภาคที่มีพื้นที่เชื่อมโยงติดต่อกัน ซึ่งนอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศสมาชิกโดยรวมแล้ว กรอบความร่วมมือดังกล่าวยังตอบสนองต่อผลประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ของไทยได้อย่างมีนัยสำคัญอีกด้วย กล่าวคือ การแสดงบทบาทเชื่อมโยงกรอบความร่วมมือ BIMST-EC กับกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับอนุภูมิภาคอื่นที่ไทยเป็นสมาชิกอยู่ อาทิ กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ กัมพูชา-ลาว-เมียนมา-ไทย และ Greater Mekong Sub-region (GSM)

เข้ากับภูมิภาคเอเชียได้นั่นเอง อย่างไรก็ตาม ในกรอบความร่วมมือนี้ หากพิจารณาจากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจแล้ว นอกจากจะมีมูลค่าการค้าระหว่างกันน้อยแล้วไทยยังขาดดุลกับประเทศในกลุ่มนี้ อีกด้วย

ส่วนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-อินเดียนั้น นับได้ว่าเป็นการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างทั้งสองประเทศให้มีความแน่นแฟ้นมากขึ้น โดยเป็นการยกระดับความสัมพันธ์ในการเจรจาจากระดับพหุภาคีสู่ระดับทวิภาคี ซึ่งในด้านหลักการแล้ว สามารถจัดปัญหาของการเจรจาการค้าระดับพหุภาคีได้โดยตรง ไม่ว่าจะเป็นปัญหาภายในของประเทศสมาชิกแต่ละประเทศ หรือความแตกต่างในเรื่องระดับการพัฒนา เป็นต้น โดยผลจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีดังกล่าวที่เพิ่งจะมีผลบังคับใช้เป็นรูปธรรมเพียงไม่นานพบว่าไทยเป็นฝ่ายได้เปรียบดุลการค้ากับอินเดียเป็นครั้งแรก จากที่เคยขาดดุลการค้ามาตลอดซึ่งส่งผลต่อท่าทีการต่อต้านจากภาคเอกชนในอินเดีย จนกลายเป็นอุปสรรคในการพัฒนาความร่วมมือในส่วนนี้ในที่สุด นอกเหนือไปจากความสนใจของภาคเอกชนไทยที่มีต่อตลาดอินเดียในระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม ผลประโยชน์ในส่วนนี้กลับไม่มีผลต่อภาคการผลิตส่วนใหญ่ของประเทศคือ ภาคเกษตรกรรม ดังจะเห็นได้จากรายการสินค้าเร่งลดภาษีทั้ง ๘๒ รายการ นอกจากนี้ หากไทยไม่ปรับปรุงศักยภาพในการผลิตของตนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นก็จะทำให้ไทยเป็นฝ่ายเสียเปรียบอินเดียในระยะยาวต่อไป

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (๒๕๕๖:บทคัดย่อ) ได้ศึกษาภาพรวมการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มุมมองจากประเทศไทย พบว่าประเทศไทยมีเมียนมา ลาว และกัมพูชาเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่รายล้อมประเทศไทยทางด้านตะวันตก ทางเหนือ และทางตะวันออก มีพรมแดนต่อเนื่องกันยาวตลอดแนว และโดยที่อยู่ใกล้ชิดกันเช่นนี้ ประชากรของประเทศเพื่อนบ้านกับประชากรของไทย จึงได้ติดต่อค้าขายกันมานาน ในรูปการค้าชายแดน ในปัจจุบันการติดต่อค้าขายปลະการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ หน่วยงานที่จัดระบบการนำเข้าส่งออกสินค้า ก็ได้กำหนดจุดผ่านแดน ได้มีการบันทึกปริมาณและมูลค่าการค้าไว้เป็นสถิติ เช่นเดียวกับการค้ากับประเทศอื่น ๆ แต่เนื่องจากการมีพรมแดนที่ติดต่อกันยาวเหยียด จึงเป็นเรื่องยากที่จะควบคุมการค้าชายแดนให้อยู่ในระบบตลอดแนวพรมแดน ดังนั้น การมองภาพรวมการค้าโดยใช้สถิติการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีการเผยแพร่ทางการจึงมีแนวโน้มที่จะได้ภาพปริมาณการค้าที่ต่ำกว่าความเป็นจริง ส่วนสถิติการค้าอย่างเป็นทางการแสดงให้เห็นว่าประเทศพม่า ลาว และกัมพูชา ไม่ได้เป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย ในส่วนของความหมายทั่วไปของการค้าระหว่างประเทศกับการค้าชายแดนจะต่างกันตรงที่การค้าระหว่างประเทศเกิดจากการขนส่งสินค้าจากประเทศต้นทางไปสู่แหล่งกระจายสินค้าในประเทศปลายทาง ก่อนที่จะกระจายสู่มือผู้บริโภค

ในประเทศปลายทาง ส่วนการค้าชายแดนจะเกิดจากการที่ผู้บริโภคในประเทศหนึ่งข้ามพรมแดนมาซื้อสินค้าในอีกประเทศหนึ่ง แล้วนำกลับไปเพื่อบริโภค การค้าชายแดนจึงมีการผ่อนผันกฎระเบียบเพื่อให้การซื้อขายสินค้าดำเนินไปได้โดยไม่กระทบต่อภาพรวมการค้าระหว่างประเทศ แต่ในกรณีของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน การค้าชายแดนมีความหมายเช่นเดียวกับการค้าระหว่างประเทศ แต่เรียกว่าการค้าชายแดนเพียงเพราะ กิจกรรมซื้อขายเกิดขึ้นตรงชายแดนเท่านั้น

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย (๒๕๕๘:บทสรุปของผู้บริหาร) ได้ทำการศึกษากลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) มีสมาชิก ๕ ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม จากการศึกษาการดำเนินงานความร่วมมือของกลุ่ม ACMECS พบว่าโครงการที่ได้ทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิกภายในกลุ่ม ACMECS สามารถก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศสมาชิกในกลุ่มด้านต่าง ๆ ดังนี้

๑. การส่งเสริมการค้าภายในกลุ่ม ACMECS สามารถช่วยยกระดับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนามได้ โดยการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจของไทยไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การสนับสนุนการส่งออกสินค้าเกษตรของประเทศเพื่อนบ้าน โดยการทำไทยยกเว้นภาษีนำเข้าสินค้าเกษตรหลายรายการจากประเทศสมาชิกจะทำให้สินค้าเกษตรจากประเทศสมาชิกแข่งขันกับสินค้าของประเทศอื่นในตลาดไทยได้มากขึ้นเป็นผลดีต่อประเทศเพื่อนบ้านในการส่งออกสินค้าเกษตรมาไทย ขณะเดียวกันเป็นการส่งเสริมให้การค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับไทยเข้าสู่ระบบการค้าสากลมากขึ้น การร่วมมือในโครงการ Contract Farming เป็นส่วนช่วยส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตร เกิดการจัดสรรทรัพยากรในการผลิตสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. การดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติและภายในภูมิภาค โดยมีโครงการ ACMECS Single Visa เป็นการอำนวยความสะดวกกับนักท่องเที่ยว และโครงการ “Five Countries One Destination” เป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ และเป็นการส่งเสริมการเดินทางไป-มา ระหว่างกันของนักท่องเที่ยวภายในภูมิภาค โดยคาดว่าความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกให้แก่ักท่องเที่ยว จะทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้มากขึ้น รวมทั้งกระตุ้นให้การเดินทางท่องเที่ยวภายในภูมิภาคมากขึ้นด้วย

๓. การพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าให้สะดวกยิ่งขึ้น จะเป็นการอำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าภายในกลุ่ม รวมทั้งการขนส่งไปยังประเทศนอกภูมิภาคใกล้เคียงได้สะดวกขึ้น ช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งด้วย

๔. การร่วมมือกันด้านสาธารณสุข เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของกลุ่มประชากร จากการศึกษาโครงการความร่วมมือทั้ง ๔ ด้าน ที่มีการดำเนินการอยู่ในปัจจุบันเป็นส่วนช่วยสนับสนุนให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศสมาชิกมีเอกภาพมากขึ้น เป็นโอกาสที่จะพัฒนาความร่วมมือ ACMECS ให้สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งเป้าหมายไว้

จากการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของไทยกับประเทศในแถบภูมิภาคเอเชียเป็นหลัก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศกำลังพัฒนาและมีการให้ความสำคัญกับการรวมกลุ่มกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น แม้ว่าประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้จะไม่ใช่ตลาดส่งออกที่สำคัญของไทยก็ตามจะเห็นได้จากงานการศึกษาของสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ ซึ่งได้กล่าวถึงคำจำกัดความของการค้าระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกันก็คือการค้าชายแดน จากความร่วมมือในรูปแบบนี้ไทยยังได้มีการทำข้อตกลงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้ เพื่อร่วมมือกันพัฒนาทั้งทางเศรษฐกิจ และสังคม เช่น การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ BIMSTEC ที่กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ได้ทำการศึกษา และการศึกษางานของ Dajin Peng ถึงที่มาของแนวคิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน ซึ่งการตรวจเอกสารที่เกี่ยวข้องเหล่านี้สามารถใช้เป็นแนวทางในการศึกษางานไปในทิศทางใด และควรใช้เครื่องมือในการศึกษาผลกระทบทางการค้าที่เกิดขึ้นใดในการศึกษารั้งนี้เพื่อให้สามารถตอบวัตถุประสงค์ที่ต้องการได้มากที่สุด

#### งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาทวาย

พิพัฒน์ นนทนาธรณ์ (๒๕๕๖:ก-ข) ทำการวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์ประเทศไทยสำหรับโครงการพัฒนาทวาย โดยมีวัตถุประสงค์คือ

๑. เพื่อศึกษาผลกระทบของโครงการพัฒนาทวายและกรอบความร่วมมือที่มีต่อประเทศไทย และ

๒. เพื่อนำเสนอยุทธศาสตร์ของประเทศไทยต่อโครงการพัฒนาทวาย

วิธีการศึกษาใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลด้วยการศึกษาสภาพพื้นที่จริง การสัมภาษณ์เชิงลึก การสัมมนาผลการศึกษา และการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาพบว่าโครงการพัฒนาทวายมีผลกระทบต่อประเทศไทยทางด้านการค้าและการลงทุนในระดับสูง และด้านการท่องเที่ยวในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามในส่วนผลกระทบรวมจากสภาพแวดล้อมทั้ง ๖ ด้าน ได้แก่ AEC, SEC, BIMSTEC, ACMECS, DDC และ BEZ พบว่ามีผลกระทบต่อการค้าและการลงทุนในระดับปานกลาง-สูง และกระทบทางด้านการท่องเที่ยวในระดับปานกลางข้อเสนอแนะทางด้านยุทธศาสตร์ประเทศไทยต่อโครงการพัฒนาทวายคือ CLCK Strategy ประกอบด้วยยุทธศาสตร์



ทางด้านกลุ่มอุตสาหกรรม ด้านโลจิสติกส์ ด้านสาธารณูปโภคด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และด้านความรู้

ณัฐพงศ์ ชูโชติถาวร (๒๕๕๕:ก-ข) ทำการวิจัยเรื่อง ผลกระทบจากโครงการทำเรื่อน้ำลึกลงต่อระบบโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมหลักภายในประเทศไทย พบว่าในปัจจุบันประเทศเมียนมาได้มีการดำเนินโครงการก่อสร้างทำเรื่อน้ำลึกภายในประเทศหรือโครงการ ทำเรื่อน้ำลึกลงสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านทางมหาสมุทรอินเดียและเขตนิคมอุตสาหกรรมหลัง ทำเรื่อที่มีศักยภาพในการรองรับการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ โดยโครงการดังกล่าว อาจส่งผลกระทบให้เกิดการเปลี่ยนแปลงปริมาณการเลือกใช้บริการทำเรื่อแหลมฉบังจาก ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ภายในประเทศไทย วัตถุประสงค์ของงานวิจัยเพื่อศึกษาแนวโน้ม ของผลกระทบและเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับทำเรื่อแหลมฉบังของประเทศไทย จากโครงการ ทำเรื่อน้ำลึกลง โดยผู้วิจัยได้เลือกทำการศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ๒ ด้าน คือ ด้านแนวโน้มการ ข้ายหรือขยายฐานการผลิตและด้านแนวโน้มการเลือกใช้เลือกใช้เส้นทาง การขนส่งสินค้าที่เปลี่ยนไป โดย การศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่าง ๆ จำนวน ๖ ปัจจัยคือ

๑. ปัจจัยวัดดุลยภาพ
๒. ปัจจัยด้านแรงงาน
๓. ปัจจัยด้านเงินทุน
๔. ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานทางพลังงาน
๕. ปัจจัยด้านการขนส่ง
๖. ปัจจัยด้านตลาด

งานวิจัยฉบับนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา โดยเลือกใช้วิธีการ เก็บข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ประกอบการ ที่เกี่ยวข้องกับ ๕ กลุ่มอุตสาหกรรม คือ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมเหล็กอุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีภัณฑ์

ผลการศึกษาพบว่าแนวโน้มการข้ายหรือ ขยายฐานการผลิตของอุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเหล็กอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์มีแนวโน้ม เกิดขึ้นได้น้อย โดยอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีภัณฑ์มี แนวโน้มเกิดขึ้นได้มาก และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเส้นทางขนส่งสินค้าของอุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีภัณฑ์ มีแนวโน้มเกิดขึ้นได้น้อย โดยอุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์มีแนวโน้มเกิดขึ้นได้มาก

ประสงค์ โพธิ์สุวรรณ (๒๕๕๘:๑-๒) ทำวิจัยเรื่อง พัฒนาการความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย – เมียนมาร์ : เขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือน้ำลึกทวาย โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายเป็นความร่วมมือระหว่างไทยกับเมียนมาร์ซึ่งโครงการมีความสำคัญในระดับสูงโดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลและภาคเอกชน รวมไปถึงการให้ความร่วมมือจากต่างประเทศ และโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายยังเป็นหนึ่งในโครงการที่ได้บรรลุไว้ในกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อศึกษาบทบาทของภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคมในความร่วมมือระหว่างประเทศซึ่งมีลักษณะเป็นความร่วมมือหลายฝ่ายเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจผ่าน โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือน้ำลึกทวายในภูมิภาคเอเชีย ตลอดจนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและการคมนาคมขนส่ง เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้า ปัจจัยที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการลงทุนและการพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย และปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการเชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจของไทย-เมียนมากับโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายมีดังนี้

๑. ปัจจัยความสำเร็จของโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย คือ

- ๑.๑ ความมุ่งมั่นของรัฐบาลเมียนมาในการสนับสนุนโครงการ
- ๑.๒ นักลงทุนและแหล่งทุนที่เหมาะสมของโครงการ
- ๑.๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่จำเป็นของโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายทั้งในประเทศและเมียนมา
- ๑.๔ การพัฒนาระบบสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดน
- ๑.๕ การประยุกต์ใช้ประสบการณ์ในการบริหารจัดการพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทย

๒. ปัจจัยสนับสนุนการเชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทย-เมียนมาคือ

- ๒.๑ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชื่อมต่อไทย-เมียนมา
- ๒.๒ การปรับปรุงระบบศุลกากรบริเวณด่านการค้าชายแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณบ้านพุน้ำร้อน
- ๒.๓ การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบให้สอดคล้องกับประเทศเพื่อนบ้าน ความต้องการของนักลงทุนรวมถึงข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ
- ๒.๔ การพัฒนาฝีมือแรงงานให้ชาวเมียนมาในพื้นที่ทวายและพื้นที่ชายฝั่ง

## สรุป

จากการทบทวนวรรณกรรมและการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องในเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษในความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเมียนมา จากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่างานวิจัยเกี่ยวกับการศึกษาเรื่องโครงการทวายนั้นได้มีการศึกษาในหลาย ๆ เรื่องด้วยกัน เช่น พัฒนาการความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทย - เมียนมาร์ : เขตเศรษฐกิจพิเศษท่าเรือน้ำลึกทวาย ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสำเร็จในโครงการทวาย โอกาสและอุปสรรคในการก่อสร้างโครงการทวาย รวมไปถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงกันทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง จะเห็นได้ว่าโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่ง (Hub of East Asia) ของเอเชียตะวันออกเฉียง การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย จะเป็นการเปิดยุคใหม่แห่งความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม ระหว่างไทยกับเมียนมา อันเป็นการเปลี่ยนแปลงทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ครั้งใหญ่ในภูมิภาคอาเซียน

งานวิจัยเรื่อง เขตเศรษฐกิจพิเศษในความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเมียนมา ในการวิจัยครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าถ้าพัฒนาความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ ท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย มีจุดเด่นในเชิงยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเมียนมา อาเซียน เอเชียตะวันออกเฉียงและเอเชียตะวันตก ที่จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย เนื่องจากโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายมีศักยภาพในการเปิดประตูการค้า (Gate Way) ในการเชื่อมต่อข่ายการขนส่งระดับภูมิภาคด้านตะวันตกของทวีปเอเชียในการขนส่งสินค้าไปเอเชียใต้ ตะวันออกกลางแอฟริกา และยุโรปรวมทั้งหากสามารถขยายฐานการลงทุนและการผลิตของไทยตามโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายนี้ จะช่วยเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของไทย เพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และขยายโอกาสของไทยในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการตลาด และโลจิสติกส์ในอาเซียน

## บทที่ ๓

### การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

การวิจัยครั้งนี้ มีเป้าหมายหลักคือการสังเคราะห์นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสม เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตกของประเทศไทย ดังนั้น ผู้วิจัย จึงได้พิจารณาทำการทบทวนวรรณกรรมในประเด็นที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๑. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา
๒. โครงการระเบียงเศรษฐกิจ แนวตะวันออก-ตะวันตก
๓. สภาวะแวดล้อมภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก – ตะวันตก
๔. การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก
๕. สรุป

#### ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา

เมียนมาเป็นประเทศเพื่อนบ้านของไทย ที่มีประวัติศาสตร์ร่วมกันมาอย่างยาวนาน แต่ความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศไม่ได้ใกล้ชิดราบรื่นมาโดยตลอด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรู้ทัศนคติและสถานการณ์ในแต่ละช่วงเวลาจากประวัติศาสตร์การล่มสลายของกรุงศรีอยุธยาเมื่อ ค.ศ. ๑๗๖๗ คนไทยมองเมียนมาในลักษณะศัตรูคู่สงคราม ความรู้สึกนึกคิดนี้ได้รับการตอกย้ำจากบทเรียนทางประวัติศาสตร์ของไทย รวมทั้งจากภาพยนตร์และสื่อต่าง ๆ ที่นำเสนอเรื่องราวเหล่านี้ สำหรับทัศนคติของชาวเมียนมาที่มีต่อไทย ก็ไม่ได้เป็นบวกเช่นกัน นอกจากภูมิหลังทางประวัติศาสตร์แล้ว เหตุการณ์บางช่วงบางตอนในอดีตก็มีผลต่อการรับรู้และสร้างความรู้สึกที่เป็นปฏิปักษ์ต่อไทย อย่างเช่น ในสงครามโลกครั้งที่ ๒ ที่ประเทศไทยยอมเป็นฐานปฏิบัติการของกองทัพญี่ปุ่นและเป็นทางผ่านให้ทหารญี่ปุ่นเดินทัพเข้าสู่เมียนมา ในช่วงสงครามเย็น เมียนมาปกครองแบบสังคมนิยม ทหารทั้งสองประเทศจึงต่างมีท่าทีกลางแกลงใจต่อกัน เพราะระบบการปกครองของทั้งสองประเทศแตกต่างกัน โดยในเวลานั้น ไทยเป็นพันธมิตรกับค่ายเสรีประชาธิปไตย และมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับสหรัฐอเมริกา ซึ่งส่งผลให้มีความห่างเหินกับประเทศเพื่อนบ้าน

ที่ปกครองด้วยระบอบคอมมิวนิสต์ ดังนั้น นับตั้งแต่ นายพลเนวิน ทำการปฏิวัติและนำเมียนมาเข้าสู่สังคมนิยมในแบบลัทธิทหาร ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเมียนมาก็ล้มลุกคลุกคลานมาโดยตลอด การสู้รบระหว่างรัฐบาลทหารกับชนกลุ่มน้อย และการปราบปรามประชาชนและนักการเมืองฝ่ายตรงข้ามในเมียนมา ทำให้มีผู้อพยพพลัดถิ่นหลั่งไหลเข้ามาในไทย จนก่อให้เกิดภาวะและปัญหาต่อไทย ทั้งเรื่องแรงงานผิดกฎหมาย การค้ายาเสพติด การค้ามนุษย์ และปัญหาโรคติดต่อส่วนรัฐบาลทหารเมียนมา ก็มองว่าไทยเป็นผู้ให้การสนับสนุนชนกลุ่มน้อยตามแนวชายแดนที่เป็นปฏิปักษ์ต่อรัฐบาลกลาง

ในสมัยรัฐบาลของพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ (๑๙๘๘-๑๙๙๑) ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ไทยให้ความสำคัญกับการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และการดำเนินนโยบายต่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ นโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า เพื่อฟื้นฟูความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน นักธุรกิจชาวไทยจึงมีมุมมองใหม่ต่อเมียนมา ในลักษณะของโอกาสทางการค้า และการลงทุน แต่ความสัมพันธ์ ไทย-เมียนมา ในช่วงเวลานั้น เป็นเรื่องของคนเฉพาะกลุ่มที่เข้าไปมีปฏิสัมพันธ์กับทหารเมียนมา เพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นหลัก ไม่ใช่เป็นความสัมพันธ์ที่ให้ประโยชน์แก่ส่วนรวม

ความสัมพันธ์ระหว่างไทยและเมียนมา ภายใต้รัฐบาลของ พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร ตั้งอยู่บนความขัดแย้งและการเผชิญหน้า ตั้งแต่ช่วงต้นที่รัฐบาลเข้าบริหารประเทศ ปัญหาเก่า เช่น ปัญหาธุรกิจยาเสพติดตามแนวชายแดน ไทย-เมียนมา ความล้มเหลวของการปักปันเขตแดน ผู้เข้าเมืองผิดกฎหมายชาวเมียนมา ความรู้สึกชาตินิยมที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข รวมถึงช่องว่างของความแตกต่างของการพัฒนาทางโครงสร้าง ได้เกิดขึ้นพร้อมกันและกระตุ้นให้เกิดความขัดแย้งที่พัฒนาขึ้นถึงจุดสูงสุด ซึ่งก็คือการเผชิญหน้ากันระหว่างกองกำลังของทั้ง ๒ ประเทศ ความขัดแย้งและการเผชิญหน้าระหว่างไทยและเมียนมานั้น เกิดมาจากความแตกต่างทางด้านพัฒนาการทางโครงสร้าง และปัญหาภายในของทั้ง ๒ ประเทศ รวมถึงบทบาทตลอดจนการแทรกแซงของชาติมหาอำนาจ ส่วนทางการไทยก็หันหน้ากับปัญหาการค้ายาเสพติดที่มีโรงงานผลิตยาอยู่ใกล้ชายแดนไทย-เมียนมา เช่นกัน นอกจากนี้เวลารัฐบาลทหารเมียนมายกกำลังเข้าปราบปรามกลุ่มชนส่วนน้อยที่ต่อต้านรัฐบาล ก็จะมีปัญหาการอพยพหลบภัยสงครามข้ามเข้ามาสู่ชายแดนไทย เรื่องอย่างนี้เกิดขึ้นประจำ แต่ที่ดูกลามใหญ่โตจนเกิดการปะทะกันระหว่างกำลังทหารของสองประเทศนั้นเกิดขึ้นในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.๒๐๐๑

ทหารรัฐบาลเมียนมา ได้รับคำสั่งให้สนับสนุนกองทหารว่า ของ United Wa State Army (UWSA) ในการสู้รบกับกลุ่มกบฏรัฐฉาน (Shan State Army, SSA) ปัญหาก็คือ การเข้าตีกองกำลังรัฐฉานตรงๆ นั้น ยากที่จะเข้าตีได้ เพราะกองทัพรัฐฉานมีฐานที่มั่นอยู่ในชัยภูมิที่ได้เปรียบอีกทางหนึ่ง

ที่ง่ายกว่าคือดีโอบหลัง แต่ปัญหาอยู่ที่ว่า กองทัพรัฐฉานมีกองกำลังอยู่ชิดชายแดนไทย การดีโอบหลังต้องผ่านชายแดนไทยเข้ามา จุดยุทธศาสตร์ตรงบริเวณนี้คือ ฐานทหารพรานบนเนิน ๘๖๓๑ ซึ่งอยู่บนยอดเขาบริเวณบ้านปางนุ่น กิ่งอำเภอแม่ฟ้าหลวง ลึกเข้ามาในชายแดนไทย ๑ กม. ใกล้ๆ กันคือ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

หลังเหตุการณ์ที่เนิน ๘๖๓๑ ทางฝ่ายไทยยังคงส่งทหารพรานไปประจำการเช่นเดิม ส่วนทางฝ่ายเมียนมาไม่มีการวางกำลังด้านนี้อีก (พินิตพันธุ์ บริพัตร, ๒๕๕๗:๑๑)

ตลอดระยะเวลากว่า ๕๐ ปีที่ผ่านมา ความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาจึงไม่ได้แนบแน่นแบบฉันทมิตร แต่ทั้งสองประเทศก็สามารถรักษาความสัมพันธ์ให้อยู่ในระดับปกติได้ ไม่ได้เกิดความขัดแย้งกันอย่างรุนแรง อย่างไรก็ตาม ปัญหาภายในของเมียนมา ทั้งความขัดแย้งทางการเมือง การลิดรอนสิทธิเสรีภาพของประชาชน และความล้มเหลวของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ได้กลายมาเป็นปัญหาข้ามพรมแดนที่กระทบความมั่นคงของไทยมาโดยตลอด (สุรพงษ์ ชัยนาม, ๒๕๕๓: ๒๔)(International IDEA, 2001:xxii) ในส่วนของประเทศไทยเอง ความไร้เอกภาพทางการเมือง ความไม่ต่อเนื่องของรัฐบาล และการละเลยนโยบายต่างประเทศที่ชัดเจนต่อประเทศเพื่อนบ้านในแถบอินโดจีน ก็มีส่วนอย่างยิ่งที่ทำให้ไทยไม่ประสบความสำเร็จในการจัดการกับปัญหาตามแนวชายแดนและการฟื้นฟูความสัมพันธ์กับเมียนมาและประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ อย่างเช่น ในยุคหลังวิกฤติเศรษฐกิจ ค.ศ.๑๙๙๗ ประเทศไทยจำเป็นต้องอาศัยศักยภาพของนักลงทุนต่างชาติและองค์การระหว่างประเทศเข้ามาช่วยฟื้นฟูสภาพเศรษฐกิจภายในรัฐบาลไทยจึงดำเนินนโยบายมองตะวันตก (look west policy) ซึ่งเน้นเรื่องประชาธิปไตยกับสิทธิมนุษยชน จนทำให้ไทยเป็นที่ยอมรับในเวทีสากล แต่ความสัมพันธ์ระหว่าง ไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในเวลานั้นกลับเสื่อมลง เพราะรัฐบาลไม่ได้ให้ความสำคัญกับนโยบายที่มีต่อประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไม่อาจใช้แนวทางเดียวกันกับประเทศตะวันตกได้ เพราะประเทศรอบบ้านของไทยมีระบอบการเมืองการปกครองและวิถีคิดที่แตกต่างจากประเทศตะวันตก

เมียนมา เป็นประเทศที่กำลังเป็นที่จับตามอง ของนานาประเทศ การเลือกตั้งที่ประสบความสำเร็จเมื่อ วันที่ ๘ พฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๕๘ ได้แสดงให้เห็นทิศทางที่ดีของกระบวนการสร้างประชาธิปไตยในเมียนมา ประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศไทยต่างก็กำลังเฝ้ามอง การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นหลังจากนี้ เพราะปัจจุบัน เมียนมาได้กลายเป็นยุทธศาสตร์ในเวทีเศรษฐกิจ การเมืองระหว่างประเทศ ทิศทางและนโยบายของ รัฐบาลใหม่ย่อมส่งผลต่อการเมือง ความมั่นคง และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศทั้งใน ภูมิภาคและนอกภูมิภาค สำหรับประเทศไทยนั้น เมียนมาเป็นประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่มีประวัติศาสตร์ร่วมกันมาอย่าง ยาวนาน และมีความ

เกี่ยวเนื่องกันทั้งทางภูมิศาสตร์ ความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคม แต่หลายทศวรรษที่ผ่านมา ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเมียนมาไม่ได้ใกล้ชิดราบรื่นมาโดยตลอด แต่ทั้งสองประเทศก็สามารถ รักษาความสัมพันธ์ให้อยู่ในระดับปกติได้ไม่ได้เกิดความขัดแย้งกันอย่างรุนแรง ปัจจุบัน ความสัมพันธ์ ไทย-เมียนมาเริ่มดีขึ้น ตามลำดับ โดยเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงภายในของเมียนมา และการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน และ ความร่วมมืออื่น ๆ ในระดับอนุภูมิภาคก็มีส่วน เสริมสร้าง ความสัมพันธ์ ไทย-เมียนมา ให้มีความใกล้ชิดกันมาก ยิ่งขึ้น ดังนั้น ไทยควรใช้โอกาสนี้ ในการยกระดับ ความสัมพันธ์ ไทย-เมียนมา ในมิติต่าง ๆ และสร้างความไว้เนื้อเชื่อใจระหว่างกัน ทั้งในระดับรัฐบาลและประชาชน เพื่อเป็นรากฐานความร่วมมือระหว่างสองประเทศและในระดับ ภูมิภาคต่อไป

ความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาเริ่มดีขึ้นตามลำดับ โดยเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงภายใน ของเมียนมา นับตั้งแต่ประธานาธิบดี เต็ง เส่ง ประกาศการปฏิรูปการเมืองและเศรษฐกิจ เมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๔ รัฐบาลเมียนมาเริ่มผ่อนคลายการควบคุมอำนาจทางการเมืองและเศรษฐกิจ มีการออกกฎหมายส่งเสริมการลงทุน สร้างความสัมพันธ์ทางการค้ากับประเทศใหม่ ๆ รวมทั้ง การปล่อยตัวนักโทษทางการเมือง มีการลงนามสงบศึก กับกลุ่มชาติพันธุ์สำคัญ ๆ จนนำมาสู่ การเลือกตั้งครั้งล่าสุดที่ผ่านมา นอกจากนี้ การรวมตัวเป็นประชาคม อาเซียน และความร่วมมือในระดับ อนุภูมิภาค ก็มีนัยยะระดับความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาให้มีความใกล้ชิดกัน มากยิ่งขึ้น โดยปัจจุบัน เมียนมามีมุมมองที่ดีต่อไทย มองไทยเป็นเพื่อนบ้านและให้การยอมรับในการร่วมลงทุน ดังนั้น ไทยควรใช้โอกาสนี้ในการยกระดับความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาในมิติต่าง ๆ และสร้างความไว้เนื้อ เชื่อใจ ระหว่างกันทั้งในระดับรัฐบาลและประชาชน เพื่อเป็นรากฐานความร่วมมือระหว่างสอง ประเทศและในระดับ ภูมิภาคต่อไป ในที่นี้ จึงขอเสนอแนวทางบางประการเพื่อส่งเสริมบรรยากาศ ของความสัมพันธ์ไทย-เมียนมา ให้ดำเนิน ไปอย่างราบรื่นและยั่งยืน ดังนี้

๑. การปรับทัศนคติต่อประเทศเพื่อนบ้าน นโยบายต่างประเทศต่อประเทศใดประเทศ หนึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นมุมมองของคนในชาติที่มี ต่อประเทศนั้น ๆ ได้ โดยปัจจุบันคนไทย ยังมองประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะเป็นฝ่ายตรงข้ามและมีความ อ่อนด้อยกว่า ซึ่งทัศนคติเหล่านี้ เป็นผลพวงจากภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ ประสบการณ์ และความเชื่อ ในกรณีของเมียนมา ไทยมองเมียนมาจากประวัติศาสตร์ที่ฉายภาพของสงคราม และภาพความขัดแย้งที่สั่งสมมาตั้งแต่อดีต อาทิ ความขัดแย้งเรื่องพรมแดน ซึ่งมีผลต่อทัศนคติของทั้งสองฝ่าย เป็นการกระตุ้นให้เกิดความรู้สึก ชาตินิยม และสร้างความหวาดระแวงต่อกัน การปรับการรับรู้และความเข้าใจใหม่เป็นเรื่องที่ทำได้ยาก แต่ก็เป็นสิ่งจำเป็น ต่อการสร้างความร่วมมือระหว่างกันในสังคมโลกยุคใหม่ รัฐบาลและหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทั้งในภาครัฐและ ภาคเอกชนควรร่วมกันปรับเปลี่ยนแนวทางการเรียนรู้ประวัติศาสตร์

ของอุษาคเนย์ โดยเปลี่ยนจุดเน้นเรื่องของ สงครามเป็นเรื่องของสันติภาพและวัฒนธรรม อาทิ การศึกษาอิทธิพลของราชสำนักอยุธยากับการฟื้นฟูศิลปะ วรรณคดีในพม่า (คุณภาค ปรีชารัชช, ๒๕๕๑:๒๔) หรือนำจุดร่วมของทั้งสองประเทศมาเป็นเครื่องมือใน การสร้างความสัมพันธ์อันดี ระหว่างกัน อาทิไทยและเมียนมาเป็นเมืองพุทธเถรวาทเช่นเดียวกัน พระสงฆ์จึง สามารถเป็นทูต สันติภาพที่ทำให้ความขัดแย้งระหว่างไทยกับเมียนมาเบาบางลงได้ (กรมเอเชียตะวันออก กระทรวง การต่างประเทศ, ๒๕๕๕:๑)นอกจากนี้ รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการเรียนรู้ประเทศเพื่อนบ้าน ในมิติต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนได้ รู้จักและเข้าใจประเทศเพื่อนบ้านอย่างถูกต้องบนพื้นฐานของ ความแตกต่างแต่เข้าใจกัน ในขณะที่เดียวกันก็ควร ทราบด้วยว่าไทยในการรับรู้และความรู้สึกของ ประเทศเพื่อนบ้านนั้นเป็นอย่างไร สำหรับมุมมองที่เป็นบวก ก็สามารถนำมาเป็น โอกาสในการ สร้างความร่วมมือระหว่างกันให้มีความใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น สำหรับมุมมองที่ เป็นลบ ก็ควรนำมา วิเคราะห์เพื่อปรับการรับรู้ที่เสียใหม่ให้เกิดความเข้าใจในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้ ปฏิสัมพันธ์ ระหว่างกันเป็นไปอย่างสร้างสรรค์และเท่าเทียม

๒. เรียนรู้เพื่อนบ้านในเชิงลึก เมียนมากำลังอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนแปลง ผู้นำและ รัฐบาลใหม่อาจมีนโยบายและแนวทางการ บริหารที่แตกต่างไปจากเดิม ไทยซึ่งเป็นทั้งประเทศ เพื่อนบ้านและเป็นสมาชิกในกลุ่มความร่วมมือเดียวกันกับ เมียนมาหลายกลุ่มในภูมิภาคนี้ จึงควร ติดตาม วิเคราะห์ และประเมินสถานการณ์ในเมียนมาอย่างใกล้ชิด ที่ผ่านมามีองค์ความรู้เกี่ยวกับ เมียนมาก่อนข้างจำกัด และมองความเคลื่อนไหวของเมียนมาผ่านกลุ่ม เรียกร้องประชาธิปไตย นักสิทธิมนุษยชน และสื่อมวลชนของต่างประเทศเป็นหลัก ซึ่งทำให้การวิเคราะห์และการวาง นโยบายต่างประเทศต่อเมียนมาของไทยไม่คมชัดและขาดมุมมองจากตัวแสดงสำคัญของเมียนมา ตัวแสดงที่มีอิทธิพลมากที่สุด ในเมียนมาคือกองทัพ แม้ว่าการเลือกตั้งครั้งล่าสุด พรรค USDP ซึ่งเป็นฝ่ายเดียวกับกองทัพ จะพ่ายแพ้ให้แก่พรรค NLD ของนางอองซาน ซูจี แต่อิทธิพลของ กองทัพยังมีอยู่มาก ฉะนั้น การมองเมียนมาได้อย่างลึกซึ้ง จึงจำเป็นต้องศึกษาประวัติศาสตร์การเมือง และภูมิหลังของรัฐบาลทหาร เมียนมาด้วย รวมทั้งทำความเข้าใจระบบความคิดและอุดมการณ์ ของกองทัพควบคู่ไปกับตัวแสดงสำคัญอื่น ๆ ซึ่งได้แก่ พรรคการเมืองเด่น ๆ ของเมียนมา กลุ่มเคลื่อนไหวประชาธิปไตย กลุ่มสิทธิมนุษยชน และกลุ่ม ชาติพันธุ์ต่าง ๆ นอกจากนี้ไทยจำเป็นต้อง เรียนรู้ นโยบายของประเทศมหาอำนาจที่มองเมียนมาเป็นจุด ยุทธศาสตร์สำคัญในเอเชียด้วย เพราะความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาในปัจจุบัน ไม่อาจมองได้ว่าเป็นความสัมพันธ์ที่ขึ้นอยู่กับไทยและ เมียนมาเท่านั้น ประเทศมหาอำนาจ และกลุ่มความร่วมมือระดับภูมิภาค โดยเฉพาะ ประชาคม อาเซียน ได้กลายมาเป็นองค์ประกอบหนึ่งในความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาด้วย (คุณภาค ปรีชารัชช, ๒๕๕๑:๒๔๑-๒๔๔) ทั้งนี้ ปัญหาที่มีร่วมกัน ความสัมพันธ์ที่ไม่ราบรื่นระหว่างไทยกับเมียนมา



ในช่วงที่ผ่านมา ส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาต่าง ๆ ที่สั่งสมมานาน อาทิ การอพยพของชนกลุ่มน้อย และแรงงานต่างด้าว การค้าสิ่งผิดกฎหมาย ปัญหายาเสพติด และกรณีพิพาทเกี่ยวกับเขตแดน การเร่งแก้ไขปัญหาร่วมกันอย่างสันติจะช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างกัน และบรรเทาปัญหาความขัดแย้งที่มีมาอย่างยาวนาน ฉะนั้น ไทยและเมียนมาจำเป็นต้องสร้างกลไกและวาง ยุทธศาสตร์ เพื่อแก้ไขปัญหาร่วมกันในลักษณะฉันทมิตร และใช้วิธีการแก้ไขปัญหามรดกฐานของวัฒนธรรม ที่ทั้งสองประเทศยอมรับ เช่น การเจรจาปรึกษาหารือ และการหาข้อตกลงร่วมกัน โดยการเห็นพ้องต้องกัน (ฉันทามติ) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาเหล่านี้ไม่สามารถแก้ไขได้โดยผ่านความร่วมมือระหว่างไทยกับเมียนมาเพียงอย่างเดียว เนื่องจากในความสัมพันธ์ไทย-เมียนมา มีตัวแสดงอื่น ๆ เข้ามาอยู่ในกระบวนการกำหนดนโยบาย ของทั้งสองประเทศด้วย อย่างเช่น ประเทศมหาอำนาจ องค์การระหว่างประเทศ นักลงทุน บริษัทข้ามชาติ และกลุ่มเคลื่อนไหวภาคประชาชน นอกจากนี้ ปัญหาที่เกิดขึ้นก็ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเฉพาะไทยและเมียนมาเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อไปยังประเทศอื่น ๆ ด้วย อย่างเช่น ปัญหาการกีดกันชาวโรฮิงจาในเมียนมา ทำให้ชาวโรฮิงจาอพยพเข้ามาในไทยอย่างผิดกฎหมายและก่อให้เกิดปัญหาการค้ามนุษย์ ซึ่งไทยไม่อาจรับภาระนี้ได้อย่างต่อเนื่อง จำเป็นต้องประสานความช่วยเหลือไปยังองค์การระหว่างประเทศและประเทศที่สามซึ่งสามารถให้ที่พักพิงแก่ชาวโรฮิงจาได้ ฉะนั้น นอกจากไทยและเมียนมาจะต้องวางยุทธศาสตร์เพื่อแก้ไขปัญหาร่วมกัน แล้ว ยังจำเป็นต้องขยายความร่วมมือในการแก้ไขปัญหายุ่งตัวแสดงอื่น ๆ ด้วย เพื่อให้การแก้ไขปัญหานั้นไปอย่างรอบด้าน โลกในยุคโลกาภิวัตน์ที่สภาพแวดล้อมมีการพึ่งพาอาศัยกันของระบบการเมืองและ เศรษฐกิจ มีการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีในทุกมิติ และมีอิทธิพลของทุนนิยมและบริษัทข้ามชาติเข้ามาเกี่ยวข้อง ประเทศเล็กอย่างไทยและเมียนมาจำเป็นต้องมีมิตรประเทศและเครือข่ายความร่วมมือเพื่อเพิ่มศักยภาพในการรับมือกับความท้าทายของโลกยุคใหม่ที่มีลักษณะซับซ้อนและเชื่อมโยงถึงกัน นอกจากนี้ข้อเสนอแนะดังที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว ประเทศไทยควรสนับสนุนให้กระบวนการเปลี่ยนผ่านในเมียนมาดำเนินไปอย่างสันติ ความก้าวหน้าและความสงบสุขของเมียนมาไม่เพียงเป็นประโยชน์โดยตรงต่อประชาชนชาวเมียนมาเท่านั้น แต่ยังส่งผลดีต่อเสถียรภาพและความมั่นคงของไทยและของภูมิภาคในภาพรวม อีกด้วย นอกจากนี้ รัฐบาลไทยควรให้ความสำคัญกับเรื่องสิทธิแรงงานและการคุ้มครองทางสังคมที่มีต่อ แรงงานข้ามชาติสัญชาติเมียนมาด้วย เพราะปัจจุบันแรงงานสัญชาติเมียนมาเข้ามาในประเทศไทยเป็นอันดับต้นของจำนวนแรงงานข้ามชาติที่เข้ามาในไทย และมีจำนวนไม่น้อยที่เข้ามาอย่างผิดกฎหมายและไม่ได้มีการขึ้นทะเบียน ซึ่งทำให้แรงงานเหล่านี้ไม่ได้รับสิทธิทางสังคมอย่างยุติธรรม และไม่ได้รับสวัสดิการด้านการรักษาพยาบาลอย่างเหมาะสม รัฐบาลไทยควรมีมาตรการเพื่อรองรับการเข้ามาของแรงงานข้ามชาติจากเมียนมาและจากประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคนี้ด้วย นอกจากนี้เป็นเรื่องของมนุษยธรรมแล้ว ยังเป็นการปิด

ช่องทางของการค้ามนุษย์และปัญหาอาชญากรรมอื่นๆ ที่จะตามมาอีกด้วย (สุทธิลักษณ์ แสงสุวรรณ, ๒๕๕๘:๒๓-๒๔)

### ๑. สถานภาพของเมียนมาในปัจจุบัน

เมียนมามีพื้นที่ ๖๗๖,๕๗๗ ตารางกิโลเมตร หรือ ๑.๒ เท่าของประเทศไทย มีประชากร ๕๔,๑๘๗,๕๖๐ คน (Department of Population, 2019:1) ได้เอกราชจากอังกฤษเมื่อ ๔ มกราคม ๒๔๘๖ เมียนมาแบ่งเขตการปกครองออกเป็น ๗ รัฐ (STATE) กับอีก ๗ ภาค (REGION) มีป่าไม้และแร่ธาตุอุดมสมบูรณ์ซึ่งยังไม่ได้พัฒนาและนำมาใช้ประโยชน์มากนักตกัวซึ่งมีมากเป็นอันดับ ๖ ของโลก ส่วนใหญ่มีอยู่ในรัฐฉานน้ำมันมีมากทางตอนกลางของประเทศพื้นที่ป่าไม้มีประมาณร้อยละ ๕๕ ของพื้นที่ทั้งหมด (พงษ์กร เบ็ญจันท์, ๒๕๕๗:๑)

ภาพรวมเศรษฐกิจของเมียนมานับตั้งแต่ต้นปี 2012 ได้รับแรงผลักดันสำคัญมาจากความคืบหน้าในการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองของเมียนมาที่ได้รับการยอมรับของนานาชาติมากขึ้น ดังเห็นได้จากการผ่อนคลายมาตรการคว่ำบาตรต่อเมียนมาที่มีการส่งสัญญาณมาตั้งแต่ช่วงต้นปี ๒๐๑๒ กระทั่งล่าสุดมีประเทศที่ประกาศผ่อนคลาย/ยกเลิกคว่ำบาตรต่อเมียนมาแล้วรวม ๘ ประเทศ (รวมญี่ปุ่นที่ประกาศยกหนี้ให้แก่เมียนมา) ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมียนมาในช่วง ๕ เดือนแรกมีความเคลื่อนไหวที่น่าจับตา อาทิ ภาคการเงิน: เมียนมาได้เร่งพัฒนาระบบการเงินในประเทศ โดยในเดือนเมษายน ๒๐๑๒ เมียนมาได้ ประกาศใช้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนเป็นลอยตัวแบบมีการจัดการ ซึ่งจะช่วยสร้างความเชื่อมั่นของสกุลเงินจ๊าตมากขึ้น นอกจากนี้เมียนมายังอยู่ในระหว่างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการเงิน

ในปีงบประมาณ ๒๐๑๑ การเติบโตทางเศรษฐกิจของเมียนมาสามารถรักษาระดับการเติบโตได้ต่อเนื่อง โดยปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญยังคงเป็นการขยายการลงทุนจากต่างประเทศในเมียนมา โดยสาขาที่มีศักยภาพในการดึงดูดเงินลงทุนหลัก ยังคงอยู่ในกลุ่มพลังงาน อาทิ ก๊าซธรรมชาติ น้ำมัน และเขื่อนผลิตกระแสไฟฟ้าพลังงานน้ำ นอกจากนี้ ยังรวมถึงกลุ่มโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่ยังต้องการการพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมถึงธุรกิจท่องเที่ยวและบริการเกี่ยวเนื่อง ที่เป็นอีกหนึ่งธุรกิจในเมียนมาที่มีโอกาสเติบโตมากขึ้นในระยะนับจากนี้ ดังที่แสดงในแผนภาพที่ ๓-๑

แผนภาพที่ ๑-๑ : อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจเมียนมา ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๔๘-๒๕๕๘



ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, ๒๕๕๖ : ๕-๖

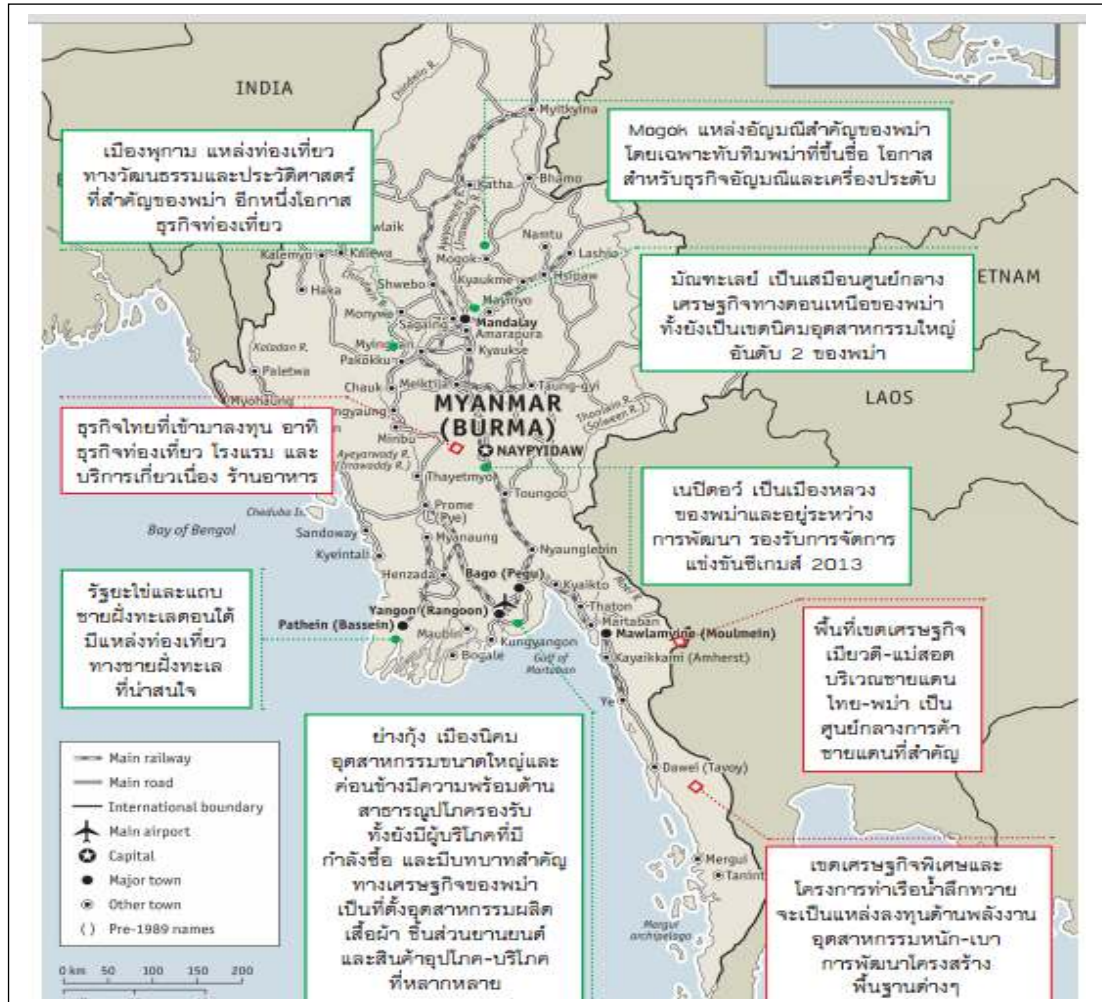
การเมืองของเมียนมา นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงบทบาททางเศรษฐกิจของเมียนมา นับจากที่ได้รับการผ่อนคลายมาตรการคว่ำบาตร ส่งผลให้หลายประเทศหรือพื้นที่และผลิตภัณฑ์ ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนกับเมียนมา ให้มีความใกล้ชิดมากยิ่งขึ้น อาทิ สหรัฐอเมริกา ที่ได้ผ่อนคลายข้อจำกัดให้ธุรกิจสหรัฐอเมริกา เข้าไปลงทุนในธุรกิจบางประเภท ในเมียนมาได้ เช่นเดียวกับญี่ปุ่นที่ได้จัดเจรจาสนธิสัญญาการลงทุนกับเมียนมา รวมถึงอินเดียที่ขยาย มูลค่าการค้าแบบทวิภาคีกับเมียนมาเพิ่มขึ้นเป็น ๒ เท่าในปี ๒๐๑๕ ความเคลื่อนไหวดังกล่าว เป็นสัญญาณที่บ่งบอกว่าเมียนมากำลังจะขยับบทบาททางเศรษฐกิจในระยะข้างหน้าอย่างรวดเร็ว

ภาพการลงทุนในเมียนมาก่อนข้างคล้ายคลึงกับประเทศ CLMV อื่นๆ ที่ยังคงเน้น ไปในภาคธุรกิจที่อาศัยความได้เปรียบด้านพลังงานและทรัพยากรธรรมชาติเป็นสำคัญ ขณะที่การ พลิกโฉมของประเทศเมียนมาครั้งใหม่นี้ นับเป็นจังหวะเวลาที่เหมาะสมท่ามกลางความต้องการ ทรัพยากรพลังงานและสินค้าโภคภัณฑ์ในตลาดโลกที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้เมียนมาในเวลานี้เป็นเสมือน ขุมทรัพย์ดึงดูดการลงทุนที่โดดเด่นปัจจุบันประเทศในกลุ่ม AEC PLUS (ASEAN+3 , ASEAN+6) มีบทบาทลงทุนในพม่าในอันดับต้นๆ และเด่นมากที่สุด โดยจีนเป็นผู้ลงทุนรายใหญ่ที่เข้ามาใน

เมียนมาด้วยจำนวนเงินลงทุนรวมแล้วกว่า ๑๔,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเฉพาะนับตั้งแต่ปี ๒๐๐๘ เป็นต้นมา ที่เงินทุนเงินลงทุนผ่านเมกะโปรเจกต์ด้านพลังงาน การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน และเหมืองแร่เป็นสำคัญ ขณะที่ไทย สิงคโปร์และมาเลเซีย เป็นผู้ลงทุนหลักจากอาเซียน

บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด มีความเห็นว่า โอกาสการลงทุนในเมียนมา สำหรับธุรกิจไทยในระยะนับจากนี้ครอบคลุมหลากหลายสาขาธุรกิจ อาทิ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อสอดคล้องกับแนวนโยบายเร่งรัดการพัฒนาประเทศรองรับการก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เช่น การก่อสร้างเส้นทางคมนาคม/อาคาร/การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ไฟฟ้าและน้ำ การพัฒนาเมือง เป็นต้น ธุรกิจด้านการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจที่เดินทางมาเยือนเมียนมา เนื่องจากปัจจุบันเมียนมายังมีจำนวนห้องพักรองรับไม่เพียงพอและต้องการการลงทุนด้านนี้อีกมาก ขณะที่เมียนมามีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ยังบริสุทธิ์ และวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของเมียนมาซึ่งน่าสนใจจำนวนมาก นอกจากนี้ ยังมีโอกาสขยายการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งโครงการนำร่อง ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี-แม่สอด จ.ตาก ซึ่งเป็นชายแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงที่สุดจากทั้งหมด ๗ จังหวัด ที่มีด่านการค้า ไทย-เมียนมา จึงเป็น โอกาสดีที่จะส่งเสริมธุรกิจไทยให้เข้าไปลงทุนในเมียนมาในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งผู้ประกอบการไทยจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการลงทุนและเป็นช่องทางการขยายจุดยืนในตลาดเมียนมาที่เข้มแข็งมากขึ้นดังแผนที่การลงทุนของธุรกิจไทยในเมียนมา ในแผนภาพที่ ๓-๒

แผนภาพที่ ๑-๒ : แผนที่การลงทุนของธุรกิจไทยในเมียนมา



ที่มา : บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด, ๒๕๕๖:๑

เศรษฐกิจของเมียนมาในปัจจุบันอยู่ในสภาพไม่เข้มแข็งผลิตผลรวม ๑๕,๐๐๐ ล้านดอลลาร์ (ไทย ๔.๕๔ แสนล้านดอลลาร์) เนปีดอว์ (Nay Pyi Taw) ประชาชนมีรายได้เฉลี่ยคนละ ๑,๔๘๔ ดอลลาร์สหรัฐต่อปี (ปี ๒๕๖๐) (TRADING ECONOMICS, 2019:1) อัตราเพิ่มประชากร ร้อยละ ๒.๑ อัตราผู้รู้หนังสือร้อยละ ๘๒ ประชากรอยู่ในเมืองร้อยละ ๒๖ ภาคเกษตรมีสัดส่วนร้อยละ ๓๘.๓ ส่วนภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนร้อยละ ๘.๕ เศรษฐกิจของเมียนมาอยู่ในมือรัฐบาลเป็นส่วนใหญ่คือ ประมาณร้อยละ ๕๒.๖ ประเทศคู่ค้าที่สำคัญด้านการส่งออกคือสิงคโปร์จีนไทยญี่ปุ่นและฮ่องกง ตลาดนำเข้าได้แก่ญี่ปุ่นจีนไทยสิงคโปร์และมาเลเซียการท่องเที่ยวเป็นธุรกิจสาขาหนึ่งที่รัฐบาลเมียนมาให้ความสำคัญเป็นพิเศษในด้านการลงทุนจากต่างประเทศเมียนมาอนุญาต

ให้ชาวต่างประเทศเข้าไปลงทุนได้เกือบทุกชนิดและรัฐบาลให้ประกันว่ากิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะไม่ถูกโอนกิจการเป็นของรัฐการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ร้อยละ ๓.๓

สาธารณรัฐแห่งเมียนมา (The Republic of the Union of Myanmar) หรือเมียนมา/พม่า เพิ่งผ่านพ้นการเลือกตั้งครั้งประวัติศาสตร์ไปเมื่อวันอาทิตย์ที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ โดยมีชาวเมียนมาออกมาใช้สิทธิเลือกตั้งมากถึงร้อยละ ๘๐ ซึ่งเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการประชาธิปไตยของประชาชนอย่างแท้จริง การเลือกตั้งครั้งนี้ถือเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการพัฒนาประชาธิปไตยในเมียนมา เป็นทั้งโอกาสและความท้าทายของรัฐบาลชุดใหม่ในการปฏิรูปการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ ในเวลาที่ชาวเมียนมา ต้องการเห็นการปฏิรูปและการเปลี่ยนแปลงในทางบวก นานาประเทศรวมทั้งประเทศไทยต่างก็กำลังเฝ้ามอง การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นหลังจากนี้เช่นกัน เพราะปัจจุบันเมียนมาได้กลายเป็นยุทธศาสตร์ในเวทีเศรษฐกิจ การเมืองระหว่างประเทศ ทิศทางและนโยบายของรัฐบาลใหม่ย่อมส่งผลต่อการเมือง ความมั่นคง และความ ร่วมมือทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศทั้งในภูมิภาคและนอกภูมิภาค

สำหรับประเทศมหาอำนาจ อย่างเช่น สหรัฐอเมริกา จีน รัสเซีย อินเดีย และญี่ปุ่น รวมทั้งสหภาพ ยุโรป (European Union: EU) และประชาคมอาเซียน (ASEAN Community: AC) เมียนมาคือ พื้นที่ยุทธศาสตร์ สำคัญเพราะเมียนมามีจุดเด่นด้านทรัพยากรธรรมชาติซึ่งเอื้อต่อการขยายอิทธิพลทางเศรษฐกิจและการเปิดเสรีทางการค้า และเมียนมายังมีความโดดเด่นด้านภูมิศาสตร์ โดยมีที่ตั้งเป็นจุดศูนย์กลางทางการค้าที่เชื่อมต่อระหว่างเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นอกจากนี้ การที่เมียนมามีอาณาเขตติดกับจีน และอินเดีย ทำให้เมียนมาเป็นรัฐกันชน (buffer state) ระหว่างมหาอำนาจสองประเทศ รวมทั้งเป็นรัฐหน้าด่านให้แก่ประชาคมอาเซียนเพื่อไม่ให้จีนและอินเดียแผ่อิทธิพลเข้ามาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากจนเกินไป (ดุลยภาค ปรีชารัชช, ๒๕๕๑:๑๘๐-๑๘๐) คังแผนภาพที่ ๓-๓

แผนภาพที่ ๑-๑ : ที่ตั้งของเมียนมาซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญในภูมิภาคเอเชีย



ที่มา: Google Map, 2019:1

ในส่วนของประเทศไทย เมียนมาและไทยมีความสัมพันธ์กันมาอย่างยาวนาน เมียนมาไม่ได้เป็นเพียงคู่สู้รบกับไทยในประวัติศาสตร์สงครามเท่านั้น แต่เมียนมาเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีแนวพรมแดนติดกับไทยมากที่สุด และเป็นประเทศที่มีความร่วมมือกับไทยในหลาย ๆ กรอบความร่วมมือ อาทิ ประชาคมอาเซียนความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region Economic Cooperation: GMS-EC) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya- Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) และความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือ หลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) ดังนั้น เสถียรภาพความมั่นคงและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของ เมียนมาจึงมีความสำคัญต่อไทยเป็นอย่างยิ่ง

## ๒. ความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาในมุมมองของรัฐบาลเมียนมา

พรพิมล ตรีโชติ (๒๕๕๗:๑) มีความเห็นว่า ความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาในมุมมองของเมียนมานั้นสรุปสั้นๆอย่างได้ใจความว่า “ไทยนั้นไม่ใช่ทั้งศัตรูหรือมิตร” (neither friend nor foe) เพราะหากจะตีความว่า “มิตร” ในมุมมองของเมียนมานั้นต้องเป็นให้ได้เหมือนกับจีนความสัมพันธ์ที่จีนมีให้แก่เมียนมาเป็นความสัมพันธ์ที่ปราศจากเงื่อนไขเมียนมาไม่ต้องปรับระบบการเมืองเมียนมาไม่ต้องแก้ไขสิทธิมนุษยชนเมียนมาจะเป็นอะไรก็ได้ตามแต่เมียนมาเห็นสมควรเพราะนั่นเป็นเรื่องภายในของเมียนมาและจีนไม่มีนโยบายแทรกแซงกิจการภายในของประเทศอื่น

นอกจากการไม่ก้าวล่วงปัญหาภายในของเมียนมาแล้วจีนยังทำตัวเหมือนเป็นพี่ใหญ่ของเมียนมาที่คอยปกป้องเมียนมาจากการถูกลงโทษจากเวทีสหประชาชาติผ่านสิทธิการออกเสียงในคณะมนตรีความมั่นคงของสหประชาชาติและเมื่อใดที่เมียนมามีปัญหาด้านการเงินและเศรษฐกิจจีนก็พร้อมที่จะเข้าไปช่วยได้อย่างทันทีเช่นนี้ที่เมียนมามองว่าเป็นความสัมพันธ์ฉันเพื่อน

หากแต่ความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาไม่เป็นไปในรูปแบบนั้นในมุมมองของเมียนมา โดยเฉพาะทหารเมียนมา เชื่อว่าไทยทำอะไรหลายอย่างที่ทำให้เมียนมาไม่ไว้วางใจถึงขั้นหวาดระแวงอีกด้วย ยกตัวอย่างคือกรณีของกองกำลังกลุ่มชาติพันธุ์ชนกลุ่มน้อยที่อยู่ตามตะเข็บชายแดน ซึ่งรัฐบาลเมียนมาเข้าใจว่าไทยให้การสนับสนุนเพราะถือว่ารัฐบาลไทยใช้นโยบาย “เขตกันชน” (buffer zone) โดยอาศัยกองกำลังกลุ่มชาติพันธุ์ชนกลุ่มน้อยเป็นตัวกันชนกัน ไม่ให้กองทัพเมียนมาเข้ามาประชิดชายแดนไทยได้ ในขณะที่ไทยปฏิเสธและยืนยันว่ารัฐบาลไทยไม่สนับสนุนให้กองกำลังใดใช้ดินแดนไทยเป็นพื้นที่ซ่องสุมผู้คน เพื่อกลับไปปฏิบัติการในประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้รัฐบาลเมียนมายังมองว่าไทยให้การสนับสนุนครอบครัวของสมาชิกกองกำลังกลุ่มชาติพันธุ์ชนกลุ่มน้อย ด้วยการตั้งพื้นที่พักพิงชั่วคราวให้สมาชิกครอบครัวของกองกำลังเหล่านี้ได้พักพิงอาศัย และรับไว้ในความดูแลภายใต้ชื่อ “ผู้หนีภัยจากการสู้รบ” ในขณะที่ฝ่ายไทยมองว่าการกระทำของไทยถือเป็นความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมต่อกลุ่มบุคคลที่ได้รับความเดือดร้อน และเสี่ยงภัยต่อชีวิตความคิดที่ไม่ต้องกัน ในกรณีนี้ทำให้ฝ่ายเมียนมายังคงมีความเคลือบแคลงใจต่อรัฐบาลไทยเสมอมาประการที่สองที่รัฐบาลเมียนมาเคลือบแคลงใจ ได้แก่ การเปิดเสรีให้นักศึกษานักการเมืองและผู้เคลื่อนไหวทางการเมืองของเมียนมาเข้ามาเคลื่อนไหวทางการเมือง เพื่อต่อต้านรัฐบาลเมียนมาในประเทศไทยซึ่งรัฐบาลเมียนมาเห็นว่ารัฐบาลไทยควรจะทำการควบคุมไม่ให้บุคคลเหล่านี้สามารถดำเนินการทางการเมืองได้อย่างเปิดเผยและเสรี นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังเปิดโอกาสให้สื่อมวลชนไทยทำการวิพากษ์วิจารณ์การเมืองและรัฐบาลเมียนมาได้อย่างเสรีซึ่งทำให้รัฐบาลเมียนมาไม่สู้จะพอใจเท่าใดนัก เพราะมีความคิดว่าสื่อมวลชนของไทยมีอคติต่อรัฐบาลเมียนมาและคนเมียนมาผ่านกระบวนการหล่อหลอมและกล่อมเกล



ทางสังคมมาตั้งแต่วัยเด็กผ่านตำราเรียนทางประวัติศาสตร์จนกระทั่งรวมถึงสื่อมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นภาพยนตร์ละครทีวี ล้วนแล้วแต่แสดงให้เห็นถึงอคติที่คนไทยมีต่อเมียนมา ทุกครั้งที่มีการเอ่ยถึงเมียนมาโดยรวมซึ่งรัฐบาลเมียนมาถือว่าเป็นการกระทำที่มิตรประเทศไม่พึงกระทำต่อกัน

ท่าทีของไทยกำหนดขึ้นจากความกดดันของประชาคมโลกต่ออาเซียนที่ยึดถือหลักการไม่แทรกแซงกิจการภายใน ทั้งนี้ยังไม่นับถึงความไม่แน่นอนในการกำหนดนโยบายต่างประเทศของไทยที่มีต่อเมียนมา ซึ่งเริ่มต้นขึ้นด้วยการกำหนดนโยบายความสัมพันธ์อย่างสร้างสรรค์ (constructive engagement) ซึ่งเริ่มในสมัยนายกรัฐมนตรีอานันท์ ปันยารชุน โดยมี นายอาสา สารสิน เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ และต่อมาในสมัยของนายกรัฐมนตรีชวน หลีกภัย ซึ่งมี ดร.สุรินทร์ พิศสุวรรณ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศได้มีความพยายามในการเปลี่ยนนโยบายของไทยต่อเมียนมาไปสู่ความสัมพันธ์แบบยืดหยุ่น (flexible engagement) ซึ่งนำเสนอในที่ประชุมอาเซียนที่กรุงมะนิลาในปีค.ศ.๑๙๙๘ ทำให้รัฐบาลเมียนมาไม่ผู้จะพอใจนัก และตีความว่าไทยกำลังพยายามที่จะหาหนทางในการแทรกแซงกิจการภายในของเมียนมาอย่างเป็นทางการผ่านการเห็นชอบของอาเซียน

ปัจจัยทั้งสามประการที่กล่าวมานี้เป็นส่วนหนึ่งของมุมมองของรัฐบาลเมียนมาที่มองมายังความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาตลอดระยะเวลา นับตั้งแต่ประเทศเมียนมาเปิดตัวอีกครั้งในปี ค.ศ. 1988 ซึ่งเป็นปีที่รัฐบาลเมียนมาชุดปัจจุบันถือกำเนิด ผู้นำรัฐบาลเมียนมาชุดปัจจุบันเป็น นายทหารที่มีภูมิหลังต่อสู้รบเกี่ยวข้องกับกองกำลังกลุ่มชาติพันธุ์ชนกลุ่มน้อยมาอย่างโชกโชน ดังนั้นจึงให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้ตลอดจนบทบาทของเพื่อนบ้านอันสัมพันธ์กับปัจจัยนี้เช่นกัน และในมุมมองของรัฐบาลเมียนมาไทยไม่ได้ให้ความร่วมมือเท่าที่มิตรประเทศพึงจะมีให้ ดังนั้นจะถือว่าไทยเป็นมิตรเสียทีเดียวก็ไม่ได้ แต่ในขณะเดียวกันก็มีใจศรัทธาต่อวาทกรรมแต่ประการใด

### ๓. ความสัมพันธ์ไทยกับเมียนมาในด้านต่างๆในปัจจุบัน

#### ๓.๑ ด้านการเมือง

เมื่อเมียนมามีรัฐบาลทหารในปี ๒๕๓๑ ความสัมพันธ์ไทย-เมียนมาดำเนินไปด้วยดีและขยายการติดต่อออกไปทุกด้าน ไทยใช้นโยบายที่เรียกว่า “ความเกี่ยวพันเชิงสร้างสรรค์” (CONSTRUCTIVE ENGAGEMENT) และต่อมาประเทศกลุ่มอาเซียนก็ใช้นโยบายในลักษณะนี้ด้วยความมุ่งหมายก็เพื่อสร้างสะพานเชื่อมระหว่างเมียนมากับประเทศภายนอก ไม่ต้องการให้เมียนมาอยู่อย่างโดดเดี่ยวต้องการให้เมียนมาได้รับรู้ด้วยตนเองว่าโลกภายนอกเปลี่ยนแปลงไปมากแล้วขณะเดียวกัน โลกภายนอกที่ต้องรับรู้ถึงสภาพความเป็นจริงที่ดำรงอยู่ภายในเมียนมาด้วย

เมียนมาอยู่ในฐานะต้องพึ่งพาไทยทางการเมืองแต่ก็ยังคงหวาดระแวงไทย ในปัญหาการสนับสนุนชนกลุ่มน้อยและกลุ่มต่อต้านรัฐบาลเมียนมาความสัมพันธ์เริ่มมีปัญหา เมื่อผู้นำชนกลุ่มน้อยลี้ภัยเดินทางผ่านไทยไปประเทศตะวันตกและการที่ผู้ได้รับรางวัลสันติภาพ เดินทางเข้ามาในไทยและไปพบปะกับชนกลุ่มน้อยบริเวณชายแดนรัฐบาลเมียนมาตอบโต้รัฐบาลไทยด้วยการประกาศเมื่อกลางเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๓๖ ยุติการให้สัมปทานเอกชนไทยทำให้ชายแดนเมียนมา ระงับการแลกเปลี่ยนการเยือนของเจ้าหน้าที่ระดับสูงรวมทั้งเข้มงวดการจับกุมเรือและลงโทษ ลูกเรือประมงไทยอย่างรุนแรง

ความสัมพันธ์กระเตื้องขึ้นเมื่อเจ้าหน้าที่ของไทยเดินทางไปเยือนเมียนมา อย่างต่อเนื่องจนสามารถจัดประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-เมียนมาครั้งที่ ๑ ขึ้นที่กรุงย่างกุ้งระหว่าง วันที่ ๑๖-๑๘ กันยายน ๒๕๓๖ ในโอกาสนั้นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของไทยได้ พบปะกับประธานสโลร์ค (SLORC) และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศเมียนมา ทำให้เมียนมาผ่อนปรนเรื่องการประมงและการทำไม้ต่อมามีการเยือนระดับรัฐมนตรีและนายทหาร ชั้นผู้ใหญ่อีกหลายครั้งกลางปี ๒๕๔๐ นายกรัฐมนตรีขณะนั้น พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ ก็เดินทางไปเยือนเมียนมา

ทางการเมียนมาพอใจในการที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ เมียนมาได้รับเชิญให้เข้าร่วมประชุมรัฐมนตรีต่างประเทศอาเซียนเมื่อ ๒๒-๒๓ กรกฎาคม ๒๕๓๗ ที่กรุงเทพฯ และพอใจมากที่ไทยช่วยให้ประเทศสมาชิกอาเซียนมีฉันทามติในเรื่องนี้และการที่ไทย ยืนหยัดต่อการกดดันของประเทศตะวันตกการประชุมครั้งนั้น มีความสำคัญต่อเมียนมาในแง่ที่ว่า เป็นครั้งแรกที่พม่าประชุมเป็นทางการกับอาเซียนเป็นการวางรากฐานให้เมียนมาได้เข้าองค์การ ความร่วมมือในภูมิภาค

ในยุคปัจจุบัน ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเมียนมาดีขึ้นเป็นลำดับและ มีการแลกเปลี่ยนการเยือนและการหารือระดับสูงระหว่างสองประเทศอย่างต่อเนื่องโดยนายกรัฐมนตรี ของไทยเดินทางไปเยือนเมียนมาแล้ว ๒ ครั้งคือการเดินทางเยือนในโอกาสรับตำแหน่งใหม่เมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๔ และการเข้าร่วมการประชุมผู้นำ ๖ ประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ครั้งที่ ๔ เมื่อวันที่ ๑๙-๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๔ โดยในครั้งหลังนี้นายกรัฐมนตรีไทย นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้พบหารือกับประธานาธิบดีเมียนมาที่เนปิดอว์และเข้าพบนางอองซานซูจีที่กรุงย่างกุ้งด้วย (กระทรวงการต่างประเทศ, ๒๕๕๕:๑)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสองฝ่ายมีความร่วมมือทวิภาคีที่คืบหน้าในด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่องทั้งด้านการปราบปรามยาเสพติดการป้องกันและปราบปรามการค้ามนุษย์การแก้ไข ปัญหาแรงงานผิดกฎหมายการค้าและการลงทุนและรัฐบาลเมียนมาได้เปิดจุดผ่านแดน

ถาวรเมืงวดีตรงข้ามอำเภอแม่สอด จังหวัดตากเมื่อวันที่ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๕ (ภายหลังจากที่ปิดมาตั้งแต่วันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓) และปล่อยตัวนักโทษชาวไทย ๘ คนเพื่อเฉลิมพระเกียรติเนื่องในวโรกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ครบ ๗ รอบและเป็นการแสดงไมตรีจิตในความสัมพันธ์อันดีกับไทย ในขณะนี้ไทยกับเมียนมามีความร่วมมือภายใต้กลไกทวิภาคีที่สำคัญคือ

๑. คณะกรรมาธิการร่วม (Thailand Myanmar Joint Commission on Bilateral Cooperation-JC)

๒. คณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค (Regional Border Committee-RBC)

๓. คณะกรรมการเขตแดนร่วม (Joint Boundary Committee-JBC) รวมทั้งคณะกรรมการด้านเทคนิคว่าด้วยแม่น้ำที่เป็นเขตแดนและ

๔. คณะกรรมาธิการร่วมด้านการค้า (Joint Trade Commission-JTC)

### ๓.๒ ด้านเศรษฐกิจ

ไทยกับเมียนมามีโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่สำคัญดังนี้

๓.๒.๑ การพัฒนาโครงการไฟฟ้าพลังน้ำโครงการที่จัดทำแล้ว ๒ โครงการคือ

๓.๒.๑.๑ โครงการคลองกระบุรีอำเภอเมืองจังหวัดระนองและ

๓.๒.๑.๒ โครงการน้ำรวกอำเภอแม่สายจังหวัดเชียงรายและได้กำหนดแผนที่จะหารือกันต่อไปเพื่อจัดทำโครงการแม่น้ำสาละวิน โครงการแม่น้ำเมยและโครงการแม่น้ำก

๓.๒.๒ การทำไม้ประมงและเหมืองแร่ขณะนี้บริษัทเอกชนไทยรวม ๔๐ บริษัทรับสัมปทานทำไม้ ๕๒ สัมปทานตั้งแต่ปลายปี ๒๕๓๑ เป็นต้นมามีการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อนำไม้เข้าไทยไม่น้อยกว่า ๑ ล้านลบ.ม. ตั้งแต่สิ้นปี ๒๕๓๖ เป็นต้นมาเมียนมายกเลิกสัมปทานไม้ทั้งหมดส่วนด้านการประมงเมียนมาให้สัมปทานประมงแก่เอกชนไทยหลายรายแต่ต่อมาถูกระงับเสียโดยอ้างว่าผู้ประกอบการไม่ปฏิบัติตามระเบียบในด้านเหมืองแร่เมียนมาให้สัมปทานคูแตรีบุกในพื้นที่ ๒๐๐,๐๐๐ ไร่ แก่ นักลงทุนไทยที่เมืองมะริด

๓.๒.๓ การก่อสร้างสะพานมิตรภาพเมื่อ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๓๗ ไทยและเมียนมาได้ลงนามในความตกลงที่จะก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาขึ้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตากกับอำเภอเมืงวดีจังหวัดผาอันต่อมาได้วางศิลาฤกษ์เมื่อ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๓๗ และการก่อสร้างเสร็จเมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๔๐ ระหว่างการก่อสร้างมีปัญหาอยู่บ้างโดยเฉพาะเมียนมาขอให้ระงับการก่อสร้างหลายครั้งแม้เมื่อสร้างเสร็จแล้วก็ยังไม่สามารถเปิดใช้ได้เพราะ

ตกลงกันไม่ได้ในเรื่องอธิปไตยเหนือสะพาน จนได้ทำพิธีเปิดสะพานแล้วเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๔๐ สะพานนี้ช่วยให้การเดินทางและการค้าขายระหว่างสองประเทศสะดวกขึ้นมาก

สะพานซึ่งสร้างด้วยเงินไทยทั้งสิ้นแห่งนี้ นอกจากจะทำให้การคมนาคมระหว่างตากกับเมืองใหญ่ๆ ในเมียนมาเป็นไปโดยสะดวกและรวดเร็วแล้ว ยังทำให้สามารถเดินทางจากเมียนมาผ่านตากผ่านพินญ์โลกตัดไปทางตะวันออกผ่านมุกดาหารเข้าลาวแล้วออกทะเลที่เวียดนามได้ ขณะเดียวกันก็มีเส้นทางจากสิงคโปร์ผ่านมาเลเซียผ่านไทยผ่านลาวแล้วไปสิ้นสุดที่ Yunnan ของจีน เส้นทางสองสายนี้จะตัดกันที่พินญ์โลกทำให้ ‘พินญ์โลก’ เป็น “สี่แยกอินโดจีน” โดยแท้จริง

๓.๒.๔ การซื้อขายก๊าซธรรมชาติเมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๘ ผู้แทนไทยและเมียนมาลงนามในข้อตกลงซื้อขายก๊าซธรรมชาติของเมียนมาจากแหล่งยาดานาในอ่าวมะตะมะเป็นเวลา ๓๐ ปี (๒๕๔๑-๒๕๗๑) ในปริมาณวันละ ๕๒๕ ล้านบ.บ. พุดมูลค่าปีละ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท เมียนมาจะเริ่มส่งก๊าซให้ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ๒๕๔๑ ในการนี้ เมียนมาจะวางท่อจากแหล่งก๊าซขึ้นฝั่งในเขตเมียนมา ระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร แล้ววางท่อทางบกอีก ๖๗ กิโลเมตร ถึงจุดส่งก๊าซให้ไทยที่บ้านอิต่อง อ.ทองผาภูมิ จังหวัดกาญจนบุรี ส่วนไทยจะวางท่อจากจุดนั้นไปยังโรงไฟฟ้าที่จังหวัดราชบุรี เป็นระยะทาง ๒๖๐ กิโลเมตร การวางท่อของฝ่ายไทยในความรับผิดชอบของ ปตท. ซึ่งใช้งบประมาณ ๑๖,๕๐๐ ล้านบาท ได้ดำเนินการให้แล้วเสร็จเมื่อกรกฎาคม ๒๕๔๑ นอกจากนั้นแล้ว ในปี ๒๕๔๓ ไทยจะรับซื้อก๊าซจากเมียนมาเพิ่มขึ้นอีกวันละ ๒๐๐ ล้านบ.บ. พุดจากแหล่งเขตากุนในอ่าวมะตะมะซึ่งปริมาณสำรองอยู่ ๑.๑ ล้านล้าน (ทริลลิยอน) ลูกบาศก์ฟุต ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับแหล่งยาดานา แต่ห่างจากฝั่งน้อยกว่าคือ ๒๑๐ กิโลเมตร จุดส่งก๊าซจากแห่งใหม่ใช้ที่เดิมคือบ้านอิต่อง การส่งก๊าซจากทั้งสองแหล่งที่บ้านอิต่องนี้เป็นสิ่งที่เมียนมากำหนดเช่นการส่งตรงไปยังราชบุรีเป็นต้น การเจรจากับเมียนมาใช้เวลา ๒ ปี

การวางท่อก๊าซจากชายแดนติดเมียนมาไปยังโรงไฟฟ้า นั้น ได้มีการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแล้ว และจะผ่านพื้นที่หลายลักษณะคือ แนวถนนขนแร่เก่าเหมืองร้าง พื้นที่โล่งและแนวสันเขาส่วนที่ผ่านป่าสมบูรณ์ มีระยะทาง ๖ กิโลเมตร ประชาชนในจังหวัดกาญจนบุรีจำนวนหนึ่งร่วมกับกลุ่มอนุรักษ์ได้เคลื่อนไหวคัดค้านและเรียกร้องให้เปลี่ยนเส้นทาง โดยอ้างว่าจะเป็นการทำลายลุ่มน้ำทรัพยากรป่าไม้และทรัพยากรสัตว์ป่า เรื่องนี้ทาง ปตท. ยืนยันว่าจะไม่เป็นการสูญเสียมากดังที่กล่าวอ้างหรือเป็นอันตรายแต่อย่างใด ทั้งจะได้ฟื้นฟูและชดเชยด้วย และเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๔๐ คณะกำนันและผู้ใหญ่บ้านในอำเภอพื้นที่ซึ่งเดินทางมาเรียกร้องให้ดำเนินการก่อสร้างต่อไป

ในสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคตการนำก๊าซจากเมียนมามาใช้ผลิตกระแสไฟฟ้าเป็นสิ่งจำเป็นที่มีอาจหลีกเลี่ยงได้เพราะปริมาณความต้องการเพิ่มขึ้นปีละ ๑,๔๐๐ เมกะวัตต์หรือกว่าร้อยละ ๗ ทั้งนี้ การใช้ก๊าซธรรมชาติผลิตกระแสไฟฟ้าสามารถทำได้โดยมีประสิทธิภาพสูงที่สุดในสถานการณ์ปัจจุบัน

### ๓.๓ ด้านการค้าการลงทุน

ไทยกับเมียนมามีโครงการความร่วมมือที่สำคัญดังนี้ (กระทรวงการต่างประเทศ, ๒๕๕๕:๑)

ในปี ๒๕๕๔ ไทยเป็นคู่ค้าอันดับ ๒ ของเมียนมา (หลังจากที่ไทยเคยครองอันดับ ๑ จนกระทั่งปี ๒๕๕๓ ซึ่งปัจจุบันอันดับ ๑ คือจีน) ปัจจุบัน การค้าระหว่างไทยกับเมียนมา มีมูลค่าเฉลี่ยประมาณปีละ ๗,๒๘๕.๔ ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี ๒๕๖๐ ไทยได้ดุลการค้า ๑,๗๐๕ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี ๒๕๕๙ ร้อยละ ๕.๔

การส่งออกในปี ๒๕๖๐ (ม.ค.-พ.ย.) เมียนมาเป็นตลาดส่งออกอันดับที่ ๑๗ ของไทย ในช่วง ๕ ปีก่อนหน้านั้น การส่งออกของไทยไปเมียนมามีมูลค่าเฉลี่ยประมาณปีละ ๔,๐๖๔ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี ๒๕๕๙ การส่งออกของไทยไปเมียนมามีมูลค่า ๔,๐๗๘ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ ๐.๑๕ โดยในปี ๒๕๖๐ (ม.ค. - พ.ย.) การส่งออกของไทยไปเมียนมามีมูลค่า ๓,๙๙๔ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ ๕.๖ (กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, ๒๕๖๐:๑)

การนำเข้าในปี ๒๕๖๐ (ม.ค.-พ.ย.) เมียนมาเป็นตลาดนำเข้าอันดับที่ ๒๑ ของไทยใน ในช่วง ๕ ปีก่อนหน้านั้น (๒๕๕๖-๒๕๖๐) การนำเข้าของไทยไปเมียนมามีมูลค่าเฉลี่ยประมาณปีละ ๓,๒๒๐.๖ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี ๒๕๕๙ การนำเข้าของไทยจากเมียนมามีมูลค่า ๒,๓๕๔ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ ๓๓.๙๘ โดยในปี ๒๕๖๐ (ม.ค. - พ.ย.) การนำเข้าของไทยจากเมียนมามีมูลค่า ๒,๒๑๕ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ ๕

สำหรับความร่วมมือด้านแรงงานมีความกึ่งหน้าอย่างต่อเนื่องมีแรงงานเมียนมาที่ได้ลงทะเบียนและผ่านการพิสูจน์สัญชาติแล้ว ๘๐๘,๕๕๐ คนยังเหลือแรงงานที่ลงทะเบียนแล้ว ๓๐๐,๔๘๒ คนที่ต้องดำเนินการให้เสร็จต่อไป ปัจจุบันฝ่ายเมียนมามีศูนย์พิสูจน์สัญชาติในฝั่งเมียนมาที่เมืองเมียวดีและท่าจีเหล็กและในฝั่งไทยที่จังหวัดระนองโดยฝ่ายเมียนมาจะเปิดศูนย์พิสูจน์สัญชาติในไทยอีก ๕ แห่ง ได้แก่ที่จังหวัดเชียงใหม่สุราษฎร์ธานีสมุทรสาครสมุทรปราการและกรุงเทพฯซึ่งเริ่มเปิดทำการตั้งแต่เดือนมีนาคม ๒๕๕๕

ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมรัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าเพื่อก่อสร้างถนนและสะพานเชื่อมโยงกับเมียนมา โดยรัฐบาลไทยได้จัดสรรเงินงบประมาณเพื่อ

๑. ซ่อมแซมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 1 แบบถาวรเชื่อมโยงอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เมืองเมียวดีของเมียนมา

๒. สร้างถนนช่วงต่อจากเชิงเขาตะนาวศรี กอกะเร็กและ

๓. ปรับปรุงถนนแม่สอด/เมียวดีเชิงเขาตะนาวศรี ใ้ใช้เวลาก่อสร้าง ๓ โครงการ รวม ๘๔๐ วัน

ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาและด้านมนุษยธรรมที่ผ่านมารัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือแก่เมียนมาผ่านสำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (สพร.) กระทรวงการต่างประเทศเป็นหลัก โดยในช่วง ๒๐ ปีที่ผ่านมาได้มอบทุนการศึกษาและฝึกอบรมไปแล้วประมาณ ๒,๐๐๐ ทุนในวงเงินประมาณ ๕๕๐ ล้านบาท โดยเฉพาะด้านการเกษตรการศึกษาและสาธารณสุข นอกจากนี้ไทยยังได้ให้ความช่วยเหลือเมียนมาในกรณีภัยพิบัติอย่างต่อเนื่อง

#### ๓.๔ การประสานประโยชน์ด้านสังคมและความมั่นคงระหว่างไทย-เมียนมา

รัฐบาลของทั้ง ๒ ประเทศ ต่างพัฒนาความร่วมมือกันในด้านต่างๆ เพื่อประสานประโยชน์ด้านสังคมและความมั่นคง โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

๑. การแลกเปลี่ยนศิลปวัฒนธรรมรัฐบาลเมียนมาส่งนาฏศิลป์และเจ้าหน้าที่ด้านศิลปวัฒนธรรมมาแสดงในไทยฝ่ายไทยเสนอให้มีการแลกเปลี่ยนนักศึกษาระหว่างไทย-เมียนมาซึ่งฝ่ายเมียนมารับไว้พิจารณา

๒. การส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบจัดให้มีโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกันระหว่างจังหวัดเชียงใหม่และเมืองดองยีของเมียนมา

๓. การป้องกันและปราบปรามยาเสพติดทั้งสองฝ่ายตกลงจะร่วมมือกันในการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดและแลกเปลี่ยนข่าวสารเกี่ยวกับยาเสพติดบริเวณชายแดน นอกจากนี้ไทยให้ทุนเจ้าหน้าที่ฝ่ายเมียนมา มาฝึกอบรมศึกษาและดูงานในประเทศไทย

๔. ด้านการทหารนับตั้งแต่รัฐบาลทหารของเมียนมาชุดปัจจุบันเข้าบริหารประเทศเป็นต้นมาความสัมพันธ์ระดับผู้ใหญ่อของกองทัพไทยและเมียนมาดำเนินไปด้วยดี มีการแลกเปลี่ยนการเยือนกันอย่างเนื่องเนื่องการเจรจาแก้ปัญหาระหว่างกันคืบหน้าไปมาก โดยเฉพาะในเรื่องต่อไปนี้

๔.๑ การปราบปรามการลักลอบค้าอาวุธฝ้ายไทยได้ช่วยสกัดกั้นการลักลอบค้าอาวุธที่จะเข้าไปให้กลุ่มต่อต้านในเมียนมาส่วนหนึ่งของอาวุธออกมาจากกัมพูชาผ่านไทยทางพรมแดนไทย-กัมพูชา

๔.๒ ทหารเมียนมาจะเปิดดินแดนฝ้ายเมียนมาเคยให้คำมั่นว่าจะไม่รุกร้าเข้ามาในเขตไทยจะป้องกันไม่ให้กระสุนตกในไทยขณะเดียวกันฝ้ายไทยก็จะไม่ยินยอมให้กองกำลังของกลุ่มต่อต้านใช้ดินแดนไทยเป็นฐานปฏิบัติการเพื่อสู้รบกับทางการเมียนมาอย่างไรก็ตามก็เคยมีที่ฝ้ายเมียนมาไม่ได้ปฏิบัติตามที่เคยตกลงไว้ไทยเคยยิงโต้ตอบเมียนมาและก็เคยปลดอาวุธกองกำลังกะเหรี่ยงที่ถืออาวุธหนีเข้ามาในไทยเมื่อปลดอาวุธแล้วก็ส่งตัวกลับออกไปมิได้ส่งตัวให้ทางการเมียนมา

๔.๓ ปัญหาเส้นเขตแดนไทยมีพรมแดนติดต่อกับเมียนมาทั้งทางบกและทางน้ำยาวถึง ๒,๔๐๑ กิโลเมตร นับว่ายาวกว่าประเทศรอบบ้านอื่นๆ (ลาว๑,๘๑๐ กิโลเมตร, กัมพูชา ๙๘๕ กิโลเมตร และมาเลเซีย ๖๔๖.๕ กิโลเมตร) จังหวัดที่มีแนวพรมแดนติดต่อกับเมียนมารวม ๑๐ จังหวัดเริ่มตั้งแต่เชียงรายจนถึงระนอง สนธิสัญญาเกี่ยวกับเส้นเขตแดนที่ใช้อยู่เป็นสนธิสัญญาที่ไทยทำกับอังกฤษรวม ๗ ฉบับ เมียนมาสืบสิทธิตามสนธิสัญญาเมื่อได้เอกราชในปีค.ศ.๑๙๔๘ สาเหตุที่ทำให้เส้นเขตแดนระหว่างไทย-เมียนมามีปัญหา ก็เพราะ

๔.๓.๑ แนวพรมแดนที่เป็นแม่น้ำเปลี่ยนแปลงตามสภาพตามธรรมชาติ

๔.๓.๒ การกำหนดเส้นเขตแดนโดยใช้สันเขาหรือสันปันน้ำโดยไม่ถูกต้องตรงกับความเป็นจริงตามธรรมชาติ

๔.๓.๓ กำหนดแนวพรมแดนไว้คลุมเครือ

๔.๓.๔ ตีความสนธิสัญญาหรือใช้สนธิสัญญาแตกต่างกัน

๔.๓.๕ แผนที่ต่อท้ายสัญญาไม่ชัดเจนหรืออ่านแผนที่แตกต่างกัน

และ

๔.๓.๖ มีการดัดแปลงแนวพรมแดนให้ผิดจากแนวธรรมชาติเกี่ยวกับปัญหาเส้นเขตแดนนี้มีประเด็นที่น่าสนใจอยู่ ๓ เรื่องดังต่อไปนี้

เส้นเขตแดนที่ตกลงกันได้แล้วมีอยู่ ๑ จุดคือแม่น้ำสาย-แม่น้ำรวกยาวทั้งสิ้น ๓๘ กิโลเมตร อยู่ในอำเภอแม่สายจังหวัดเชียงรายเส้นเขตแดนตามสนธิสัญญาคือร่องน้ำลึกแต่ปรากฏกระแสน้ำเปลี่ยนทางเดินบางตอนเข้ามาในเขตไทยและบางตอนเข้าไปในเขตเมียนมาแต่โดยรวมแล้วเข้าไปในเมียนมามากกว่า (คือไทยได้ดินแดนเพิ่ม) ทำให้เกิดปัญหากระทบกระทั่งระหว่างราษฎรในพื้นที่บ่อยครั้งทั้งสองฝ่ายเจรจาแก้ปัญหากันตั้งแต่ปี ๑๙๖๘ และ

สามารถตกลงกันได้โดยใช้หลักการเส้นเขตแดนคงที่ (fixed boundary) และลงนามในบันทึกช่วยจำเมื่อ ๑๘ มิถุนายน ๑๙๕๑ และมีผลเมื่อรัฐสภาให้สัตยาบันตามรัฐธรรมนูญเมื่อ ๑๒ มีนาคม ๑๙๕๒ หลักการที่ทำความตกลงกับเมียนมาในเรื่องเส้นเขตแดนคงที่ก็คือกำหนดให้กึ่งกลางลำน้ำเป็นเส้นเขตแดนตามสนธิสัญญาเดิมแต่กำหนดแนวไว้แน่นอนด้วยหลักอ้างอิงที่ปักไว้บนสองฝั่งไม่ว่าลำน้ำจะเปลี่ยนไปอย่างไรเส้นเขตแดนก็จะยังอยู่เช่นเดิมไม่เปลี่ยนแปลงไปตามการเปลี่ยนแปลงของแม่น้ำ

ดังนั้นในการทำความตกลงจึงได้กำหนด ๔ เรื่องต่อไปนี้ไว้ด้วยคือ

๑. สิทธิในการเดินเรือ

๒. การใช้น้ำอย่างเป็นธรรม

๓. การบำรุงรักษาและการอนุรักษ์ทางเดินปัจจุบันของแม่น้ำและ

๔. การบำรุงรักษาหลักอ้างอิงเขตแดนปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

ก็คือกระแสลำน้ำที่รุนแรงในฤดูน้ำหลากทำให้หลักอ้างอิงเขตแดนซึ่งมีอยู่ทั้งสิ้น ๔๕๒ หลักสูญหายไป ๓๑๐ หลักเหลืออยู่เพียง ๑๔๒ หลักในปี ๑๙๕๔ และบัดนี้เหลืออยู่ไม่ถึง ๑๐๐ หลัก ไทยได้เรียกร้องให้แต่ละฝ่ายจัดทำหลักอ้างอิงเขตแดนขึ้นใหม่เป็นการทดแทนโดยให้อีกฝ่ายหนึ่งตรวจสอบความถูกต้องแต่ฝ่ายเมียนมายังไม่ตอบสนองอย่างไรก็ตามก็กล่าวได้ว่าแนวเส้นเขตแดน ณ จุดนี้สามารถทำความตกลงกันเป็นที่เรียบร้อยปัญหาที่มีอยู่เป็นปัญหาในทางปฏิบัติ

เส้นเขตแดนที่ยังเป็นปัญหามีอยู่ ๖ จุดดังนี้คือ

๑. คอยกลางจังหวัดเชียงใหม่พื้นที่ขัดแย้ง ๓๐ ต.ร.กิโลเมตร ปัญหา

คือเส้นแบ่งเขตแดนที่ถูกต้องอยู่แนวใด ไทยเห็นว่าเส้นเขตแดนควรเป็นไปตามสันคอยห้วยสะซึ่งลึกเข้าไปในเขตเมียนมา

๒. คอยถ้ำผางจังหวัดเชียงรายหลักหมุดเขตแดนที่เคยปักไว้สูญหายไปทำให้ต่างฝ่ายต่างถือแผนที่ต่างฉบับกันอ้างเขตแดนต่างแนวกันเป็นพื้นที่เหลื่อมกันอยู่ ๑๓.๖ กิโลเมตร เมียนมาเคยเข้ามาสร้างวัดในพื้นที่ที่อ้างเมื่อปีค.ศ.๑๙๕๓ ทำให้ต่างก็ส่งกำลังเข้าไปตรึงกันแต่ในที่สุดตกลงถอนทหารออกไป

๓. เจดีย์สามองค์จังหวัดกาญจนบุรีหาจุดอ้างอิงที่กำหนดไว้ตามสนธิสัญญาเมื่อ ๘ กุมภาพันธ์ ค.ศ.๑๘๖๘ ยังไม่ได้เมียนมาเคยใช้กำลังเข้ามาในเขตที่ไทยถือว่าเป็นของไทยโดยอ้างว่าเป็นการกวาดล้างกะเหรี่ยงและมอญอิสระเมื่อ ค.ศ.๑๙๕๔

๔. แม่น้ำปากจั่นจังหวัดระนองสนธิสัญญาที่ทำกันไว้ไม่ได้บอกพิกัดทางภูมิศาสตร์ตำบลและชื่อเกาะซึ่งมีขนาดเล็กไว้ต่างฝ่ายต่างก็อ้างกรรมสิทธิ์ใน ๓ เกาะคือ เกาะหลาม (๑๕๐ ไร่) เกาะคัน (๔ ไร่) และเกาะจั่นก (๑ ไร่)



๕. เนิน ๔๕๑ จังหวัดชุมพรเนินนี้อยู่บนสันปันน้ำต่างอ้างว่าอยู่ในเขตของตนเมียนมาเคยส่งกำลังเข้ามายึดเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.๑๕๕๒ เพื่อประโยชน์ในการปราบปรามกองกำลังของกะเหรี่ยงแต่หลังจากเจรจากันแล้วเมียนมายอมถอนทหารออกไป

๖. บริเวณแม่น้ำเมย อำเภอแม่สอด จังหวัดตากแม่น้ำเมยยาว ๓๕๐ กิโลเมตร อยู่ระหว่างอำเภอแม่สอดจังหวัดตากกับเมืองเมียวดีรัฐกะเหรี่ยงของเมียนมาตามสนธิสัญญาปีค.ศ.๑๘๖๘ ระหว่างไทยกับอังกฤษกำหนดให้เส้นเขตแดนสิ้นสุดลงแก่ฝั่งของแต่ละฝ่ายเท่านั้นไม่ได้กล่าวถึงสิทธิเหนือลำน้ำเมื่อครั้งไทยลงนามทำความตกลงเรื่องเส้นเขตแดนคงที่ที่แม่น้ำสาय-แม่น้ำรวกเมื่อปี ค.ศ.๑๕๕๑ ไทยเคยเสนอให้ทำความตกลงเสียใหม่ใช้ร่องน้ำลึกเป็นเส้นเขตแดนฝ่ายพม่าขอให้ศึกษาและสำรวจตลอดลำน้ำเสียก่อนปัญหาจึงค้างคาอยู่นับแต่ปี ค.ศ.๑๕๖๗ เป็นต้นมาทั้งไทยและเมียนมาสนใจกรณีดังกล่าวมาขึ้นทำให้เกิดกรณีขัดแย้งกันขึ้นตัวอย่างความขัดแย้งคือ

๖.๑ การสร้างหลักรอยเมื่อปี ค.ศ.๑๕๘๑ เมียนมาสร้างหลักรอยขึ้นทางฝั่งเมียนมาทำให้กระแสน้ำเซาะตลิ่งฝั่งไทยเสียเนื้อที่ไป ๑๘๗.๕ ไร่ฝ่ายไทยจึงสร้างหลักรอยในบริเวณนั้นบ้างในที่สุดทั้งสองฝ่ายยุติการสร้างหลักรอยตามผลของการประชุมกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาคเมื่อปี๑๕๕๑

๖.๒ การถมหินบริเวณต่อหม้อสะพานมิตรภาพเมื่อปี ๑๕๕๕ ฝ่ายไทยนำหินไปถมบริเวณต่อหม้อสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้างและปลูกอาคารร้านค้าขึ้นเมียนมาเกรงจะทำให้กระแสน้ำเปลี่ยนจนเกาะอยู่ติดกับแผ่นดินฝั่งไทยจึงเรียกร้องให้เรือถอนหินและร้านค้าพร้อมกับขอให้ระงับการก่อสร้างสะพานด้วย

๖.๓ กระแสน้ำเปลี่ยนทางเดินทำให้แผ่นดินที่เคยอยู่ฝั่งหนึ่งเปลี่ยนไปอยู่อีกฝั่งหนึ่งกรณีเช่นนี้เคยเกิดขึ้นเมื่อปี ๑๕๘๐ ครั้งหนึ่ง ในครั้งนั้นเมียนมาอ้างอธิปไตยเหนือดินแดนที่เป็นของไทย ๕๐ ไร่ไทยไม่ยินยอมเพราะครั้งนั้นกระแสน้ำเปลี่ยนกะทันหันเป็นข้อยกเว้นตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศเรื่องยังไม่เป็นที่ตกลงกันอีกกรณีหนึ่งเกิดขึ้นเมื่อปี๑๕๕๔ แต่กรณีกลับกันคือแผ่นดินเนื้อที่ประมาณ ๑๐๐ ไร่กลับมายู่ติดกับฝั่งไทยเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๑๕๕๗ ฝ่ายเมียนมานำรถเข้ามาเพื่อจะขุดร่องน้ำเพื่อนำน้ำซึ่งเปลี่ยนทางเดินไปแล้วกลับมาไหลในร่องที่ขุดใหม่ฝ่ายไทยไม่ยินยอมถึงขั้นส่งกำลังทหารเข้าเผชิญหน้ากันแต่ในที่สุดสามารถระงับปัญหากันได้โดยจะมีการตรวจสอบทางเทคนิคกันต่อไป

กลไกการแก้ไขปัญหาเส้นเขตแดนขณะนี้มือที่ใช่ในการ  
แก้ไขปัญหาเส้นเขตแดนอยู่ ๓ กลุ่มคือ

๑. นโยบายระดับชาติมีคณะกรรมการเขตแดนของสภาความมั่นคง  
แห่งชาติรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายเป็นการทั่วไปนโยบายที่กำหนดขึ้นนี้กรม. ให้ความ  
เห็นชอบด้วยและมีการปรับปรุงเป็นระยะๆ

๒. คณะกรรมการร่วมไทย-เมียนมารัฐบาลของทั้งสองประเทศ  
ทำความเข้าใจจัดตั้งคณะกรรมการร่วมขึ้นเพื่อพิจารณาหาทางแก้ไขปัญหาด้วยกันมี ๔ ระดับคือ  
คณะกรรมการร่วมไทย-เมียนมามีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศของทั้ง ๒ ฝ่ายเป็นประธาน  
คณะกรรมการพิจารณาปัญหาเขตแดนไทย-เมียนมามีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศ  
เป็นประธาน และคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาคมีแม่ทัพกองทัพภาคที่ ๑ หรือ ๒ หรือ ๓  
แล้วแต่กรณีและผู้บังคับบัญชาทหารในเมียนมาในพื้นที่ตรงข้ามเป็นประธาน โดยมีคณะกรรมการ  
อำนวยความสะดวกปฏิบัตินโยบายชายแดนไทย-เมียนมาเป็นกรรมการของฝ่ายไทยรับผิดชอบ  
ในการปฏิบัติตามนโยบายที่กรรมการต่างๆ ที่กล่าวแล้วกำหนดขึ้นผู้บัญชาการทหารสูงสุด  
เป็นผู้อำนวยความสะดวก

นโยบายการแก้ไขปัญหาเส้นเขตแดนในการดำเนินการแก้ไข  
ปัญหาเกี่ยวกับเส้นเขตแดนนั้นทางราชการได้กำหนดนโยบายขึ้นไว้เพื่อเป็นกรอบและทิศทาง  
ในการปฏิบัติให้ประสานสอดคล้องกับทุกส่วนราชการทั้งฝ่ายทหารและพลเรือนและใช้กับ  
ทุกประเทศที่มีปัญหาเส้นเขตแดนกับไทยแบ่งเป็น ๒ ส่วนคือวัตถุประสงค์ส่วนหนึ่งและนโยบาย  
อีกส่วนหนึ่งมีสาระสำคัญคือ การกำหนดวัตถุประสงค์มี ๓ ประการคือ

๑. เสรจกันโดยสันติวิธี

๒. ดำเนินการโดยมีเอกภาพและ

๓. ป้องกันรักษาเส้นเขตแดนและสิทธิประโยชน์ของราษฎร

สำหรับนโยบายซึ่งเป็นวิธีปฏิบัติเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ข้างต้น

กำหนดไว้ ๘ ประการดังนี้

๑. มีการเจรจาโดยสันติวิธีในกรณีมีปัญหาขัดแย้งหลีกเลี่ยงการ

ใช้กำลัง

๒. ในขั้นแรกใช้กลไกระดับท้องถิ่นในกรณีไม่สามารถหาข้อยุติได้

ในระดับท้องถิ่นให้ยกระดับการเจรจาขึ้นเป็นระดับชาติ

๓. เร่งเจรจาแก้ไขปัญหาในระหว่างที่มีความสัมพันธ์อันดี

๔. ศึกษาค้นคว้าหาหลักฐานไว้ล่วงหน้าเพื่อใช้ประกอบการเจรจา

๕. กำหนดทำที่เกี่ยวกับการอ้างอิงหลักฐานให้เป็นหลักการเดียวกัน

๖. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการประชาสัมพันธ์และชี้แจงข้อเท็จจริง  
ไปในทิศทางเดียวกัน

๗. ให้จังหวัดที่มีแม่น้ำเป็นเส้นเขตแดนระหว่างประเทศศึกษา  
ตรวจสอบและป้องกันตลิ่งพังและการเปลี่ยนทางเดินของลำน้ำ

๘. รักษาสิทธิประโยชน์ของราษฎรในพื้นที่ไว้ในกรณีที่ราษฎรเข้า  
ทำมาหากินอยู่ในพื้นที่ที่เป็นปัญหาข้อพิพาท

สำหรับปัญหาสถานการณ์บริเวณชายแดนนอกจากปัญหาเส้นเขตแดน  
ตามที่กล่าว แล้วยังมีสถานการณ์ที่เป็นปัญหาระหว่างไทย-เมียนมา อีก ๕ เรื่องดังนี้

๑. ปัญหาชนกลุ่มน้อยสัญชาติเมียนมาตลอดแนวพรมแดนไทย-  
เมียนมาตั้งแต่เชิงรอยจระนองมีชนกลุ่มน้อยอาศัยอยู่หลายกลุ่มที่สำคัญได้แก่กะเหรี่ยงมอญกะยา  
และไทยใหญ่ชนกลุ่มน้อยเหล่านี้ต้องการแยกเป็นอิสระและต่างก็ปฏิบัติการเป็นปฏิปักษ์กับรัฐบาล  
เมียนมาอย่างรุนแรงจึงเกิดการสู้รบขึ้นกับทหารรัฐบาลเมียนมาอยู่เสมอชนกลุ่มน้อยที่อาศัยอยู่  
บริเวณชายแดนหรือที่หลบหนีการปราบปรามของทหารเมียนมาเข้ามาในเขตไทยก่อปัญหาแก่ไทย  
๔ ประการคือ

๑.๑ รัฐบาลเมียนมาระแวงว่าไทยให้การสนับสนุนทำให้  
บรรยากาศของความสัมพันธ์ไม่สู้ราบรื่น

๑.๒ การละเมิดอธิปไตยเพราะชนกลุ่มน้อยมีลักษณะเป็น  
กองกำลังถืออาวุธหลบหนีเข้ามาอยู่ในเขตไทยในพื้นที่ที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยไม่สามารถเข้าถึงได้

๑.๓ ก่อปัญหาความไม่สงบเรียบร้อยบางครั้งชนกลุ่มน้อยถือ  
อาวุธเหล่านั้นต่อสู้กันเองเพราะขัดแย้งในเรื่องผลประโยชน์กันทำให้ทรัพย์สินบ้านเรือนของราษฎร  
ไทยเสียหายหรือในกรณีที่ทหารเมียนมากับกองกำลังของชนกลุ่มน้อยสู้รบกันก็ทำความเสียหายแก่  
บ้านเรือนและทรัพย์สินของคนไทยเช่นเดียวกันและ

๑.๔ ลักลอบค้ายาเสพติดบริเวณสามเหลี่ยมทองคำนอกเขตไทย  
เป็นแหล่งปลูกฝิ่นผลิตมอร์ฟีนและเฮโรอีนกับเป็นทางผ่านยาเสพติดเข้ามายังไทยทั้งมีการย้ายแหล่ง  
ผลิตไปมาในเขตแดนไทย-เมียนมาเสมอ

๒. ปัญหาการลักลอบค้าสินค้าไทยที่มีการลักลอบนำไปขายในเขต  
เมียนมาได้แก่น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องเวชภัณฑ์และเสื้อผ้า ส่วนสินค้าที่ลักลอบนำเข้ามาขายใน  
เขตไทยได้แก่อัญมณีแร่และปศุสัตว์ พ่อค้าที่เข้ามาซื้อสินค้าจากฝั่งไทยและข้ามเข้าไปในเขต

เมียนมาจะถูกกองกำลังของชนกลุ่มน้อยสัญชาติเมียนมาเรียกเก็บภาษีทำให้เจ้าหน้าที่ไม่พอใจโดยกล่าวหาว่าไทยจัดตั้งชุมชนจีนในเขตไทยเป็นการช่วยเหลือชนกลุ่มน้อยสัญชาติเมียนมา

## โครงการระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก

การพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก - ตะวันตก) ซึ่งเป็นเส้นทางที่ เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ในฝั่งตะวันออก เป็นเส้นทางเดิมที่เกิดขึ้นมานานแล้ว ดังนั้น การ พัฒนาจึงเป็นเพียงการปรับปรุงและพัฒนาถนนให้มีมาตรฐานมากขึ้น เช่น ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๒ เป็นต้น โดยได้มีการดำเนินการขนส่งทั้งคนและสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าว อันถือได้ว่าเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพสูงสุดในขณะนี้ ซึ่งไทยจะได้รับประโยชน์ในระยะสั้นและระยะ กลางจากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจดังกล่าว และจะก่อให้เกิดผลการพัฒนาไปสู่เป้าหมาย ร่วมกันหลายฝ่ายทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนสมาชิกในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

### ๑. ภูมิหลังเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก - ตะวันตก)

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation Program - GMS Program) เมื่อปี ๒๕๓๕ ซึ่งโครงการ GMS เป็นความร่วมมือของประเทศสมาชิกแม่น้ำโขง ๖ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศเมียนมา ประเทศไทย และประเทศเวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตรและการบริการ การสนับสนุนการจ้างงาน และการยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น รวมทั้งการส่งเสริมโอกาสทางด้านเศรษฐกิจ และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าโลก ซึ่งโครงการ GMS ถือได้ว่าเป็นการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และยังเป็นการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศสมาชิก (Physical connectivity) โดยอาศัยเส้นทางคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor - EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข ๙ (Route No. 9) เป็นหนึ่งในสามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจภายใต้โครงการ GMS ที่เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างประเทศสมาชิกโดยเส้นทางหมายเลข ๙ถือเป็นการเชื่อมโยงทางถนนระหว่างฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก ผ่าน ๔ ประเทศคือ ประเทศเวียดนาม ประเทศลาว ประเทศไทย และประเทศเมียนมามีระยะทางประมาณ ๑,๔๕๐ กิโลเมตร

ซึ่งช่วงที่ยาวที่สุดของเส้นทางนี้จะผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง ๕๕๐ กิโลเมตร ผ่านประเทศลาว เป็นระยะทาง ๒๕๐ กิโลเมตร ผ่านประเทศเวียดนามเป็นระยะทาง ๘๔ กิโลเมตร และที่เหลืออีกประมาณ ๑๖๖ กิโลเมตรจะผ่านประเทศสหภาพเมียนมา ซึ่งยังมีการก่อสร้างและปรับปรุงสภาพถนนอยู่ในบางช่วง โดยนัยนี้ การเพิ่มพูนความเชื่อมโยงทางถนนผ่านเส้นทางหมายเลข ๕ จะช่วยให้อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) สามารถเพิ่มพูนโอกาสระหว่างประเทศสมาชิกในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจและจะช่วยเพิ่มพูนความสามารถในการแข่งขัน ควบคู่กับการเสริมสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความ ยั่งยืนให้แก่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติประเทศไทยยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข ๕ ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เพราะยังมีบางพื้นที่ที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างและปรับปรุง โดยเฉพาะในพื้นที่ของประเทศเมียนมาจึงจะทำให้เส้นทางหมายเลข ๕ เสร็จสมบูรณ์ ประกอบกับปัญหาอุปสรรคทางด้านมาตรการอำนวยความสะดวกด้านการค้า จึงทำให้ไม่สามารถที่จะใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข ๕ ได้ตามที่คาดหวัง อาทิ ปัญหา กฎระเบียบทางด้านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง (ต.ม.) ประเด็นเกี่ยวกับข้อตกลงการตรวจสินค้า อาทิ ระบบการตรวจสินค้าขาเข้าร่วมกัน หรือเรียกว่า Single Stop Inspection การพัฒนาระบบการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Window) การห้ามเจ้าหน้าที่ของรัฐออกไปทำงานนอกประเทศ ปัญหาการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Trans-shipment Cargoes) ปัญหาข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน ปัญหาการประกันภัย และอื่นๆ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาทางด้านระบบสาธารณูปโภคที่ไม่เอื้ออำนวยและพื้นที่ยังขาดการพัฒนากิจกรรมเพื่อรองรับการค้าและการลงทุนอย่างเต็มรูปแบบในโครงการ GMS เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าในบริเวณ ชายแดนของประเทศไทย โดยมีจะพบปัญหาที่สำคัญ ดังนี้

๑.ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางหมายเลข ๕ ได้แก่ ความทรุดโทรมของสภาพถนน เส้นทางขาดการเชื่อมโยงเมืองสำคัญของประเทศที่ผ่านการขาดการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ การขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการตลอดแนวพื้นที่ เป็นต้น

๒. ปัญหาด้านกฎระเบียบและมาตรฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ ปัญหาทางด้าน การตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว และปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เป็นต้น

๓.ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกจากเส้นทางหมายเลข ๕ ได้แก่ ความยุ่งยากของขั้นตอน ด้านพิธีการศุลกากร ข้อจำกัดด้านการจราจร การเปลี่ยนการใช้พวงมาลัยรถยนต์เมื่อผ่านข้ามแดน ขั้นตอนการผ่านแดนที่ล่าช้า ความไม่เพียงพอของศูนย์บริการ โลจิสติกส์ เป็นต้น

๔.ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชนจากเส้นทางหมายเลข ๕ ได้แก่ การขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงที่เกี่ยวกับเส้นทางหมายเลข ๕ การขาดการประสานงาน และความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นต้น

๕.ปัญหาทางด้านผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ได้แก่ การใช้รถบรรทุกเกินน้ำหนักที่กำหนด ผู้ประกอบการขาดการพัฒนาศักยภาพด้านการขนส่ง โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรม ภาคเอกชนขาดการมีส่วนร่วมในการพัฒนา เส้นทางหมายเลข ๕ การขาดมาตรฐานและความน่าเชื่อถือของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและธุรกิจ ให้บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น

## ๒. เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายในเมียนมา เป็นโครงการขนาดใหญ่และถูกจับตามองโดยนักลงทุนทั่วโลก โดยหลายฝ่ายคาดหวังว่าโครงการนี้ จะมีผลต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาพื้นที่และโครงสร้าง สาธารณูปโภคพื้นฐาน เนื่องจากท่าที่ตั้งของโครงการฯ อยู่ห่างจากชายแดนไทย บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี เพียงประมาณ ๑๖๐ กิโลเมตร อีกทั้งยังเป็นฐานในการพัฒนาพื้นที่ในลักษณะ สะพานเศรษฐกิจ (land bridge) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายเศรษฐกิจ และการค้าทางฝั่งทะเลอันดามัน ด้านตะวันตกของประเทศไทย ต่อเนื่องถึงประเทศสมาชิกอาเซียนหลายประเทศ โดยเฉพาะลาว กัมพูชา และเวียดนาม ผ่านทางจังหวัดกาญจนบุรีไปยังนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในประเทศไทยรวมถึงนิคม อุตสาหกรรมแหลมฉบัง นอกจากนี้ ยังคาดหวังว่าจะช่วยส่งเสริมโอกาสและศักยภาพระหว่าง ประเทศไทยและสหภาพเมียนมาให้กลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ทางฝั่งทะเลอันดามัน

ในขณะเดียวกันรัฐบาลไทยให้ความสำคัญกับโครงการดังกล่าวและได้มีนโยบาย เชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่และอุตสาหกรรมในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันตก เพื่อเสริมสร้าง โอกาสและศักยภาพระหว่างประเทศไทยและเมียนมาให้กลายเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจใหม่ทางฝั่ง ทะเลอันดามัน นอกจากนี้ ภาคเอกชนของประเทศไทยได้รับสัมปทานจากรัฐบาลเมียนมาในการ ก่อสร้างโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายดังกล่าวรวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ต่างๆ เพื่อธุรกิจและการคมนาคม

คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๐๐๘ เห็นชอบกรอบความร่วมมือ ในโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายในสมัยนายอภิรักษ์ สุนทรเวช แต่วิสัยทัศน์แบบนี้ นโยบายแบบนี้มีมาตั้งแต่ปี ๒๐๐๕-๒๐๐๖ ขณะที่ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี อันเป็นการรุกทางยุทธศาสตร์ที่มีผลต่อการค้าระดับโลก โดยต่อมาในวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๐๐๘ บริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (Italian – Thai Development Public Company

Limited : ITD) ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจกับการทำเรือของสหภาพเมียนมาเพื่อทำการศึกษาดำเนินการข้อมูลภูมิประเทศ และศักยภาพของโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย โดย ITD ได้ลงนามใน Framework Agreement กับการทำเรือเมียนมา เมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๐๑๐ (สัมปทานเข้าพื้นที่ ๑๕ปี) เพื่อพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและอุตสาหกรรมทวาย และเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงประเทศไทยภายใต้การดำเนินงานแบบ BOT (build – operate - transfer) โดยเป็นความตกลงที่รัฐบาลเมียนมาให้สัมปทานแบบเบ็ดเสร็จทั้งโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย และทางราชการเมียนมาจะจัดทำ sectoral agreement ในแต่ละโครงการย่อยต่อไป

### ๓. การพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ประกอบด้วย

#### ๓.๑ การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก

๓.๒ การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมในรูปแบบพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (special economic zones) และอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ อาทิ โรงเหล็ก โรงปุ๋ย โรงไฟฟ้า และสาธารณูปโภคอื่นๆ

โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายแบ่งออกเป็น ๓ระยะคือ ระยะที่ ๑ระยะเวลา ๕ปี (๑มกราคม ๒๐๑๑ – ๓๑ธันวาคม ๒๐๑๕) ประกอบด้วย การก่อสร้าง ดังนี้

#### ๑. ท่าเรือน้ำลึกด้านใต้

๒. ถนนเชื่อมโยงทวาย – ชายแดนไทย/เมียนมา ๔ ช่องการจราจร ถนนเชื่อมโยงสนามบินทวาย ถนนในเขตนิคมอุตสาหกรรม

#### ๓.ด่านพรมแดน

๔.ระบบระบายน้ำ อ่างเก็บน้ำขนาด ๕๓ ล้านลูกบาศก์เมตร

๕. โรงไฟฟ้าถ่านหิน โรงบำบัดน้ำประปา/น้ำเสีย

๖. ที่พัก one – stop service และ township

ระยะที่ ๒ระยะเวลา ๕ปี จะเริ่มหลังจากเฟสที่ ๑เริ่มไปได้ ๓ปี (๑มกราคม ๒๐๑๓ – ๓๑ธันวาคม ๒๐๑๘) ประกอบด้วย การก่อสร้าง ดังนี้

๑. ถนนเขตนิคมอุตสาหกรรมและระบบระบายน้ำเพิ่มเติม

๒. ถนนเชื่อมโยงทวาย – ชายแดนไทยสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ขยายเป็น ๘ ช่องการจราจร

๓. สร้างศูนย์การค้าและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

๔. การปรับปรุงร่องน้ำ

ระยะที่ ๓ระยะเวลา ๕ปี จะเริ่มหลังจากเฟสที่ ๑แล้วเสร็จ (๑มกราคม ๒๐๑๖ – ๓๑ธันวาคม ๒๐๒๐) ประกอบด้วย

๑.ทำเรื่อน้ำลึกด้านเหนือ

๒.ถนนในเขตนิคมอุตสาหกรรมและระบบระบายน้ำเพิ่มเติม

๓.รถไฟ ทางรถไฟ ขนาด standard gauge ที่มีรางกว้าง ๑. ๔๑๕เมตร สายส่งไฟฟ้าแรงสูงจากโรงไฟฟ้าในพื้นที่โครงการ ท่อก๊าซและท่อน้ำมันเชื่อมโยงถึงประเทศไทย

ในส่วนของประเทศไทย จะมีการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและสาธารณูปโภค เพื่อเชื่อมต่อเส้นทาง โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะต้องดำเนินการคือ

๑.กรมทางหลวง จะต้องเตรียมก่อสร้างถนนมอเตอร์เวย์จากบางใหญ่มาที่กาญจนบุรี ระยะทาง ๕๗กิโลเมตร และจากกาญจนบุรีมาที่บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง ๖๐ – ๗๐กิโลเมตร

๒. จังหวัดกาญจนบุรี ได้ส่งหนังสือผ่านกระทรวงมหาดไทยไปยังสภาความมั่นคงแห่งชาติ (สมช.) เพื่อขอให้บริเวณบ้านพุน้ำร้อน เป็นจุดผ่านแดนชั่วคราว รวมทั้งสันปันน้ำ เพื่อชี้เขตชายแดนเพื่อสร้างเมืองต่อไป โดยปีงบประมาณ ๒๐๑๑ทางจังหวัดได้รับงบประมาณเป็นเงิน ๖ล้านบาท เพื่อสร้างผังชุมชนรองรับ หรือสร้างด่านชายแดน โดยกรมโยธาธิการและผังเมืองจะหาพื้นที่ ๒๐๐ไร่มารองรับ และวางแผนว่าจะมีการจัดทำเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งเขตนี้ไม่จำเป็นต้องอยู่ในพื้นที่ ๒๐๐ไร่ที่กำลังจัดหา

ปัจจุบันโครงการก่อสร้างทำเรื่อน้ำลึกละและนิคมอุตสาหกรรมทวายก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จในระยะที่ ๑ ตามแผนการพัฒนาโดยก่อสร้างเสร็จเพียง ๑๐% ของโครงการ

#### ๔. ศักยภาพของโครงการทวาย

โครงการทวายมีการวางแผนพัฒนาพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและทำเรื่อน้ำลึก ถือว่ามีบทบาทต่อภูมิภาคและอนุภูมิภาค ที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจแห่งใหม่ที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะในด้านการเปิดประตูการค้าฝั่งตะวันตกด้านมหาสมุทรอินเดียและสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับหลายๆ ประเทศ รวมทั้งประเทศไทย ทั้งนี้ อาจสรุปศักยภาพของโครงการทวายได้ดังนี้

๔.๑ โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย มีศักยภาพในด้านทำเลที่ตั้งในการเป็น gateway เชื่อมเครือข่ายการขนส่งระดับภูมิภาคด้านตะวันตกของทวีปเอเชียในการขนส่งสินค้าไปเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป ซึ่งถือเป็นตลาดที่มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น การมีเส้นทางขนส่งทางเรือใหม่และทำเรื่อน้ำลึกที่ทันสมัย คาดว่าจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งช่วย



ประหยัดค่าขนส่งสินค้าโดยการย่นระยะทางการขนส่งทางทะเล อย่างไรก็ตามด้วยขนาดของโครงการและมูลค่าการลงทุนที่สูงมาก ประกอบกับความเสี่ยงในสภาพเมียนมา ทำให้จำเป็นต้องพิจารณาโครงการนี้ด้วยความรอบคอบ

๔.๒ บริเวณท่าเรือน้ำลึกทวาย มีศักยภาพของที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ (strategic location) ในด้านการขนส่งทางทะเลด้านอันดามัน และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางบกตามแนวเส้นทาง Southern Economic Corridor (SEC) ระหว่างเมียนมา – ไทย – กัมพูชา – เวียดนาม อย่างไรก็ตามจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทั้งด้านถนนและสะพาน

๔.๓ บริเวณพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกและพื้นที่ด้านหลังของท่าเรือทวาย มีข้อได้เปรียบทางกายภาพ ในด้านขนาดของพื้นที่ในการพัฒนาจากสภาพพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่ด้านหลังของท่าเรือซึ่งถูกออกแบบไว้เพื่อรองรับเขตพื้นที่อุตสาหกรรม มีขนาดพื้นที่ประมาณ ๒๕๐ ตารางกิโลเมตร (๖๐,๐๐๐ ไร่) ซึ่งถือว่ามีพื้นที่ขนาดใหญ่กว่าพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออก (eastern seaboard) ของไทยประมาณ ๓ เท่า และใหญ่กว่าพื้นที่อุตสาหกรรมบริเวณมาบตาพุด ๑๐ เท่า จึงมีศักยภาพในเชิงพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมเป็นคลัสเตอร์ (industrial cluster) อีกทั้ง การมีความลึกของร่องน้ำถึง ๒๕ – ๕๐ เมตร มีแนวกันคลื่นตามธรรมชาติ จึงเป็นโอกาสที่สามารถจะรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ที่มีขนาดใหญ่ที่มีมากกว่า ๑๐๐,๐๐๐ เดทเวทตัน ได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตามจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลเมียนมาและต้องมีแหล่งเงินที่จะใช้ในการก่อสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น ท่าเรือ ทางรถไฟ แหล่งผลิตไฟฟ้า เป็นต้น

ท่าเรือน้ำลึกทวายตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมทวายเป็นตำแหน่งเหมาะสมสำหรับการสร้างท่าเรือน้ำลึกซึ่งมีจุดเด่นหลายประการ ดังนี้ (สำนักโลจิสติกส์, กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่, ๒๕๕๕)

#### ๑. ท่าเรือ

๑.๑ ความลึกของน้ำตามธรรมชาติ ซึ่งทำให้เรือเดินสมุทรขนาดใหญ่สามารถเข้าเทียบท่าได้ โดยมีท่าและความลึกของน้ำที่ยื่นไปในทะเลเพียง ๑ กิโลเมตร ก็จะได้ความลึก ๑๖-๒๐ เมตร ซึ่งท่าเรือไทยฝั่งตะวันตกทำไม่ได้

๑.๒ สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่สูงสุดได้ถึง ๓๐๐,๐๐๐ DWT

๑.๓ ออกแบบมาเพื่อรองรับปริมาณสินค้าผ่านท่าสูงสุด ๒๕๐ ล้านตันต่อปี โดยมีท่าเรือสำหรับ

๑.๓.๑ สินค้าตู้คอนเทนเนอร์

๑.๓.๒ สินค้าหีบห่อ

๑.๓.๓ สินค้าเทกอง เช่น ัญฟูพีช แร่ ถ่านหิน และปุ๋ย

๑.๓.๔ สินค้าเหลว เช่น น้ำมัน และผลิตภัณฑ์ปิโตรเคมี

๑.๓.๕ ก๊าซเหลวธรรมชาติ

๑.๔ ระบบการบริหารจัดการท่าเรือและเรือเพื่อความปลอดภัยด้วยประสิทธิภาพ

ที่เหนือระดับ

๑.๕ ศูนย์บริการครบวงจร

๑.๖ หน่วยงานบริหารจัดการท่าเรือ และการเดินเรือระดับโลก

๑.๗ ศูนย์โลจิสติกส์แบบบูรณาการด้วยความสามารถในการขนส่งและระวาง

สินค้าที่ใช้ในการขนส่งสินค้าหลากหลายรูปแบบ

๑.๘ ที่กำบังตามธรรมชาติ เหมาะสำหรับการเข้าเทียบท่า

## ๒. ถนนเชื่อมระหว่างเขตแดน

๒.๑ เส้นทางลัดใหม่เชื่อม ไทย-ลาว ระยะทาง ๑๓๒ กิโลเมตรจาก

ชายแดน

๒.๒ ทางหลวงขนาด ๔ เลน พร้อมระบบควบคุมการเข้าออกอย่างเต็มรูปแบบ

๒.๓ ทางหลวงก่อสร้างมาตรฐาน ASEAN HIGHWAY และ AASHTO

๒.๔ ศูนย์บริการข้ามแดนครบวงจร ที่จุดผ่านแดนไทย – เมียนมา

๒.๕ ระยะทางเพียง ๓๓๐ กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ ซึ่งใช้เวลาเดินทางเพียง

๕ ชั่วโมง

## ๓. โรงไฟฟ้า

๓.๑ โรงไฟฟ้าน่านน้ำที่มีการใช้เทคโนโลยีถ่านหินสะอาด

๓.๒ ลานกองถ่านหินที่มีการจัดเก็บที่เหมาะสม และเพียงพอสำหรับความต้องการทั้งหมด อีกทั้งยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓.๓ กำลังการผลิตไฟฟ้าที่เพียงพอสำหรับอุตสาหกรรมทั้งหมด ด้วยความพร้อมในการให้บริการและมีมาตรฐานที่เชื่อถือได้

๓.๔ เทคโนโลยีที่ทันสมัยสำหรับโรงไฟฟ้า เช่น การเผาไหม้แบบฟลูอิดไคซ์เบสหมุนวน (CFBC) เทคโนโลยีการเผาไหม้ถ่านหินแบบผง และระบบควบคุมมลภาวะก๊าซไอเสียโดยใช้น้ำทะเล

๓.๕ ควบคุมการปล่อยก๊าซไอเสียด้วยกระบวนการสันดาปก่อนและหลัง

## ๔. ระบบการจัดการน้ำ

๔.๑ อ่างเก็บน้ำขนาดความจุ ๔๐๐ ล้านลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีความสามารถกักเก็บน้ำดิบ เพื่อผลิตน้ำให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งานทั้งหมดตลอดปี

๔.๒ ศูนย์กลางโรงผลิตน้ำที่มีกำลังการผลิต ๑. ๐๕ ลูกบาศก์เมตรต่อวันมากพอสำหรับตอบสนองความต้องการใช้น้ำในการผลิตสินค้า และการอุปโภคบริโภค

๔.๓ คุณภาพน้ำสูงสุดเหนือกว่ามาตรฐานสากล

๔.๔ ระบบสาธารณูปโภคน้ำระดับมาตรฐานสากลเพื่อยกระดับ และสนับสนุนการผลิตและการใช้ภายในนิคมอุตสาหกรรม

๔.๕ ให้บริการระบบการจัดการน้ำ ที่เชื่อถือได้และยั่งยืน ด้วยการจัดการระบบส่งน้ำที่ทันสมัย พร้อมทั้งที่กักเก็บน้ำสำรองขนาดใหญ่ซึ่งมีสถานีสูบน้ำส่งจ่ายไปบริการทุกโรงงาน

## ๕. ส่วนอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๕.๑ นำแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนไปใช้ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

๕.๒ พัฒนาสมรรถภาพทางสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจของกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ

๕.๓ นำกลุ่มชุมชนและกลุ่มธุรกิจให้มีบทบาทร่วมในการดำเนินการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

๕.๔ สนับสนุนและมีส่วนร่วมในการปกป้องสิ่งมีชีวิตดั้งเดิมตามธรรมชาติ

๕.๕ ดำเนินการตามมาตรฐานสากลเพื่อบรรลุมิติวัตถุประสงค์ในเรื่องสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และความปลอดภัย

## ๖. การสื่อสารโทรคมนาคม

๖.๑ เชื่อมโยงเครือข่ายข้อมูลด้วยสายไฟเบอร์ออฟติกความเร็วสูงถึง Gbps.

๖.๒ ใช้เครือข่ายข้อมูลมัลติมีเดีย ผ่านทางสายด้วยเทคโนโลยี NGN ที่ล้ำสมัย

๖.๓ มีสถานีชุมสายให้บริการครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของนิคมอุตสาหกรรม และท่าเรือ

๖.๔ บริการระบบเครือข่ายไร้สาย ๓G หรือเทคโนโลยีใหม่ล่าสุด

๖.๕ บริการเสริมที่ทันสมัยบนเครือข่ายโทรคมนาคม

๖.๖ เชื่อมต่อกับ international gateway ของประเทศไทย

๖.๗ ศูนย์กลางการบริหารจัดการเครือข่ายโทรคมนาคม

ส่วนที่สำคัญที่สุดของโครงการทำเรื่อน้ำลึกทวายที่มีผลกระทบต่อไทยในภาพรวม คือ เมื่อโครงการแล้วเสร็จประเทศไทยจะกลายเป็นสะพานเชื่อม (land bridge) ระหว่างฝั่งตะวันตกและ

ฝั่งตะวันออกของภูมิภาคอินโดจีน ตามโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion - GMS) และตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ (economic corridor) ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามเส้นทางพัฒนา ๑ แนวทาง คือ (กระทรวงพาณิชย์, กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, ๒๕๕๕: ๕๔-๕๕)

๑. ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor - EWEC) ระหว่างเมืองคานัง เวียดนาม – เมืองเมะลาไลเย เมียนมา

๒. ระเบียงเศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor-SEC) ระหว่างนครโฮจิมินห์ เวียดนาม – เมืองทวาย เมียนมา

๓. ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor- NSEC) ระหว่าง นครคุนหมิง จีนตอนใต้ – กรุงเทพมหานคร

จากระเบียงแนวเศรษฐกิจที่มีการพัฒนาใน ๓ เส้นทางนั้น ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางไหน ล้วนแต่ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมด้วยกันทั้งนั้น ซึ่งระเบียงเศรษฐกิจที่กำลังเกิดขึ้นทำให้เกิดประโยชน์ในเชิงภูมิศาสตร์ของท่าเรือน้ำลึกทวาย คือ ช่วยลดระยะทางในการขนน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง โดยเฉพาะจากท่าเรือเจดดาห์มาสู่ท่าเรือทวายเข้าสู่ประเทศไทย ทางด้านชายแดนพม่าร้อนเข้าสู่เมืองกาญจนบุรี ซึ่งปกติเรือขนส่งน้ำมันดิบจะต้องวิ่งผ่านช่องแคบมะละกา โครงการพัฒนาท่าเรือทวายจะทำให้สามารถลดระยะทาง และเวลาในการเดินทางมาด้านอินโดจีน ได้ถึง ๕ วัน ลดต้นทุนการขนส่งทางทะเลได้กว่าร้อยละ ๓๐ เนื่องจากท่าเรือทวายมีน้ำลึกมาก จึงทำให้เรือขนน้ำมันขนาดใหญ่จอดห่างฝั่งได้ไม่เกิน ๕ – ๑๐ กิโลเมตร และสามารถส่งน้ำมันลงสู่ท่าเทียบบนฝั่งได้เลยโดยมีการส่งไปยังภูมิภาคอินโดจีนอีกส่วนหนึ่งก็ส่งไปทางประเทศจีน นอกจากนี้จะมีทางรถไฟวิ่งจากท่าเรือทวายมุ่งเข้าสู่เมืองลาโซในรัฐฉานผ่านเมืองก๊วกซาย และเมืองเตียงงา ไปด่านเจดีย์ และเข้าสู่มูเซ่ซึ่งเป็นพรมแดนของเมียนมาเข้าสู่จีนที่ด่านเจดีย์หรือเจดองที่เมืองรุ่ยลี่ถึงนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของประเทศจีน

## ๕. ความสำคัญของโครงการทวาย ต่อภาคธุรกิจไทย

ในด้านความสำคัญของโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย หรือโครงการทวายต่อภาคธุรกิจของไทย พบว่าโครงการทวายมีนัยสำคัญต่อภาคธุรกิจไทยที่จะเป็นทางเลือกในการลงทุนในต่างประเทศ (foreign direct investment) ดังนี้

๕.๑ โครงการทวายสามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่บริเวณด้านหลังท่าเรือน้ำลึก ซึ่งรัฐบาลเมียนมาได้กำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยรัฐบาลมีแผนที่จะจัดเป็นนิคมอุตสาหกรรมในลักษณะเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีโครงการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมปิโตรเคมี

อุตสาหกรรมเหล็ก (ขั้นต้นน้ำ) โรงไฟฟ้าถ่านหิน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ ผู้ลงทุนต่างๆ กำลังศึกษาโครงการ และศึกษาวิธีการบริหารความเสี่ยงในการเข้าลงทุนในเมียนมาต่อไป

๕.๒ อุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานเป็นหลัก มีโอกาสที่จะขยายหรือย้ายฐานการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์จากแรงงาน และทรัพยากรธรรมชาติจากเมียนมา เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ การแปรรูปยางพารา การแปรรูปอาหารทะเล เป็นต้น

๕.๓ นอกจากนี้ ยังมีอุตสาหกรรมอีกหลายประเภทที่นักลงทุนของไทยมีโอกาสขยายการลงทุน และสร้างฐานการผลิตในเมืองทวาย เนื่องจากพื้นที่แถบเมืองทวายเป็นแหล่งผลิตสำคัญของสินค้าเกษตรและประมงหลายชนิดที่เป็นวัตถุดิบของอุตสาหกรรมต่อเนื่องได้ เช่น ยางพารา ไม้ซุง เมล็ดมะม่วงหิมพานต์ ผลไม้หลายชนิด (สับปะรด มะม่วง มังคุด และทุเรียน ฯลฯ) ปลาและสัตว์น้ำทะเล เป็นต้น

๕.๔ การจัดตั้งโครงการในบริเวณที่รัฐบาลเมียนมากำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะมีสิทธิประโยชน์ และกฎระเบียบเอื้ออำนวยต่อการลงทุน อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดอีกหลายด้าน เช่น ระบบอัตราแลกเปลี่ยน ระบบการเงินการธนาคารในสหภาพเมียนมา เป็นต้น

๕.๕ โครงการทวายมีทำเลที่ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ๑๒๐ กิโลเมตร เชื่อมโยงกับชายแดนไทยที่จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งจะทำให้ลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าระหว่างเมียนมา – ไทย และสามารถเชื่อมต่อเส้นทางไปยังประเทศที่เป็นสมาชิกอาเซียนผ่านไทย เช่น สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา หากการพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายดำเนินการแล้วเสร็จจะเพิ่มศักยภาพทางการค้าของไทย และทำให้ภาคธุรกิจ มีทางเลือกในเส้นทางการขนส่งเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งมีต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าที่ลดลงจากปัจจุบัน

๕.๖ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย มีศักยภาพในการเอื้อประโยชน์ต่อประเทศไทยในด้านการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าจากประเทศในกลุ่มอินโดจีนไปยังตะวันออกกลางและยุโรปโดยการขนส่งสินค้าจากประเทศไทย เวียดนาม และลาวจะสามารถลดระยะเวลาได้ เนื่องจากไม่ต้องขนส่งผ่านทางช่องแคบมะละกา ทำให้ไม่ต้องอ้อมไปลงท่าเรือสิงคโปร์ ถือว่าเป็นการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย

๕.๗ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย คาดว่าจะช่วยให้เกิดโอกาสในการนำวัตถุดิบจากเมียนมา อาทิ สัตว์น้ำ พืชเกษตร เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ฯลฯ มาแปรรูปในประเทศไทยได้

๕.๘ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย คาดว่าจะเพิ่มโอกาสในการขยายตลาดและการขนส่งสินค้าอุปโภคไปจำหน่ายยังภาคใต้ของเมียนมา เช่น เมืองมะริด

อย่างไรก็ดี การลงทุนการก่อสร้างโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย จะเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อประเทศไทยดังกล่าวข้างต้นนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ลงทุนเอกชน และรัฐบาลเมียนมา รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการพัฒนาบริการด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับโครงการ อาทิ

๑.พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการด้านการขนส่ง ระบบอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้องเพื่อลดจำนวนเอกสาร ต้นทุนการดำเนินงาน และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน

๒.พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคเอกชนไทยทั้งในด้านทักษะภาษาต่างประเทศ และความรู้ด้านบริหารจัดการโลจิสติกส์ ทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ

๓.เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากล

๔.ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องเพื่อลดจำนวนเอกสาร ต้นทุนการดำเนินงาน และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน

## สรุป

ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา มีประวัติศาสตร์ร่วมกันมาอย่างยาวนาน แต่ความสัมพันธ์ของ ทั้งสองประเทศไม่ได้ใกล้ชิดราบรื่นมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามเมื่อเวลาผ่านไปทั้งสองประเทศก็พยายามยกระดับความสัมพันธ์ในมิติต่างๆ และสร้างไว้เนื้อเชื่อใจระหว่างกัน ทั้งในระดับรัฐบาลและประชาชน เพื่อเป็นรากฐานความร่วมมือระหว่างสองประเทศในระดับภูมิภาค แนวทางเพื่อส่งเสริมบรรยากาศของความสัมพันธ์ไทย-เมียนมา ได้แก่ การปรับทัศนคติต่อประเทศเพื่อนบ้าน การเรียนรู้เพื่อนบ้านในเชิงลึก รวมทั้งได้มีความร่วมมือตามโครงการต่างๆ ได้แก่ โครงการระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ซึ่งโครงการเหล่านี้มีนัยสำคัญต่อภาคธุรกิจไทยที่จะเป็นทางเลือกในการลงทุนในต่างประเทศต่อไป

## บทที่ ๔

# นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก

การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก – ตะวันตก

### ๑. ผลประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก - ตะวันตก)

ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงโดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor - EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข ๕ ซึ่งเชื่อมโยงประเทศเวียดนาม ลาว ไทยและเมียนมามีระยะทาง ๑,๔๕๐ กิโลเมตร โดยผ่านประเทศไทยเป็นระยะทาง ๗๗๗ กิโลเมตร ซึ่งถือได้ว่าเป็นระยะทางเกินกว่าครึ่งหนึ่งของระยะทาง โดยรวมของเส้นทางหมายเลข ๕ จึงเห็นว่า ประเทศไทยน่าจะได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่จากเส้นทาง หมายเลข ๕ และหากพิจารณาถึงความพร้อมและโอกาสการใช้ประโยชน์ในแง่มุมต่างๆ ได้ดังนี้

#### ๑.๑ ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานสำหรับภาครัฐมักมองว่ามีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางด้านการขนส่งโลจิสติกส์ และการลงทุน แต่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคี เมียนมารวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในอนาคตและการบังคับใช้ของ FTA ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดของความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของนโยบาย และความต้องการของภาคธุรกิจ ขณะที่ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประสิทธิภาพทางธุรกิจและความพร้อมของธุรกิจ สำหรับปัญหาอุปสรรคของเส้นทางหมายเลข ๕ ได้แก่ ศักยภาพและความพร้อมของเส้นทาง ศักยภาพและความพร้อมของผู้ประกอบการ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สำหรับภาคเอกชนกลับมองว่าประโยชน์บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจดังกล่าวมี

ความสำคัญต่อไทยทางด้านการค้า การขนส่ง การลงทุน และการท่องเที่ยว แต่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้าน โครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและบุคลากร นอกจากนี้ ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคีไทย-เมียนมารวมทั้งการมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสม และการเดินทางไปข้างหน้าเพื่อเข้าสู่ AEC ในปีค.ศ.๒๐๒๐ ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของนโยบาย และความต้องการของภาคธุรกิจ ขณะที่ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประโยชน์ทางธุรกิจและความพร้อมของธุรกิจ ศักยภาพและความพร้อมของเส้นทาง กฎระเบียบของภาครัฐ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

### ๑.๒ ด้านการค้าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

กิจกรรมด้านการค้าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเติบโตและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (เส้นทางหมายเลข ๕) ประกอบด้วย การค้า การผลิต และการลงทุน ขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วยส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคตามแนวเส้นทางหมายเลข ๕ ที่สำคัญก็คือ การค้าผ่านแดน/การค้าชายแดน อุตสาหกรรมเกษตร และการขนส่ง โดยต้องคำนึงถึงต้นทุนขนส่ง ตลาดสินค้า และผู้ประกอบการ ขณะที่ประเภทของการค้าที่มีผลโดยตรงต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข ๕ ก็คือ การนำเข้า-ส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน แต่อย่างไรก็ตาม ภาครัฐควรตระหนักว่า ปัญหาอุปสรรคทางด้านการค้าสำหรับการใช้เส้นทางหมายเลข ๕ ยังคงเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า กฎระเบียบด้านการค้า และกฎระเบียบด้านศุลกากร

อย่างไรก็ตามเส้นทางหมายเลข ๕ จะยังคงเป็นประโยชน์ทางด้านการเสริมศักยภาพทางการค้าให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากจะช่วยให้มีการกระจายสินค้าได้ง่ายขึ้น และยังช่วยขยายตลาดในอาเซียน รวมทั้งเป็นการลดต้นทุน โลจิสติกส์สามารถดำเนินกิจกรรมทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้โดยสะดวก อันเป็นประโยชน์ต่อการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและส่งเสริมการเป็น ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

ประเภทของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเติบโตและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (เส้นทาง หมายเลข ๕) จากการค้า การท่องเที่ยว และการผลิต ในขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วยส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคตามแนวเส้นทางหมายเลข ๕ ไม่ว่าจะเป็น การท่องเที่ยว การค้าผ่านแดน/ การค้าชายแดน และการค้า ล้วนส่งผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข ๕ แต่ทั้งนี้ก็ยังต้อง ขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญทางด้านนโยบายของรัฐ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และตลาดสินค้าเป็นสำคัญสำหรับการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการนำเข้า-ส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน



บ้าน จึงถือเป็นผลประโยชน์ทางการค้าที่ต้องพิจารณา เมื่อเปิดใช้เส้นทางหมายเลข ๕ ส่วนปัจจัยที่เป็นปัญหาอุปสรรคทางการค้าสำหรับการใช้เส้นทางหมายเลข ๕ ที่สำคัญก็คงเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์และ กฎหมายของประเทศเพื่อนบ้าน กฎระเบียบด้านการค้า และกฎระเบียบด้านศุลกากรแต่หากได้มีการปรับแก้ไขกฎระเบียบดังกล่าวอาจทำให้การติดต่อการค้า การลงทุน และการคมนาคมขนส่งมีความ สะดวกขึ้นก็จะช่วยส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งและการกระจายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน และยังคงจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้านการขนส่งจากด้านตะวันตกไปสู่ตะวันออก

### ๑.๓ ด้านการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ

ถ้าจะกล่าวถึงการผลิตในภาคอุตสาหกรรมก็จะพบว่า ประเภทของอุตสาหกรรมการผลิตที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข ๕ ประกอบด้วย การเกษตร วัสดุก่อสร้าง และสิ่งทอและ เครื่องแต่งกาย ในขณะที่ปัจจัยที่มีผลต่อภาคการผลิตเพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข ๕ ยังคงเป็นปัจจัยการผลิต ด้านทรัพยากร แรงงาน วัตถุดิบ เทคโนโลยี ฯลฯ ที่เป็นปัจจัยสนับสนุนและ เกี่ยวเนื่อง กับคุณภาพและปริมาณความต้องการสินค้าและบริการในภาคอุตสาหกรรม โดยปัจจัยที่มีผล ต่อการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข ๕ เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางเศรษฐกิจอื่นๆ ก็คือ ปัจจัยด้าน กฎระเบียบ นโยบายรัฐบาล หน่วยงานภาครัฐ ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่ เอื้อต่อการขนส่งสินค้าอัน ได้แก่ จุดพักรถ ศูนย์กระจายสินค้า สถานีน้ำมัน รวมทั้งผู้ประกอบการ ขนส่ง/ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์สำหรับปัญหาอุปสรรคด้านการผลิต การใช้เส้นทางหมายเลข ๕ ก็ยังคงเป็นปัญหาทางด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของผู้ประกอบการ และตลาดสินค้าถึงแม้ว่าจะมีปัญหาดังกล่าว แต่เส้นทางหมายเลข ๕ ยังคงได้ประโยชน์โดยตรงต่อเศรษฐกิจของไทย โดยเฉพาะภาคการผลิต นั่นคือ การใช้เวลาขนส่งน้อยลง และการสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุน

ดังนั้น เส้นทางหมายเลข ๕ จะเป็นประโยชน์ทางการเสริมศักยภาพทางด้านการผลิตให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรที่มีศักยภาพ และสนับสนุนให้มีเขตอุตสาหกรรมและการลงทุนในบริเวณแนวชายแดนเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนจะมีการขยายพื้นที่เพาะปลูกด้านการเกษตรมากขึ้น ซึ่งจะทำให้เกิดสินค้าและผลผลิตที่หลากหลาย และสามารถที่จะใช้ประโยชน์จากปัจจัยการผลิตได้โดยสะดวกและมีต้นทุนต่ำลง รวมทั้งจะสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมด้านการผลิต และสามารถขยายห่วงโซ่อุปทานจากภายในประเทศเป็นระดับ อนุภูมิภาคที่สอดคล้องกับการเป็นฐานการผลิตร่วมของอาเซียน

## ๒. ความสำคัญของโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษในความสัมพันธ์ ด้านเศรษฐกิจไทย – เมียนมาด้านโลจิสติกส์

ท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย มีจุดเด่นในเชิงยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเมียนมา อาเซียน เอเชียตะวันออกและเอเชียตะวันตก ที่จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย เนื่องจากโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายมีศักยภาพในการเป็นประตูการค้า (gateway) ในการเชื่อมเครือข่ายการขนส่งระดับภูมิภาคด้านตะวันตกของทวีปเอเชียในการขนส่งสินค้าไปเอเชียใต้ ตะวันออกกลางแอฟริกาและยุโรปรวมทั้งหากสามารถขยายฐานการลงทุนและการผลิตของไทยตามโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายนี้ จะช่วยเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของไทย เพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและขยายโอกาสของไทยในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์ในอาเซียน โดยเฉพาะการค้า และ โลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิกอาเซียนที่อยู่ในคาบสมุทรอินโดจีน (ลาว กัมพูชา และเวียดนาม) ต่อเนื่องไปถึงพื้นที่ในประเทศจีนตอนใต้

โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย มีความสำคัญต่อภาคธุรกิจไทยที่จะลงทุนในต่างประเทศ (foreign direct investment) ดังนี้

๒.๑ พื้นที่บริเวณด้านหลังท่าเรือน้ำลึก ซึ่งรัฐบาลเมียนมาได้กำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ สามารถพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมในลักษณะเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมได้หลายสาขา ที่จะขยายหรือย้ายฐานการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานเป็นหลัก และอุตสาหกรรมที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติจากเมียนมา เช่น อุตสาหกรรมสิ่งทอ การแปรรูปยางพารา การแปรรูปอาหารทะเล ยางพารา ไม้ซุง เมล็ดมะม่วงหิมพานต์ ผลไม้หลายชนิด (สับปะรด มะม่วง มังคุด ทุเรียน ฯลฯ) ปลาและสัตว์น้ำทะเล เป็นต้น

๒.๒ โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย มีทำเลที่ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ ๓๒๐ กิโลเมตร มีผลดีด้านต้นทุนและเวลาในการขนส่ง ระหว่างประเทศเมียนมา – ประเทศไทย หรือต่อไปยังประเทศที่สามในอินโดจีนผ่านไทย เช่น สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา ทำให้ภาคธุรกิจมีทางเลือกในเส้นทางการขนส่งเพิ่มมากขึ้น และมีระยะเวลาในการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วกว่าเดิม รวมทั้งเอื้อประโยชน์ต่อการส่งสินค้าส่งออกไปยัง ตะวันออกกลางและยุโรป โดยไม่ต้องขนส่งผ่านทางช่องแคบมะละกาไม่ต้องอ้อมไปลงท่าเรือทางสิงคโปร์ เป็นการประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย หารใดก็ดี จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากในการสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมเส้นทางจากชายแดนไทยไปยังเมืองทวาย และต้องหาแหล่งทุนที่จะให้การสนับสนุนโครงการต่อไป

๔.๓ หากโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย และเส้นทางเชื่อมโยงเป็นไปด้วยดีและสำเร็จตามนโยบายจะช่วยให้เกิดโอกาสและเพิ่มผลประโยชน์ทางการค้าระหว่างไทยกับเมียนมาเป็นอย่างมาก เช่น การนำวัตถุดิบราคาต่ำจากเมียนมา อาทิ สัตว์น้ำ พืชเกษตร ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ฯลฯ มาแปรรูปในประเทศไทยได้ จะขยายตลาดสินค้าอุปโภคบริโภค ไปจำหน่ายยังภาคใต้ของเมียนมา เช่น เมืองมะริด

โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย รัฐบาลไทยจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบและรอบด้าน โดยเฉพาะโครงการที่มีลักษณะการลงทุนขนาดใหญ่ ในลักษณะนี้ ต้องพิจารณาผลตอบแทนในระยะยาวอาจจะต้องตั้ง ๑๐ ปี หรือ ๒๐ ปี ขึ้นไป

ปัจจัยที่รัฐบาลไทยจะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบและให้ความสำคัญมีดังนี้

๑. ประเด็นความเสี่ยงและความเชื่อมั่นของนักลงทุน
๒. ความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสาธารณูปโภครองรับ เพื่อเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์จากโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย
๓. บทบาทของรัฐในการช่วยสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประเทศไทยกับสหภาพเมียนมา

๔. ความเหมาะสมในการจัดสรรงบประมาณภาครัฐในการสนับสนุนโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย โดยเฉพาะงบประมาณด้านสาธารณูปโภคที่เชื่อมโยงพื้นที่หรืออื่นๆ ที่ต้องใช้หรือจัดสรร ด้วยความรอบคอบและมีข้อมูลครบถ้วน

๕. การสนับสนุนการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องและเป็นจริงเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายอย่างต่อเนื่อง

๖. การสนับสนุนเชิงนโยบายในการพันธมิตรร่วมลงทุนกับภาคเอกชน
๗. การกำหนดกฎระเบียบที่เอื้อประโยชน์และคุ้มครองการลงทุน ตลอดจนปกป้องผลประโยชน์ของไทย

### ๓. ผลกระทบของโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก – ตะวันตก ต่อประเทศไทย

#### ๓.๑ ผลกระทบในเชิงบวก

ความสำคัญของโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก – ตะวันตก และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายต่อภูมิภาคอาเซียนและเมียนมา โครงการนี้มีศักยภาพที่จะเป็นประตูเศรษฐกิจของภูมิภาค และเอื้อประโยชน์ให้แก่ชุมชนท้องถิ่นและภาคธุรกิจ ขณะที่เมียนมาและไทยได้เน้นเรื่องการค้าเสรีตามมาตรฐานสากล ซึ่งคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเน้นเรื่องผลประโยชน์ของโครงการที่ประเทศที่เกี่ยวข้องและภูมิภาคจะได้รับ

สืบเนื่องจากแผนที่จะพัฒนาโครงการฯ ให้เป็นประตูเชื่อมไปยังทะเลฝั่งตะวันตกที่บูรณาการกับภูมิภาค และส่งเสริมการส่งออก โดยให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมของชุมชนท้องถิ่น ด้วยการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การส่งเสริมการศึกษาและการพัฒนาทักษะวิชาชีพให้แก่ชาวเมียนมาในพื้นที่ ตลอดจนการส่งเสริมความพร้อมด้านสาธารณสุขและสุขอนามัย ที่ โดยฝ่ายเมียนมาได้ให้ความสนใจต่อการสนับสนุนโครงการด้านการเงิน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยง การสร้างงานให้แก่คนเมียนมา รวมทั้งวิธีดึงดูดคนในท้องถิ่นให้เข้ามาทำงานในโครงการฯ ให้เกิดผลประโยชน์ต่อธุรกิจท้องถิ่น ธุรกิจต่างชาติก็ได้แสดงความสนใจต่อโครงการฯ ได้แก่ สาขาธุรกิจที่จะลงทุน การบริหาร จัดการการลงทุน และแหล่งพลังงาน

ในการประชุม คณะกรรมการร่วมระดับสูงระหว่าง ไทย-เมียนมา ซึ่งฝ่ายไทยมีนายสมคิด จาคูศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธานฝ่ายไทยจะมีการหารือใน ๓ ประเด็นเกี่ยวกับการติดตามความคืบหน้าการประชุมการพัฒนาโครงการ ฯ ระยะเวลา การสนับสนุนให้ใช้ค่าสกุลเงินบาทและจ๊าด เป็นเงินสกุลหลักในการทำธุรกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย และการให้ประเทศญี่ปุ่นเข้าเป็นหุ้นส่วน

สำหรับประเทศไทย ท่าเรือน้ำลึกทวายซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก จะเป็นประตูเศรษฐกิจบานใหม่ ตามยุทธศาสตร์การค้า การลงทุนเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านของรัฐบาล ดังนั้น สินค้าต่างๆ ที่มาจากทางกลุ่มประเทศยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลางและเอเชียใต้ จะผ่านท่าเรือน้ำลึกทวายออกสู่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ระยะเวลาเพียง ๑ วันและสามารถส่งผ่านไปยังประเทศจีน เกาหลี ญี่ปุ่นหรือประเทศในแถบมหาสมุทรแปซิฟิกได้อย่างต่อเนื่อง โดยในส่วนของความเชื่อมโยงเชิงพื้นที่ท่าเรือน้ำลึกทวายเชื่อมโยงกับประเทศไทย ที่บริเวณด่านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี โดยในระยะเวลาปัจจุบัน มีสถานภาพเป็นด่านชายแดนชั่วคราวยังไม่มีการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยทางจังหวัดได้กำหนดให้เป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อให้ บ.อิตาเลียน-ไทย ใช้ผ่านเข้าออกในการก่อสร้างถนนไฮเวย์กาญจนบุรี-ทวาย และทางจังหวัดกาญจนบุรีได้กำหนดเป็นวิสัยทัศน์ของจังหวัดในด้านการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและการเชื่อมโยงด้านการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

ทั้งนี้ สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมได้ดำเนินโครงการจัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนา อุตสาหกรรมภูมิภาคระยะที่ ๓ แผนปฏิบัติการพัฒนาอุตสาหกรรมชายแดนในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรีขึ้น เพื่อผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี โดยส่วนหนึ่งของผลการศึกษาพบว่า หากมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้น ด่านพุน้ำร้อนจะมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเขตประกอบการอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Industry Export

Processing Zone: IEPZ) เพื่อสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ประกอบกับศักยภาพของพื้นที่ที่เป็น ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงทางฝั่งตะวันตก (ท่าเรือน้ำลึกทวายประเทศเมียนมา) และสามารถเชื่อมโยงฝั่งตะวันออก (ท่าเรือวังเตา ประเทศเวียดนาม) ได้จึงสามารถพัฒนา โดยจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า (Inland Container Depot: ICD) เพื่อทำการรวบรวมและการกระจาย สินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ อันจะสามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา ตะวันออกกลาง และเอเชียได้ มาทางมหาสมุทรอินเดียและทะเลอันดามัน และสามารถส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรม ห้างเย็น เพื่อรองรับวัตถุดิบที่จะมีในอนาคต เพื่อการแปรรูปสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) เป็นสินค้าขั้นสุดท้ายที่มีความหลากหลายก่อนกระจายไปยังผู้บริโภคปลายทางต่อไป โดยไม่ เพียงแต่ประโยชน์ด้านโลจิสติกส์เท่านั้น แต่ประเทศไทยยังจะได้ประโยชน์ด้านแรงงาน ภายในประเทศเมียนมาที่มีอุปทานแรงงานจำนวนมากและมีค่าจ้างแรงงานต่ำ ดังนั้นการใช้แรงงาน เมียนมาจะทำให้เกิดการลดต้นทุนการผลิตและอุตสาหกรรมการผลิตที่จะได้ประโยชน์เชิง เปรียบเทียบ จะเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น อาทิ อุตสาหกรรมตัดเย็บเสื้อผ้าและ เครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ที่เป็นการแปรรูปผลิตภัณฑ์ขั้นต้นที่ใช้กระบวนการ ผลิตไม่ซับซ้อน เช่น การแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารทะเล เฟอร์นิเจอร์ อัญมณี ในส่วนของ อุตสาหกรรมก่อสร้างและอุตสาหกรรมหนักเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่น่าจะได้ประโยชน์เช่นกัน เนื่องจากมีพื้นที่ของโครงการท่าเรือน้ำลึก ที่มีศักยภาพในการรองรับอุตสาหกรรมขั้นต้น ขั้นกลาง และขั้นปลายได้ในอนาคต

ท่าเรือทวายส่งผลกระทบต่อเชิงบวกแก่ประเทศไทยในด้านโลจิสติกส์หลาย ประการ คือ

๑. ท่าเรือทวายโครงการชัดเจน จะมีโครงการ แม่โขง-เจแปน (MJ-CI) ซึ่งเป็นโครงการระดับภูมิภาค และมีเงินทุนมหาศาล รัฐบาลญี่ปุ่นทราบว่าเมียนมามีข้อจำกัดมาก จึงให้เอกชนดำเนินการ ขณะนี้มีการลงนามกับกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศไปแล้ว โครงการนี้ เดินหน้าไปมากแล้ว มีโครงการก่อสร้างถนน ๔ เลนระยะทาง ๑๖๐ กิโลเมตร

๒. โอกาสของไทยที่จะใช้เมียนมาเป็นฐานการผลิตในอนาคต โอกาส ที่พัฒนาท่าเรือทวายจึงมีความเป็นไปได้สูง หากเมียนมาเกิดฐานอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรม ต้นน้ำต่าง ๆ รวมถึงการย้ายฐานการผลิตจากไทยมีแนวโน้มจะย้ายไปแน่นอน เพราะการขยาย โรงงานติดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมรวมทั้งปัญหาการขาดแคลนแรงงาน อีกทั้งเมียนมาจะเป็นแหล่ง กระจายรายได้จากฐานประชากรจำนวนมาก ซึ่งต้องศึกษาว่าหากท่าเรือแหลมฉบังได้รับผลกระทบ แล้ว รัฐบาลจะดำเนินการอย่างไร สิ่งที่จะต้องศึกษาคือจะเกิดอะไรขึ้นจากโครงการท่าเทียบเรือ ทวายและหากเป็นเช่นนี้แล้ว ท่าเทียบเรือปากบาราจะเป็นรูปแบบใด

## ๔. ผลกระทบในเชิงลบ

ผลกระทบในเชิงลบระดับมหภาคที่สำคัญ คือ ปัญหาความมั่นคงซึ่งมีผลกระทบต่อการค้าชายแดน ไทย-เมียนมา ในเขตพื้นที่ชายแดน มีปัญหาหลายประการ ประกอบด้วย

๔.๑ ปัญหากลุ่มต่อต้านรัฐบาลเมียนมา ได้แก่ กลุ่มรัฐบาลผสมแห่งชาติสหภาพเมียนมา เป็นการรวมตัวกันของสันนิบาตแห่งชาติเพื่อประชาธิปไตย พรรคประชาธิปไตยแห่งชาติ และสมาชิกกลุ่มอิสระซึ่งเป็นกลุ่มการเมืองที่ต่อต้านรัฐบาลเมียนมา และกลุ่มที่เคลื่อนไหวกับชนกลุ่มน้อยตามแนวตะเข็บชายแดน ไทย-เมียนมา

๔.๒ ปัญหาเกิดจากการสู้รบระหว่างชนกลุ่มน้อยกลุ่มต่าง ๆ กับรัฐบาลทหารเมียนมา พื้นที่ชายแดนส่วนใหญ่ของไทยอยู่ติดกับรัฐต่าง ๆ ของเมียนมา คือ รัฐฉาน รัฐกะฉิ่น รัฐกะเหรี่ยง และรัฐมอญ ซึ่งเป็นชนกลุ่มน้อยของเมียนมา ชนกลุ่มน้อยที่สำคัญซึ่งทำการต่อสู้กับรัฐบาลเมียนมาเพื่อแยกตัวออกจากเมียนมาและตั้งเป็นรัฐอิสระมีดังนี้

๔.๒.๑ กลุ่มกองทัพเมืองไตหรือกลุ่มขุนสำ ซึ่งปัจจุบันกลุ่มขุนสำได้วางอาวุธและมีข้อตกลงหยุดยิงกับรัฐบาลทหารเมียนมาแล้ว

๔.๒.๒ กลุ่มพรรคมอญใหม่

๔.๒.๓ กลุ่มสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง

๔.๒.๔ กลุ่มพรรคก้าวหน้าแห่งชาติกะยา

กองกำลังติดอาวุธชนกลุ่มน้อยชาวกะเหรี่ยงหรือกองกำลังแห่งชาติกะเหรี่ยงส่งผลกระทบต่อความมั่นคงและความสัมพันธ์ของไทยกับเมียนมาที่สุด เนื่องจากรัฐบาลเมียนมาต้องการปราบปรามอย่างเด็ดขาด แต่ฐานการปฏิบัติการของชาวกะเหรี่ยงตั้งอยู่ติดชายแดนทางตะวันตกของไทย ทหารเมียนมาไม่สามารถกวาดล้างกองกำลังทหารกะเหรี่ยงได้ตามวัตถุประสงค์ จนเป็นเหตุให้รัฐบาลเมียนมากล่าวหาว่ารัฐบาลไทยให้การสนับสนุนชนกลุ่มน้อยชาวกะเหรี่ยง โดยรัฐไทยเป็นรัฐกันกระทบ รัฐบาลเมียนมาใช้ปัญหาชนกลุ่มน้อย ชาวกะเหรี่ยงเป็นเงื่อนไขในการเจรจาต่อรองในประเด็นการค้าชายแดน ไทย-เมียนมา และการลงทุนทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชนไทย ด้วยการหน่วงการเจรจา หรือปิดด่านศุลกากรปิดด่านซักลากไม้ซุงในเขตเมียนมา ตลอดจนการให้สัมปทานป่าไม้ การประมง การทำเหมืองแร่ การเกษตรการท่องเที่ยวของภาคเอกชนไทย สหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยงได้จัดตั้งรัฐบาลกอดูเลขึ้นปกครองดูแลชาวกะเหรี่ยง มีพลเอก โบเม็ยะเป็นผู้นำ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันพลเอกโบเม็ยะเสียชีวิตแล้วและมีผู้นำคนใหม่ ขึ้นมาแทน กองทัพสหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยงมีขีดความสามารถในการรบสูงมีศักยภาพทางทหารเหนือกว่าชนกลุ่มน้อยต่าง ๆ มีการจัดระเบียบการปกครองและการทหารอย่างมีแบบแผน มีอุดมการณ์ในการสู้รบสูงเป็นที่เชื่อถือของชนกลุ่มน้อยต่าง ๆ ตลอดจนองค์การระหว่างประเทศ ปัญหาการสู้รบระหว่าง

กองกำลังชนกลุ่มน้อยกับรัฐบาลทหารเมียนมา ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยด้านความมั่นคง ด้านการป้องกันประเทศ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจและความมั่นคงด้านสังคมจิตวิทยา นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดปัญหาตามมาหลายประการ คือ ปัญหาการรุกคืบโดย ปัญหาความเสียหายอันเกิดจากการสู้รบ ปัญหาผู้อพยพหนีภัยสงครามหรือผู้พลัดถิ่น และปัญหาการค้าอาวุธสงคราม

๔.๓ ปัญหาการผลิตค้ายาเสพติดของกองกำลังของชนกลุ่มน้อย กระทบกระเทือนความมั่นคงของไทย เนื่องจากการต่อสู้เพื่อแย่งชิงผลประโยชน์ของกลุ่มผู้ผลิตและค้ายาเสพติดจนบางครั้งการต่อสู้รุกคืบเข้ามาในเขตไทย ยังผลให้ราษฎรไทยในพื้นที่นั้นได้รับความเดือดร้อนจากการสู้รบ กลุ่มขุนสำเป็นชนกลุ่มน้อยที่มีอิทธิพลในพื้นที่จังหวัดเชียงราย และแม่ฮ่องสอน และเป็นชนกลุ่มน้อยที่มีอิทธิพลต่อความมั่นคงของไทยและสหภาพเมียนมา เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ผลิตและค้ายาเสพติดรายใหญ่ที่สุด นอกจากนี้ ยังมีชนกลุ่มน้อยที่มีการผลิตยาเสพติดอีก คือ กลุ่มว้าแดง ซึ่งปฏิบัติการอยู่ตามแนวพรมแดนไทยด้าน อ. แม่อาย จ. เชียงใหม่ องค์กรที่ดี ปัจจุบันกลุ่มขุนสำเจรจาหยุดยิงไม่สู้รบกับรัฐบาลทหารเมียนมาแล้ว แต่มีผู้นำกองกำลังไทยใหญ่คนใหม่คือ พลโทเจ้ายอดศึก ซึ่งมีอุดมการณ์ทางการเมืองและไม่เกี่ยวข้อง กับยาเสพติด

๔.๔ ปัญหาเขตแดนระหว่างไทย-เมียนมา ได้แก่ ปัญหาบริเวณแม่น้ำปากจั่นหรือแม่น้ำกระบุรี ปัญหาบริเวณบ้านเจดีย์สามองค์ ปัญหาบริเวณคอยกลาง อ.แม่อาย จ. เชียงใหม่ กรณีพิพาทเนิน ๔๕๑ อ.ท่าแซะ จ. ชุมพร ปัญหาแนวพรมแดนส่วนที่เป็นแม่น้ำเมย ในเขตอ.แม่สอ จ.ตาก ปัญหาแนวพรมแดนส่วนที่เป็นแม่น้ำสาย และแม่น้ำรวก ในเขต อ.แม่สาย และ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

๔.๕ ปัญหาแรงงานเมียนมาลักลอบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายจากความยากลำบากทางเศรษฐกิจในเมียนมา ปัญหาสินค้าราคาแพง รายได้ต่ำ ปัญหาการว่างงาน ประกอบกับการจ้างแรงงานไร้ฝีมือในประเทศไทย จึงทำให้ชาวเมียนมาและชนกลุ่มน้อย พากันหลบหนีเข้ามาหางานทำในประเทศไทยเป็นจำนวน มีผลกระทบต่อสังคมไทยหลายประการ เช่น ปัญหาโรคติดต่อร้ายแรง ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาการดูแลรักษาพยาบาล

#### ๔.๖ ปัญหาด้านความมั่นคงตามรูปแบบอื่น ๆ

ความมั่นคงตามรูปแบบ หรือพูดอีกแง่หนึ่งคือความมั่นคงทางการทหารนั้น อาจจะคลุมเคลือไปแล้ว โดยทางปฏิบัติแล้วการปะทะกันทางทหารในยุคนี้มันเกิดขึ้นได้ยากเต็มที่ โดยเฉพาะกับเมียนมา ซึ่งไทยกับเมียนมาไม่ได้มีปัญหาหรือข้อพิพาทที่รุนแรงใด ๆ มาช้านานแล้ว แต่โดยทางทฤษฎีแล้วก็ไม่มีหลักประกันใด ๆ ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้น การที่เมียนมาเตรียมที่จะตัดถนน ๔-๘ ช่องจราจรจากทวายมายังชายแดนบ้านพุน้ำร้อน รวมถึงเตรียมพัฒนาถนนจากชายบ้านน้ำพุน้ำร้อนเข้ากรุงเทพฯ และโครงการวางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างไทยกับทวายขนาดใหญ่

จากชายแดนประเทศเพื่อนบ้านถึงส่วนกลางที่เป็นหัวใจของประเทศไทยอย่างกรุงเทพฯ ที่สั้นที่สุดเท่าที่ไทยเคยมีมา(จากชายแดนบ้านพุน้ำร้อนมายังกรุงเทพฯ ระยะทางเพียง ๑๓๐ กิโลเมตร) แม้ว่านี่จะเป็นปัจจัยบวกสำหรับโครงการทำเรื่อน้ำลิกทวายสำหรับการ โลจิสติกส์ แต่ในทางความมั่นคงตามรูปแบบนั้นถือเป็นการนำกรุงเทพฯ เข้าไปอยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบางอย่างมากยิ่งการที่ถนนที่ทางไทยเตรียมจะพัฒนานั้นเป็นถนนขนาดใหญ่ด้วยแล้ว การนำกองทัพหรือยุทธโศปกรณ์ขนาดใหญ่จากชายแดนเข้ามากรุงเทพฯ ก็ยิ่งจะทำได้ง่ายขึ้นไปด้วย

อย่างไรก็ตาม ข้อกังวลดังกล่าวอาจจะเป็นเพียงแค่ความกังวลที่มีแนวโน้มเป็นไปได้น้อย เพราะประเทศไทยเองก็ถือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักในโครงการทำเรื่อทวาย แต่ตราบไคที่สถานภาพความสัมพันธ์ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนนั้น ไม่ได้มีความผูกพันกันด้วยลายลักษณ์อักษร ข้อกังวลดังกล่าวก็ยังไม่ควรมองข้าม และควรหาทางป้องกันเอาไว้ เพราะเส้นทางขนาดใหญ่ดังกล่าวจะสร้างความเปราะบางทางความมั่นคงตามรูปแบบแล้ว ก็ยังสามารถสร้างความเปราะบางด้านความมั่นคงนอกรูปแบบด้วย

นอกจากปัญหาดังกล่าวมาแล้วนั้น ประเทศไทยก็ไม่อาจพิจารณาปัญหาดังกล่าวโดยละเอียดประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนและมนุษยธรรมต่อแรงงานต่างด้าวและผู้หนีภัยสงครามจากเมียนมา เพราะทุกคนเป็นมนุษย์และบุคคลตามนิยามของปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชนแห่ง สหประชาชาติ ที่ต้องได้รับการคุ้มครองสิทธิต่าง ๆ ตามที่กฎบัตรรับรองแน่นอน รัฐไทยในฐานะที่มีพันธกรณีอยู่กับกฎบัตรสิทธิมนุษยชนย่อมมีหน้าที่ในการ คุ้มครองสิทธิมนุษยชนและงดเว้นการละเมิดสิทธิมนุษยชนของแรงงานและผู้ลี้ภัยข้ามชาติ

ประโยชน์ในเชิงภูมิศาสตร์ของท่าเรื่อทวายนั้น คือ ช่วยลดระยะทางในการขนน้ำมันดิบจากตะวันออกกลาง โดยเฉพาะจากท่าเรื่อเจดดาห์มาสู่ท่าเรื่อทวายน้ำมันทั้งหมดจะถูกขนถ่ายขึ้นมาบนนิคมอุตสาหกรรมดังกล่าว ส่วนหนึ่งใช้ในการผลิต กลั่น แยก แล้วจะถูกส่งผ่านท่อเข้าสู่ประเทศไทยที่ทางด้านชายแดนพุน้ำร้อนเข้าสู่เมืองกาญจนบุรี ปกติเรือขนส่งน้ำมันดิบขนาดกลางจะวิ่งผ่านช่องแคบมะละกา แต่เป็นเรือขนาดใหญ่ จะต้องวิ่งอ้อมไปทางช่องแคบลอมบอกบาห์ลีแล้วจึงอ้อมขึ้นมา เนื่องจากมีน่านน้ำลึกที่สุด ดังนั้นโครงการพัฒนาท่าเรื่อทวายจะทำให้สามารถลดระยะทางและเวลาในการเดินทางมาถึงด้านอินโดจีนได้ถึง ๕ วัน เนื่องจากท่าเรื่อทวายมีน้ำลึกมาก จึงทำให้เรือขนน้ำมันขนาดใหญ่สามารถจอดห่างจากฝั่งได้ไม่เกิน ๕-๑๐ กิโลเมตรและสามารถส่งน้ำมันลงสู่ท่อส่งมาเก็บบนฝั่งได้เลย โดยจะมีการส่งไปภูมิภาคอินโดจีน อีกส่วนหนึ่งก็ส่งไปทางประเทศจีนนอกจากนี้จะมีทางรถไฟวิ่งจากท่าเรื่อทวายมุ่งสู่ประเทศไทย อีกส่วนมุ่งไปภาคเหนือของเมียนมาทางเมืองมัณฑะเลย์ เข้าสู่เมืองลาโซในรัฐฉาน



ผ่านเมืองกุ้ยช่ายผ่านเมืองเตียงงา ไปด่านเจียว และเข้าสู่ด่านมูเซ่ ซึ่งเป็นพรมแดนของเมียนมาเข้าสู่จีนที่ด่านเจกหวหรือเจกอง และเมืองลู่ถี่จิน ไปถึงคุนหมิงมณฑลยูนนานของประเทศจีน

## สรุป

ถึงแม้ว่า ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบทางด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออก ซึ่งสามารถที่จะใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ จากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก-ตะวันตก หรือเส้นทางหมายเลข ๕ แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านความสมบูรณ์ครบถ้วนของเส้นทางหมายเลข ๕ ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านศักยภาพเชิงพื้นที่ของเส้นทาง ประกอบกับปัญหาอุปสรรคด้านมาตรการอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้า สำหรับเส้นทางหมายเลข ๕ ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านความพร้อมของภาครัฐในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข ๕ รวมทั้งปัญหาทางด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชนจากเส้นทางหมายเลข ๕ โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ทำให้ทั้งภาครัฐและเอกชนยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางหมายเลข ๕ มากเท่าที่ควรและไทยอาจไม่ได้รับประโยชน์ตามที่คาดหวังในอนาคต

## บทที่ ๕

### สรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ ๕ เป็นการสรุปประเด็นสำคัญ และจะได้ทำการเสนอแนะแนวทางในการกำหนดนโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักในการวิจัยครั้งนี้

#### สรุป

การเติบโตของจีนและอินเดีย รวมทั้งตะวันออกกลางนั้น คือโอกาสสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งมีความท้าทายในการบริหารจัดการและการกำหนดนโยบายให้เหมาะสม เพื่อให้เศรษฐกิจของเราเติบโตอย่างก้าวกระโดด โดยการเชื่อมระบบเศรษฐกิจของประเทศเข้ากับเศรษฐกิจของจีน อินเดีย และตะวันออกกลางอย่างเหมาะสมจากแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ให้มีความสำคัญกับการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากล โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ และการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ มาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนขีดความสามารถของบุคลากรและผู้ประกอบการทั้งนี้ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงอนุภูมิภาคในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กับจีนและอินเดีย ส่งผลให้ไทยจะสามารถใช้ประโยชน์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเต็มที่ หากได้มีการกำหนดนโยบายที่เหมาะสม ดังนั้นการวิจัยครั้งนี้จึงได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ ๓ ประการ คือ เพื่อศึกษาถึงแนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ทางด้านโลจิสติกส์เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ ที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก ของประเทศไทยและเพื่อเสนอแนะนโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก

ผลการวิจัย พบว่า ปัจจุบันการจัดการโลจิสติกส์ เป็นเป้าหมายสำคัญ ที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ เนื่องจากด้วยกระแสโลกาภิวัตน์ และการเปิดเสรีทางการค้าที่เปิดช่องทางให้มีการแข่งขันทางธุรกิจมากขึ้น ภาคธุรกิจจึงต้องยกระดับความสามารถ ในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจและสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ๆ เสนอต่อลูกค้า การบริหารจัดการกระบวนการนำส่งสินค้าจากผู้ผลิต ถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งในการประกอบธุรกิจทั่วไป ผู้ประกอบการจะคำนึงถึงต้นทุนการผลิตเป็นหลัก และพยายามหาวิธีลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำลง เพื่อต่อสู้กับคู่แข่งรายอื่นๆ ที่อยู่ในตลาด เนื่องจากการเพิ่มราคาสินค้าเพื่อรักษาระดับรายได้ และขับเคลื่อนต้นทุนของภาคธุรกิจ ให้เท่าเดิมนั้น ค่อนข้างจะเป็นไปได้ยาก สำหรับลักษณะโครงสร้างตลาดและภาวะการแข่งขันในปัจจุบัน

บนเวทีการค้าระหว่างประเทศ เมื่อต้นทุนเป็นตัวแปรที่ผู้ประกอบการต่างหันมาให้ความสำคัญ ซึ่งนอกจากต้นทุนวัตถุดิบและแรงงานต่างๆ แล้ว ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ ถือได้ว่าเป็นส่วนของต้นทุนที่มีความสำคัญในระดับภาคอีกด้วย โดยเฉพาะระบบการคมนาคมขนส่ง ซึ่งสำคัญเป็นอย่างมาก ต้นทุนโลจิสติกส์เกิดขึ้นจากกิจกรรม มีผลโดยตรงต่อกระบวนการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รวบรวม และ ที่รองรับกระบวนการโลจิสติกส์ ประเภทต้นทุนหลักๆ ได้แก่ กระจายสินค้าจากจุดเริ่มต้น ไปสู่ผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ซึ่งถือเป็น การให้บริการลูกค้า การขนส่ง การจัดเก็บสินค้า กระบวนการ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวกทาง สั่งซื้อ และข้อมูลการสั่งซื้อ ปริมาณการสั่งซื้อ และการจัดเก็บ การค้าและระบบโลจิสติกส์ เป็นตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อสินค้าคงคลัง และแนวคิดต้นทุนรวมเป็นเรื่องสำคัญในการ ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในด้านของต้นทุนการผลิตสินค้า บริหารกระบวนการทางด้านโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ และต้นทุนโลจิสติกส์

ประเทศไทย มีพื้นที่ติดทะเลเชื่อม ๒ ฝั่งมหาสมุทร คือ ทั้งทางด้านอ่าวไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิก และฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดีย จึงเป็นประเทศที่มีภูมิศาสตร์เหมาะสม เป็นจุดศูนย์กลางของการเชื่อมประเทศในทวีปอเมริกา และเอเชียตะวันออกเฉียง กับ เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง และยุโรป และสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบทั้งประเทศเมียนมา ลาว กัมพูชา มาเลเซีย เวียดนาม และจีนนอกจากนี้ สภาพเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคอินโดจีนเองที่เน้นการส่งออก (Export-Oriented Country) ทำให้มูลค่าและปริมาณการค้าระหว่างประเทศสูงขึ้นมากเป็นลำดับ ซึ่งแต่ละประเทศในภูมิภาคนี้มีความเจริญเติบโตทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศอย่างรวดเร็ว ประกอบกับแนวโน้มในการทำข้อตกลง Free Trade Agreement ของหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย ทำให้การค้า

ระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ยังมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น ดังนั้นทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน จึงมุ่งไปที่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo-China) นั่นคือ ประเทศไทยจะต้องเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

### แนวคิดระเบียงเศรษฐกิจ

คำว่าระเบียงเศรษฐกิจนั้นไม่ใช่สิ่งใหม่ เพราะเป็นคำที่ใช้มาตั้งแต่ประมาณปี ๒๕๓๔ อย่างไรก็ตาม ยังมีความเข้าใจต่อความหมายของระเบียงเศรษฐกิจในทางที่แตกต่างกัน เช่น ถ้ามองในแง่โครงสร้างพื้นฐานแล้ว ระเบียงเศรษฐกิจก็เป็นเพียงเส้นทางคมนาคมขนส่ง โดยทั่วไปสามารถแบ่ง วิวัฒนาการของระเบียงเศรษฐกิจได้เป็น ๔ ระดับ คือ

๑. ระเบียงการขนส่ง (Transport Corridor) นั่นคือ เป็นเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงทางกายภาพ เช่นการสร้างถนน สะพานเชื่อมต่อกัน

๒. ระเบียงที่เชื่อมโยงหลายจุด (Multi-Modal Corridor) หมายถึง เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพื้นที่ หรือภูมิภาคต่างๆ เข้าด้วยกันด้วยการบูรณาการ ระบบขนส่งหลายรูปแบบ เช่น ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้

๓. ระเบียงโลจิสติกส์ (Logistics Corridor) คือ เส้นทางที่มีการเชื่อมโยงทางด้านกฎระเบียบ มีกรอบข้อตกลงเพื่ออำนวยความสะดวกให้ คน สินค้า และยานพาหนะสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรี เช่น ข้อตกลง CBTA (Cross-Border Transport Agreement) ภายใต้กรอบความร่วมมือของ GMS

๔. ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) คือ เป็น เส้นทางที่มีการดึงดูดการลงทุน และการสร้างกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจให้กับหน่วยเศรษฐกิจ ที่ตั้งอยู่บนระนาบของระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งถือเป็น เป้าหมายสูงสุด ของการสร้างระเบียงทางเศรษฐกิจ ตามหลักทฤษฎี อย่างไรก็ตาม การที่จะบรรลุถึงจุดนี้จะต้องมีการเชื่อมโยง บูรณาการในเชิงกายภาพและระบบโลจิสติกส์ที่ดีเสียก่อน

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก - ตะวันตก) ถือเป็นการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยก้าวไปสู่การเป็นผู้นำในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ การค้า และการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาค จึงเป็นความสำคัญของความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทาง ระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor - EWEC) หรือเส้นทางหมายเลข ๕ โดยจะเห็นได้ว่าเส้นทางหมายเลข ๕ มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางด้าน การขนส่ง โลจิสติกส์ และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกจากนี้ ยังต้องอาศัย กลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือ

ระดับทวิภาคี-สหภาพพม่า รวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปีค.ศ.๒๐๒๐ และการบังคับใช้ของ FTA

ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่าเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก - ตะวันตก) จะเป็นประโยชน์ทางการเสริมศักยภาพทางการผลิตให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวจะช่วยทำให้เกิดการเชื่อมโยงมากขึ้น มีการใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ในกระบวนการผลิตมากขึ้น และยังช่วยลดเวลาประหยัดพลังงานและทำให้ต้นทุนการผลิตตลอดจนระบบโลจิสติกส์ดีขึ้น อันเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจสำคัญต่อประเทศไทยในอนาคต

## ข้อเสนอแนะ

การกำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ของประเทศไทย คือ เสริมสร้างศักยภาพด้านโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับโครงการทวาย เพื่อสนับสนุนการค้าและการลงทุนของประเทศไทยอย่างยั่งยืน ในการวางตำแหน่งและบรรลุเป้าหมายดังกล่าว จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการกำหนดแนวทางเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยกับการพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจฯ รวมทั้งสอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งควรประกอบด้วยแนวทางการดำเนินงานด้านต่างๆ คือ

๑. การสร้างความเชื่อมโยงระบบการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและพลังงาน ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนการค้าการลงทุน ยุทธศาสตร์การดำเนินการสร้างความเชื่อมโยงด้านระบบโลจิสติกส์และการเคลื่อนย้ายสินค้า และ ยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงของไทยกับโครงการทวายอย่างยั่งยืน โดยในแต่ละยุทธศาสตร์จะมีการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมายกลยุทธ์ และแผนงานโครงการเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานภาครัฐสำหรับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยที่มีความเชื่อมโยงและสามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการทวายได้อย่างยั่งยืน

๒. การสร้างความเชื่อมโยงระบบการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและพลังงานเพื่อใช้ประโยชน์จากฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และแหล่งทรัพยากรของเมียนมา การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษหรือนิคมอุตสาหกรรมที่ชายแดนของประเทศไทยเพื่อรองรับท่าเรือทวายเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงของการใช้ประโยชน์จากโครงการทวาย พัฒนาศักยภาพในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม เพื่อยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมของประเทศไทย ให้มีความพร้อมสำหรับการขยายการลงทุนไปยังนิคมอุตสาหกรรมทวาย ต้องเพิ่มความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศไทยโดยเพิ่มทางเลือกในการขนส่งปิโตรเลียม และการแปรรูปพลังงาน

๓. การพัฒนาระบบการคลังการลงทุนเพื่อกระตุ้นและเสริมสร้างให้เกิดการค้าและการลงทุนพร้อมทั้งเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการธุรกิจ และการลงทุนโดยมีแผนงานที่สำคัญ คือ การลดขั้นตอนและต้นทุนธุรกรรมสำหรับการเริ่มต้นธุรกิจ การเสริมสร้างมาตรฐานของกฎระเบียบข้อบังคับและปัจจัยเชิงสถาบันที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนให้สามารถเชื่อมโยงกันทั้งในส่วนภูมิภาค ส่วนกลาง และระหว่างประเทศ การยกระดับการให้บริการของระบบการเงินและการธนาคารให้ได้มาตรฐานในระดับนานาชาติ เพิ่มความสามารถในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการตามแนวสะพานเศรษฐกิจอย่างเสรี

๔. การพัฒนาศักยภาพวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทยในการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน การสนับสนุนปัจจัยแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุนของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทยโดยการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อเผยแพร่และวางแผนดำเนินการ การทบทวนปรับปรุงและผลักดันกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรการภาษี และการให้เกิดสิทธิประโยชน์เพื่อเอื้อเพื่อประโยชน์และลดอุปสรรคการเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุน และประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทางการเงินรวมถึงการกำหนดมาตรการ เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันบรรเทาและฟื้นฟูผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เช่น ประกันภัย สัญญาซื้อขาย อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้า

การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของประเทศไทยโดยการส่งเสริมการสร้างพันธมิตร และการรวมกลุ่มทางธุรกิจ เพื่อเกื้อหนุนและเชื่อมโยงการค้าบริการของสมาชิกเครือข่ายในห่วงโซ่อุปทานรวมไปถึงการสร้างโอกาสและเพิ่มช่องทางการตลาด เช่น การจับคู่ทางธุรกิจการค้าผ่านระบบสารสนเทศ การค้าระหว่างประเทศ

๕. การดำเนินการสร้างความเชื่อมโยงด้านระบบโลจิสติกส์และการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมการค้า การขนส่งเพิ่มขีดความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า เพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ เพื่อสร้างเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน

๖. การสร้างความเชื่อมโยงของไทยกับเมียนมาอย่างยั่งยืน เพื่อยกระดับความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจสังคมระหว่างประเทศ และลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาโครงการระเบียบเศรษฐกิจฯ ที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งในส่วนของเมียนมาและประเทศไทย

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

- คุณภักดิ์ ปรีชารัชช.ผ่าการเมือง : ความขัดแย้ง ความมั่นคง ในโลกที่ไร้พรมแดน.กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์,๒๕๕๑.
- สุทธิลักษณ์ แสงสุวรรณ.กฎหมายแรงงาน กลุ่มประเทศอาเซียน แรงงานต่างด้าวพม่า.กรุงเทพฯ : สถาบันพระปกเกล้า,๒๕๕๘.

#### ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

- การค้าต่างประเทศ,กรม. กระทรวงพาณิชย์. “สถิติด้านการค้าการลงทุนระหว่างไทยและเมียนมาร์”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <http://www.thaibizmyanmar.com/th/thai-myanmar/trade-investment.php>. ๒๕๖๐.
- การค้าต่างประเทศ, กระทรวง. “นโยบายต่างประเทศของไทย”. ออนไลน์ เข้าถึงได้จาก :<http://www.mfa.go.th/main/th/policy/.html>, ๒๕๕๕.
- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :[https://www.nesdb.go.th/download/document/Yearend/2017/PPT\\_Group4.pdf](https://www.nesdb.go.th/download/document/Yearend/2017/PPT_Group4.pdf),๒๕๕๘.
- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ส่วนที่ ๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๗”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก [https://th.wikisource.org/wiki/%E0%B9%81%E0%B8%9C%E0%B8%99%E0%B8%9E%E0%B8%B1%E0%B8%92%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%A8%E0%B8%A3%E0%B8%A9%E0%B8%90%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B9%81%E0%B8%A5%E0%B8%B0%E0%B8%AA%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A1%E0%B9%81%E0%B8%AB%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%8A%E0%B8%B2%E0%B8%95%E0%B8%B4\\_%E0%B8%89%E0%B8%9A%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B](https://th.wikisource.org/wiki/%E0%B9%81%E0%B8%9C%E0%B8%99%E0%B8%9E%E0%B8%B1%E0%B8%92%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B9%80%E0%B8%A8%E0%B8%A3%E0%B8%A9%E0%B8%90%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B9%81%E0%B8%A5%E0%B8%B0%E0%B8%AA%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%A1%E0%B9%81%E0%B8%AB%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%8A%E0%B8%B2%E0%B8%95%E0%B8%B4_%E0%B8%89%E0%B8%9A%E0%B8%B1%E0%B8%9A%E0%B)





## ภาษาอังกฤษ

Carolina Luisa dos Santos Vieira. “Models and methods for logistics hub location: A review towardstransportation networks design”. (Online). Available : [https://www.researchgate.net/publication/307553189\\_Models\\_and\\_methods\\_for\\_logistics\\_hub\\_location\\_A\\_r\\_eview\\_towards\\_transportation\\_networks\\_design](https://www.researchgate.net/publication/307553189_Models_and_methods_for_logistics_hub_location_A_r_eview_towards_transportation_networks_design), 2019.

Department of Population. “MYANMAR POPULATION”. (Online). Available : <http://www.dop.gov.mm/en>, 2019.

Google Map. “Myanmar Map”.(Online). Available : <https://www.google.co.th/maps/@18.7790751,87.602619,5z?dcr=0>, 2019.

GOV.UK. “Overseas Business Risk – Singapore”. (Online). Available : <https://www.gov.uk/government/publications/overseas-business-risk-singapore>, 2016.

International IDEA. “Democracy in the making”.(Online). Available : [https://www.idea.int/sites/default/files/reference\\_docs/annual\\_report\\_2000-1\\_screen.pdf](https://www.idea.int/sites/default/files/reference_docs/annual_report_2000-1_screen.pdf), 2019.

Merriam-Webster. “economy of scale”. (Online). Available : <https://www.merriam-webster.com/dictionary/economy%20of%20scale>, 2019.

Masersk. “Connecting global trade”.(Online). Available : <https://www.maersk.com/>, 2019.

TRADING ECONOMICS. “GDP per capita | Asia”. (Online). Available : <https://tradingeconomics.com/country-list/gdp-per-capita?continent=asia>, 2019.

## ประวัติย่อผู้วิจัย

- ชื่อ** : นายประวิทย์ มนต์เสรีนุสรณ์
- วัน เดือน ปีเกิด** : 20 พฤษภาคม 2509
- การศึกษา** : ปริญญาตรี คณะบัญชี วิทยาลัยอัสสัมชัญบริหารธุรกิจ ABAC  
: ปริญญาโท MBA National University San Diego CA
- ประวัติการทำงานโดยย่อ**
- : กรรมการ บริษัท สุรินทร์ ออมซ่า เคมีคอล ประเทศไทย จำกัด
  - : กรรมการ บริษัท อุษรินทร์ โฮลดิ้ง จำกัด
- ตำแหน่งปัจจุบัน** : กรรมการผู้จัดการ บริษัท วิริยะ โลจิสติกส์ จำกัด

# สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง นโยบายโลจิสติกส์ เพื่อรับรองโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

ผู้วิจัย นายประวิทย์ มนต์เสรีนุสรณ์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการบริษัท วิริยะ โลจิสติก จำกัด

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การเติบโตของจีนและอินเดีย รวมทั้งตะวันออกกลางนั้น คือ โอกาสสำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งมีความท้าทายในการบริหารจัดการและการกำหนดนโยบายให้เหมาะสม เพื่อให้เศรษฐกิจของเราเติบโตอย่างก้าวกระโดด โดยการเชื่อมระบบเศรษฐกิจของประเทศเข้ากับเศรษฐกิจของจีน อินเดีย และตะวันออกกลางอย่างเหมาะสม จากแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ให้มีความสำคัญกับการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากลโดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ ซึ่งโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านประเทศเมียนมาที่กำลังมีการพัฒนาระบบการขนส่งอย่างรวดเร็ว โดยมีท่าเรือน้ำลึกหลายแห่ง เช่น ท่าเรือย่างกุ้ง, ท่าเรือติละวา, ท่าเรือจ้อกผิว และท่าเรือทวาย เป็นต้น ซึ่งเป็นความสำคัญทางด้านโลจิสติกส์โดยตรง ที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงแห่งชาติทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยตรง ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการกำหนดนโยบายความมั่นคงรองรับ เพื่อให้สามารถแปลงนโยบายนี้ ไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษา นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งได้มีการเริ่มต้นและพัฒนามาแล้วในขั้นต้น

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้วิจัยจึงได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังต่อไปนี้

๑. เพื่อศึกษาถึงแนวความคิดและนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ทางด้านโลจิสติกส์
๒. เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ ที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ของประเทศไทย
๓. เพื่อเสนอแนะนโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก

## ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตดังต่อไปนี้

๑. พัฒนาการของความร่วมมือระหว่างประเทศในการเชื่อมโยงการเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย-เมียนมา
๒. ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี
๓. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
๔. นโยบายของรัฐบาลในส่วนที่เกี่ยวข้อง
๕. สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกประเทศด้านโลจิสติกส์
๖. นโยบายโลจิสติกส์ที่เหมาะสมเพื่อรองรับโครงการระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย-เมียนมา ในการใช้ประโยชน์จากท่าเรือน้ำลึกทวาย

## วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ออกแบบให้ใช้วิธีการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยผู้วิจัย จะทำการวิเคราะห์เชิงคุณภาพเป็นวิธีการหลัก (Qualitative research) โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารของทางราชการผลการวิจัย วิทยานิพนธ์ ตำรา บทความ และเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งรายละเอียดส่วนใหญ่จะได้รับจากการทวนวรรณกรรม เพื่อการศึกษาถึงทฤษฎี หลักการ และแนวความคิดเกี่ยวกับการกำหนด สาธารณเพื่อวิเคราะห์ถึงตัวแปรที่เกี่ยวข้อง แล้วทำการสังเคราะห์ข้อมูลหาคำตอบตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยต่อไป

## ผลการวิจัย

ปัจจุบันการจัดการโลจิสติกส์ เป็นเป้าหมายสำคัญ ที่ผู้ประกอบการ สามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ เนื่องจากด้วยกระแสโลกาภิวัตน์และการเปิดเสรีทางการค้า ที่เปิดช่องทางให้มีการแข่งขันทางธุรกิจมากขึ้น ภาคธุรกิจจึงต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจ ในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจ และสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ๆเสนอต่อลูกค้า การบริหารจัดการกระบวนการนำสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทานซึ่งในการประกอบธุรกิจทั่วไปผู้ประกอบการจะคำนึงถึงต้นทุนการผลิตเป็นหลัก และพยายามหาวิธีลดต้นทุนการผลิตให้ต่ำลง เพื่อต่อสู้กับคู่แข่งรายอื่นๆ ที่อยู่ในตลาด เนื่องจากการเพิ่มราคาสินค้าเพื่อรักษาระดับรายได้ และขับเคลื่อนต้นทุนของภาคธุรกิจให้เท่าเดิมนั้นค่อนข้างจะเป็นไปได้ยากสำหรับลักษณะ โครงสร้างตลาดและภาวะการแข่งขันในปัจจุบัน

บนเวทีการค้าระหว่างประเทศ เมื่อต้นทุนเป็นตัวแปรที่ผู้ประกอบการต่างหันมาให้ความสำคัญ ซึ่งนอกจากต้นทุนวัตถุดิบและแรงงานต่างๆแล้ว ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ ถือได้ว่าเป็นส่วนของต้นทุนที่มีความสำคัญในระดับภาคอีกด้วย โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งซึ่งสำคัญเป็นอย่างมาก ต้นทุน โลจิสติกส์เกิดขึ้นจากกิจกรรม มีผลโดยตรงต่อกระบวนการเคลื่อนย้าย จัดเก็บรวบรวม และที่รองรับกระบวนการโลจิสติกส์ ประเภทต้นทุนหลักๆได้แก่ กระจายสินค้า จากจุดเริ่มต้นไปสู่ผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ซึ่งถือเป็นการให้บริการลูกค้า การขนส่ง การจัดเก็บสินค้า กระบวนการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวกทางการสั่งซื้อและข้อมูลการซื้อ ปริมาณการสั่งซื้อ และการจัดเก็บ การค้า และระบบ โลจิสติกส์เป็นตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อสินค้าคงคลัง และแนวคิดต้นทุนรวมเป็นเรื่องสำคัญในการทำให้เกิด ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในด้านของต้นทุนการผลิตสินค้า บริหารกระบวนการทางด้าน โลจิสติกส์ อย่างมีประสิทธิภาพและ ต้นทุนโลจิสติกส์

ประเทศไทยมีพื้นที่ติดทะเลเชื่อม ๒ ฝั่งมหาสมุทร คือ ทั้งทางด้านอ่าวไทยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรแปซิฟิก และฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมหาสมุทรอินเดีย จึงเป็นประเทศที่มีภูมิศาสตร์เหมาะสม เป็นจุดศูนย์กลางของการเชื่อมประเทศในทวีปอเมริกา และเอเชียตะวันออกเฉียง กับเอเชียกลาง ตะวันออกกลาง และยุโรป และสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบทั้งประเทศเมียนมา ลาว กัมพูชา มาเลเซีย เวียดนาม และจีน นอกจากนี้ สภาพเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคอินโดจีนเองที่เน้นการส่งออก (Export-oriented country) ทำให้มูลค่าและปริมาณการค้าระหว่างประเทศสูงขึ้นมากเป็นลำดับ ซึ่งแต่ละประเทศในภูมิภาคนี้มีความเจริญเติบโต ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศอย่างรวดเร็ว ประกอบกับแนวโน้มในการทำ

ข้อตกลง Free Trade Agreement ของหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย ทำให้การค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ยังมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้น ดังนั้น ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน จึงมุ่งไปที่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo-China) นั่นคือประเทศไทยจะต้องเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

#### แนวคิดระเบียบเศรษฐกิจ

คำว่า ระเบียบเศรษฐกิจ นั้นไม่ใช่สิ่งใหม่ เพราะเป็นคำที่ใช้มาตั้งแต่ประมาณปี ๒๕๓๔ อย่างไรก็ตาม ยังมีความเข้าใจต่อความหมายของระเบียบเศรษฐกิจใน ทางที่แตกต่างกัน เช่น ถ้ามองในแง่โครงสร้างพื้นฐานแล้ว ระเบียบเศรษฐกิจเป็นเพียงเส้นทางคมนาคมขนส่ง โดยทั่วไปสามารถแบ่งวิวัฒนาการของ ระเบียบเศรษฐกิจได้เป็น ๔ ระดับคือ

๑. ระเบียบการขนส่ง (Transport Corridor) นั่นคือ เป็นเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงทางกายภาพ เช่น การสร้างถนน สะพานเชื่อมต่อกัน

๒. ระเบียบที่เชื่อมโยงหลายจุด (Multi-Modal Corridor) หมายถึง เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพื้นที่ หรือภูมิภาคต่างๆ เข้าด้วยกันด้วยการบูรณาการ ระบบขนส่งหลายรูปแบบ เช่น ระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้

๓. ระเบียบโลจิสติกส์ (Logistics Corridor) คือ เส้นทางที่มีการเชื่อมโยงทางด้านกฎระเบียบ มีกรอบข้อตกลงเพื่ออำนวยความสะดวกให้ คน สินค้า และยานพาหนะสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรี เช่น ข้อตกลง CBTA (Cross-Border Transport Agreement) ภายใต้กรอบความร่วมมือของ GMS

๔. ระเบียบเศรษฐกิจ (Economic Corridor) คือ เป็นเส้นทางที่มีการดึงดูดการลงทุน และการสร้างกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจให้กับหน่วยเศรษฐกิจ ที่ตั้งอยู่บนระนาบของระเบียบเศรษฐกิจ ซึ่งถือเป็นเป้าหมายสูงสุด ของการสร้างระเบียบเศรษฐกิจ ตามหลักทฤษฎี อย่างไรก็ตาม การที่จะบรรลุถึงจุดนี้จะต้องมีการเชื่อมโยง บูรณาการในเชิงกายภาพและระบบโลจิสติกส์ที่ดีเสียก่อน

เส้นทางระเบียบเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก - ตะวันตก) ถือเป็นการดำเนินยุทธศาสตร์ การพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อ ให้ไทยก้าวไปสู่การเป็นผู้นำประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้า และการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมในภูมิภาค จึงเป็น ความสำคัญของความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคกลุ่ม น้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทาง ระเบียบเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor – EWEC) หรือเส้นทาง หมายเลข ๕ โดยจะเห็นได้ว่าเส้นทางหมายเลข ๕ มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางด้านการขนส่งโลจิสติกส์และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกจากนี้ ยังต้องอาศัย

กลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคี - สหภาพพม่า รวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี ค.ศ.2020 และการบังคับใช้ของ FTA

ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่าเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ (แนวตะวันออก – ตะวันตก) จะเป็นประโยชน์ทางการเสริมศักยภาพทางการผลิตให้แก่ประเทศไทย เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวจะช่วยทำให้เกิดการเชื่อมโยงมากขึ้น มีการใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ในกระบวนการผลิตมากขึ้น และยังช่วยลดเวลาประหยัดพลังงานและทำให้ต้นทุนการผลิตตลอดจนระบบโลจิสติกส์ดีขึ้น อันเป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจสำคัญต่อประเทศไทยในอนาคต

## ข้อเสนอแนะ

การกำหนดเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ของประเทศไทย คือ เสริมสร้างศักยภาพด้านโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก – ตะวันตก เพื่อสนับสนุนการค้าและการลงทุนของประเทศไทยอย่างยั่งยืน ในการวางตำแหน่งและบรรลุเป้าหมายดังกล่าว จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีกำหนดแนวทางเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย กับการพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจฯ รวมทั้งสอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย ซึ่งควรประกอบด้วยแนวทางการดำเนินงานด้านต่างๆ คือ

๑. การสร้างความเชื่อมโยงระบบการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและพลังงานเพื่อใช้ประโยชน์จากฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และแหล่งทรัพยากรของเมียนมา การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษหรือนิคมอุตสาหกรรมที่ชายแดนของประเทศไทย เพื่อรองรับท่าเรือทวาย เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงของการใช้ประโยชน์จากโครงการทวาย พัฒนาศักยภาพในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม เพื่อยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมของประเทศไทยให้มีความพร้อมสำหรับการขยายการลงทุนไปยังนิคมอุตสาหกรรมทวายต้องเพิ่มความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศไทยโดยเพิ่มทางเลือกในการขนส่งปิโตรเลียม และการแปรรูปพลังงาน

๒. การพัฒนาระบบการค้าการลงทุนเพื่อกระตุ้นและเสริมสร้างให้เกิดการค้าและการลงทุนพร้อมทั้งเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการธุรกิจ และการลงทุน โดยมีแผนงานที่สำคัญ คือ การลดขั้นตอนและต้นทุนธุรกรรมสำหรับการเริ่มต้นธุรกิจ การเสริมสร้างมาตรฐานของกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนให้สามารถเชื่อมโยงกันทั้งในส่วนภูมิภาค ส่วนกลาง และระหว่างประเทศ การยกระดับการให้บริการของระบบการเงินและการธนาคารให้ได้มาตรฐานในระดับนานาชาติ เพิ่มความสามารถในการเคลื่อนย้ายสินค้า และบริการตามแนวสะพานเศรษฐกิจอย่างเสรี

๓. การพัฒนาศักยภาพวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทยในการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน การสนับสนุนปัจจัยแวดล้อมที่เอื้อต่อการลงทุนของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของไทยโดยการพัฒนากระบวนการข้อมูลเพื่อเผยแพร่และวางแผนดำเนินการ การทบทวนปรับปรุงและผลักดันกฎหมาย กฎระเบียบ มาตรการภาษี และการให้เกิดสิทธิประโยชน์เพื่อเอื้อเพื่อประโยชน์และลดอุปสรรคการเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุน และประสิทธิภาพในการบริการทางการเงินรวมถึงการกำหนดมาตรการ เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันบรรเทาและฟื้นฟูผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เช่น ประกันภัย สัญญาซื้อขาย อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้า

๕. การดำเนินการสร้างความเชื่อมโยงด้านระบบ โลจิสติกส์และการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมการค้า การขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า เพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ เพื่อสร้างเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน

๖. การสร้างความเชื่อมโยงของไทยกับเมียนมาอย่างยั่งยืนเพื่อยกระดับความสัมพันธ์ทางด้านเศรษฐกิจสังคมระหว่างประเทศ และลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาโครงการระเบียบเศรษฐกิจที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมทั้งในส่วนของเมียนมาและประเทศไทยอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต