

รายงานพิเศษ

ครึ่งปี... ของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
และกลยุทธ์เพื่อเข้าถึงโอกาสเออีซี (AEC)

ประกอบการบรรยาย “TU Asean Forum”

จังหวัดพิษณุโลก

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานบริษัทในเครือ วี-เซิร์ฟ กรุ๊ป

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าอุตสาหกรรมไทย

14 กรกฎาคม 2559

1. ความสำคัญ



ศักราชของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งเริ่มอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 ถึงวันนี้ผ่านมา 6 เดือนเศษ การเข้าสู่เศรษฐกิจ AEC ซึ่งประจวบเหมาะในช่วงเศรษฐกิจโลกและของประเทศต่างๆในอาเซียนมีการชะลอตัว ทั้งด้านการค้าและการลงทุนหยุดนิ่งและบางประเทศถึงขั้นถดถอย ผลที่ตามมาต่อการเปิดอาเซียนจึงไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างที่คาดหวังและโหมโรงกันก่อนหน้านี้

อย่างไรก็ตามเศรษฐกิจของไทยผูกพันกับอาเซียนค่อนข้างสูง ภาพรวมมูลค่าการค้าไทย-อาเซียนในปี 2559 คาดว่าจะมีมูลค่า 89,789.76 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 3,188,472.48 บาท มีสัดส่วนอยู่ในเศรษฐกิจ (GDP) ประมาณร้อยละ 22.93 ของจีดีพี เป็นการส่งออกมูลค่าประมาณ 54,349.2 ล้านเหรียญสหรัฐ เป็นสัดส่วนร้อยละ 26.03

ของการส่งออกทั้งหมด ขยายตัวถดถอยประมาณร้อยละ 0.51 เป็นการติดลบต่อเนื่องเข้าสู่ปีที่ 2

สำหรับด้านการนำเข้าในปี 2559 คาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 35,440.56 ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.29 ของการนำเข้าทั้งหมด ขยายตัวถดถอยร้อยละ 12.01 เป็นการติดลบต่อเนื่องเข้าสู่ปีที่ 3 โดยประเทศไทยส่งออกให้กับประเทศมาเลเซียมีสัดส่วนร้อยละ 4.7 สิงคโปร์ร้อยละ 4.3 อินโดนีเซียร้อยละ 4.19 เวียดนามร้อยละ 3.85 ฟิลิปปินส์ร้อยละ 3.07 ขณะที่ส่งออกไปประเทศเมียนมาร์ กัมพูชาและสปป.ลาว เฉลี่ยที่ร้อยละ 2.0

ทั้งนี้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็น 1 ใน 3 เสาหลักของประชาคมอาเซียน (Asean Community) ประกอบด้วยเสาด้านความมั่นคง เสาเศรษฐกิจและเสาสังคม-วัฒนธรรม การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อยู่ภายใต้แผนปฏิบัติการแผนแม่บทเออีซี

“AEC Blueprint” มาตรการที่ดำเนินไปแล้วประกอบด้วย

- 1) การลดภาษีสินค้าใน 6 ประเทศอาเซียนหลัก ขยับเคลื่อนจริงไปแล้วร้อยละ 99.2 ส่วนประเทศอาเซียนใหม่(CLMV) เปิดตลาดเสรีไปแล้ว ร้อยละ 90.85 เหลือเพียงสินค้าอ่อนไหว เช่น สินค้าเกษตร
- 2) การรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตัวเองหรือ Form D กอปรกับการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทำให้การใช้สิทธิประโยชน์ลดภาษีเป็นไปด้วยความสะดวก
- 3) มาตรฐานการยอมรับสินค้านร่วมกัน ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อให้เกิดเป็นมาตรฐานอาเซียน เช่น ผลิตภัณฑ์ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ ผลิตภัณฑ์ยาและคุณวุฒิวิชาชีพ 7 วิชาชีพ ซึ่งให้มีการเคลื่อนย้ายแรงงานโดยเสรี
- 4) การเชื่อมโยงอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งสินค้าข้ามแดน มีการเจรจาข้อปัญหาต่างๆ แต่ที่ผ่านมามีเพียง สปป.ลาว ซึ่งรถบรรทุกสามารถขนส่งข้ามประเทศ ขณะที่กัมพูชามีการแลกเปลี่ยนจำนวนรถข้ามแดนเพียงจำนวนไม่มาก ประเทศเมียนมาร์และมาเลเซียรถขนส่งต้องมีการเปลี่ยนรถบรรทุกทุกในรัศมี 5 กิโลเมตรจากชายแดน
- 5) การตกลงเสรีการลงทุนในด้านการลงทุนอุตสาหกรรมและการบริการ สัญชาติอาเซียนสามารถลงทุนสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 70 แต่ด้านค้าปลีก-ค้าส่งและธุรกิจเทรดดิ้งยังมีข้อจำกัด
- 6) การเคลื่อนย้ายเงินเสรีระหว่างประเทศอาเซียน ประเทศไทยโดย ธปท. ไม่ได้ควบคุมการไหลเข้า-ออกของเงินตรา แต่ประเทศ CLMV ยังมีการควบคุมการเคลื่อนย้ายเงินแต่เริ่มมีการผ่อนคลายไปในทิศทางที่ดีขึ้น

เปรียบเทียบศักยภาพทางเศรษฐกิจประเทศ AEC

ลำดับ	ประเทศ	ขนาดเศรษฐกิจ/GDP ปี 2558 (ล้านเหรียญสหรัฐ)	รายได้ประเทศ ต่อหัว/GPP (เหรียญสหรัฐ)	เศรษฐกิจ ขยายตัวเฉลี่ย (5 ปี)	เศรษฐกิจ ปี 2559 คาดว่าจะขยายตัว	ประชากร (ล้านคน)
1	อินโดนีเซีย	960,270	5,465	5.56%	5.1-5.3%	245
2	ไทย	380,263	5,839	2.64%	2.8-3.0%	66
3	สิงคโปร์	331,792	54,460	4.9%	2.3%	5
4	มาเลเซีย	311,976	12,551	5.2%	4.0-4.2%	28
5	ฟิลิปปินส์	286,078	2,692	3.7%	6.3-6.4%	101
6	เวียดนาม	156,864	1,872	5.8%	6.0-6.2%	90
7	เมียนมาร์	64,000	1,005	5.5%	7.8%	53
8	บรูไน	17,784	36,855	2.8%	-?-	0.4
9	กัมพูชา	17,622	1,206	6.7%	6.9-7.0%	14
10	สปป.ลาว	11,220	1,657	7.3-8.3%	7.3	6

2. ก้าวต่อไปของอาเซียน (Asean Next Step)

ขณะที่บางภาคส่วนของไทยยังมีความกังวลต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจหรือกำลังสาละวนเกี่ยวกับการสัมมนาเกี่ยวกับเออีซี แต่ในด้านการเจรจาภายใต้ “AEC Blueprint 2025” ได้เจรจาต่อยอดการเปิดเสรีเฟส 2 ในปีค.ศ. 2025 (พ.ศ.2563) ซึ่งจะทำให้เกิดการเปิดเสรีการค้าการลงทุนในมิติทั้งเชิงกว้างและเชิงลึก ซึ่งจะทำให้เกิดเป็นตลาดเดียวและเป็นฐานการผลิตร่วมกัน

ในอีก 10 ปีข้างหน้ามาตรการของเออีซีจะเข้มข้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เป็นการเปิดกว้างเป็นทั้งโอกาส-ความท้าทายและอาจเป็นหายนะของกลุ่มที่แข่งขันไม่ได้อุตสาหกรรมและบริการท้องถิ่นจะได้รับผลกระทบจากการลดพื้นที่ของตลาดภายใน ในด้านการเปิดเสรีสินค้า มาตรการทางศุลกากรอาจจะมีการผ่อนผันไม่มีการตรวจสินค้า (Single Inspection) การขนส่งข้ามแดนทางถนนจะมีสัดส่วนที่สูงขึ้นจากปัจจุบันประมาณร้อยละ 65-70 อีกทั้งเปิดเสรีด้านการลงทุนจะเพิ่มสัดส่วนให้นักลงทุนสัญชาติอาเซียนถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 70 การผ่อนปรนให้ถือครองที่ดิน การยกเลิกข้อกำหนดเงินลงทุนขั้นต่ำ และการเพิ่มการเคลื่อนแรงงานในสาขาต่างๆให้มากกว่าที่เป็นอยู่โดยจะมีการตั้งสถาบันรับรองวิชาชีพอาเซียน

ทั้งหมดนี้เป็นภาพใหญ่ของอาเซียนที่จะเกิดในปี พ.ศ. 2563 ประเด็นคือจะมีผู้เข้าถึงโอกาสและผู้ไม่สามารถเข้าถึงโอกาส และหรือกลุ่มที่ไม่เห็นโอกาสซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มขอบนอกทั้งเชิงพื้นที่และเชิงเศรษฐกิจ โดยเฉพาะผู้ประกอบการท้องถิ่นซึ่งยังไม่สามารถปรับตัวในการเพิ่มศักยภาพเพื่อให้เข้าถึงโอกาส

ความเห็นและประเด็นของผู้ประกอบการต่อการเข้าถึงโอกาสของ AEC

ประเด็นที่นำเสนอเป็นการสรุปมุมมองของผู้นำภาคเอกชนในแต่ละสาขา ภายหลังจากการเปิดเออีซีในช่วงที่ผ่านมามีความพร้อมและไม่พร้อมของภาคธุรกิจไทย เช่น

- 1) **กลุ่มองค์กรที่เกี่ยวข้องกับผู้ส่งออก** มีความเห็นว่าพร้อมเข้าสู่การเป็นอาเซียน โดยสินค้าไทยมีศักยภาพในด้านการแข่งขัน อาเซียนจะเป็นตลาดใหญ่โดยการส่งออกปัจจุบันมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 26 ในปีปกติสามารถขยายตัวได้มากกว่าร้อยละ 5 แต่ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาเศรษฐกิจของอาเซียนชะลอตัวค่อนข้างมากโดยเฉพาะมาเลเซีย สิงคโปร์และอินโดนีเซียทำให้การส่งออกถดถอยต่อเนื่อง เป็นปีที่ 3 นอกจากนี้การนำเข้าวัตถุดิบจากกลุ่มประเทศอาเซียนเพื่อนำไป “Re-Export” เพิ่มมูลค่าจากการส่งออกมีสัดส่วนที่สูงขึ้น สะท้อนจากสัดส่วนตัวเลขการนำเข้าเมื่อเทียบกับการนำเข้ารวมในช่วง 4 ปี (2556-2559) สัดส่วนจากการนำเข้ารวมสูงขึ้นถึงร้อยละ 2.57
- 2) **กลุ่มอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ** เห็นว่าการเข้าสู่เออีซีเป็นโอกาสเป็นกลุ่มที่ใช้แรงงานมากมีหลายโรงงานเข้าไปลงทุนในประเทศเออีซีโดยเฉพาะเมียนมาร์ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบและอนาคตจะเป็นศูนย์กลางอัญมณีของภูมิภาค ขณะเดียวกันกำลังซื้อจากประเทศอาเซียนเริ่มสูงขึ้นทั้งจากการบริโภคภายในและจากนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ทำให้การส่งออกสินค้าอัญมณีในประเทศเหล่านี้มีปริมาณและมูลค่าสูงขึ้น การเปิดเออีซีกลุ่มอุตสาหกรรมนี้เห็นว่าจะทำให้ภาพรวมส่งออกสินค้าอัญมณีและเครื่องประดับของไทยมีอนาคตที่ดีและตัวเลขการส่งออกจะสูงขึ้น
- 3) **กลุ่มอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม** เป็นกลุ่มที่ขาดแคลนแรงงานมากกว่า 3 ปี การเปิดเออีซีเป็นโอกาสทั้งด้านการลงทุนและการส่งออกซึ่งมูลค่าเครื่องนุ่งห่มมีตัวเลขที่สูงขึ้นจากเสื้อผ้าแบรนด์ไทยเป็นที่

นิยมในประเทศเพื่อนบ้าน มีการเพิ่มตัวแทนจำหน่ายในแต่ละประเทศมากขึ้น ในด้านการลงทุน ผู้ประกอบการมีการขยายการลงทุนไปในประเทศต่างๆทั้งเวียดนาม สปป.ลาว เมียนมาร์ สำหรับประเทศกัมพูชาผู้ส่งออกอันดับที่สิบ (Top 10) ย้ายฐานการผลิตจนในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา กัมพูชา มีการส่งออกเครื่องนุ่งห่มมูลค่าสูงแข่งหน้าไทยและแนวโน้มจะสูงขึ้นโดยเฉพาะตะเข็บชายแดนอรัญประเทศ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษโอเนียงและเขตเศรษฐกิจพิเศษบันเตียเมียนเจย (ศรีโสภณ)

ในอนาคตอันใกล้ทิศทางการเคลื่อนย้ายการลงทุนในอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มจะสูงขึ้น เพราะต้นทุนการผลิตของไทยสูง แรงงานขาดแคลนและการถูกตัดสิทธิพิเศษทางภาษี (GSP) ในด้านการตลาดจะใช้ไทยเป็นศูนย์กลางในการรับคำสั่งซื้อโดยเชื่อมโยงการส่งออกจากโรงงานที่ไปร่วมทุนหรือลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มไทยยังสามารถแข่งขัน

- 4) **กลุ่มอุตสาหกรรมเกี่ยวกับประมง** การเปิดเออีซีเป็นโอกาสอย่างสูงทั้งด้านเคลื่อนย้ายลงทุนและการนำเข้าวัตถุดิบ อุตสาหกรรมนี้ขาดแคลนแรงงานอย่างรุนแรงและได้รับผลกระทบจากมาตรการ IUU Fishing จากอียู และการถูกใบแดงจากสหรัฐอเมริกาปัจจุบันอยู่ในระยะ Tier2 (Watching List) หลายโรงงานย้ายฐานการผลิตไปประเทศเวียดนามมาก่อนหน้านี้และจะยิ่งเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่งประเทศเมียนมาร์ตั้งแต่จังหวัดตะวาย, มะริดและเกาะสองเป็นเป้าหมายทั้งการลงทุนและการนำเข้าวัตถุดิบด้านประมง
- 5) **กลุ่มธุรกิจเทรดดิ้ง** มีการเชื่อมโยงโดยใช้ศักยภาพของไทยเป็นศูนย์กลางในการรับคำสั่งซื้อ (Trade Nation) โดยมีการออเดอร์ไปยังโรงงานต่างๆในประเทศอาเซียน อีกทั้งมีแผนในการที่จะทำธุรกิจการค้าออนไลน์และ E-Commerce กับตลาดเป้าหมายในประเทศภูมิภาคซึ่งประเทศไทยมีศักยภาพ โดยเฉพาะสื่อโฆษณาจากไทยเป็นช่องทางที่ผู้บริโภคเข้าถึงได้
- 6) **กลุ่มเกษตรกรรมอุตสาหกรรมเกษตร** ด้านการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตรที่ไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านยังมีไม่มาก การลงทุน เช่น การลงทุนปลูกอ้อยและโรงงานทำน้ำตาลใน สปป.ลาว การลงทุนทำยางพาราและโรงงานแปรรูปยางพาราทั้งในอินโดนีเซีย กัมพูชาและเมียนมาร์ ส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนด้าน Contact Farming เหตุผลสำคัญที่การลงทุนภาคเกษตรยังไม่ค่อยสูงเนื่องจากระบบสาธารณูปโภคและโลจิสติกส์ไม่สะดวก การกีดกันของประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะด้านการค้าข้าวและสินค้าเกษตร ซึ่งแต่ละประเทศยังออกกฎระเบียบป้องกันเกษตรกรในประเทศ
- 7) **ธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์** หลายประเทศในอาเซียนมีการเปิดให้ต่างชาติเข้าไปลงทุนได้ในสัดส่วนร้อยละ 70 แต่การลงทุนในอุตสาหกรรมนี้ยังมีข้อจำกัด ทำให้ยังไม่ค่อยมีการลงทุนแต่เริ่มมีไปเปิดสาขาทั้งที่ สปป.ลาว กัมพูชาและเมียนมาร์ เช่น ธุรกิจกระจายสินค้า ตัวแทนออกของ และขนส่ง ซึ่งแนวโน้มการลงทุนในธุรกิจนี้มีความเป็นไปได้สูงเพราะตัวเลขการนำเข้าและส่งออก โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนไปประเทศเพื่อนบ้านมีตัวเลขที่สูงและยังสามารถขยายตัวได้อีกมาก ซึ่งไทยมีข้อได้เปรียบซึ่งในอนาคตจะมีระบบรางเชื่อมต่อถึงชายแดนทั้ง สปป.ลาว, เมียนมาร์, กัมพูชาขึ้น ธุรกิจบริการโลจิสติกส์หากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐจะมีขีดความสามารถในการแข่งขันและเข้าถึงโอกาสของการเปิดเสรี

8) กลุ่มผู้ประกอบการในต่างจังหวัด ประกอบด้วย

ภาคเหนือ ผู้ประกอบการต่างจังหวัดเข้าถึงโอกาสด้านการท่องเที่ยวระดับท้องถิ่น ซึ่งเข้ามาตามด่านชายแดน เช่น เชียงราย เชียงใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากจีนโดยใช้เส้นทางถนน R3A ผ่าน สปป.ลาว (แขวงหลวงน้ำทา-บ่อแก้ว) แต่ไทยอาจได้ประโยชน์ไม่มากเพราะการใช้จ่ายต่ำ ความไม่เข้มงวดให้กลุ่มธุรกิจจีนเข้ามาทำท่องเที่ยวครบวงจร แต่ตัวเลขการค้าชายแดนและผ่านแดนค่อนข้างสูงทั้งด่านแม่สลอด ด่านเชียงแสน ด่านเชียงของ ฯลฯ อย่างไรก็ตามก็ดึงดูดกลุ่มธุรกิจไทยเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมีแนวโน้มที่จะไปลงทุนด้านการท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้าน

ภาคใต้ การเข้าสู่ AEC ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจหลายจังหวัด เช่น จังหวัดระนองตัวเลขการค้าการลงทุนการท่องเที่ยวเริ่มขยายตัว ทำให้ภาคค้าปลีก-ค้าส่งขยายสาขาเข้าไปในพื้นที่ สำหรับภาคใต้ติดกับมาเลเซียด้านสำคัญ เช่น สะเดา ประดังเบซาร์ สุโงโกลก เบตง เป็นต้นด้านหลักเส้นทางขนส่งและนักท่องเที่ยวจากมาเลเซียมาช้านาน การเปิดAECไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการค้าและการลงทุนอย่างเป็นนัยแต่ในอนาคตแนวโน้มการลงทุนจากมาเลเซียและสิงคโปร์จะค่อนข้างสูง โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพารา

ภาคตะวันออกและภาคเหนือ ส่วนใหญ่พื้นที่ติดกับ สปป.ลาว มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงถึง 3 แห่ง ทั้งหนองคาย-เวียงจันทน์, นครพนม-ท่าแขก, มุกดาหาร-สะหวันเขต การเปิดเสรีบริการด้านโลจิสติกส์ทำให้รถไทยข้ามไปฝั่งลาวได้สะดวก ปริมาณการค้าในเส้นทางทั้ง 3 ตัวเลขสูงขึ้นได้อย่างชัดเจน แต่การลงทุนของนักธุรกิจไทยไปประเทศ สปป.ลาวน้อยมาก เนื่องจากมีข้อจำกัดทั้งด้านกฎหมายการส่งเสริมและแรงงาน แต่ด้านการท่องเที่ยวมีการขยายตัวส่งผลให้มีการลงทุนห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ทั้งจังหวัดหนองคาย อุดรธานี ขอนแก่น ซึ่งกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมาจากฝั่งสปป.ลาว

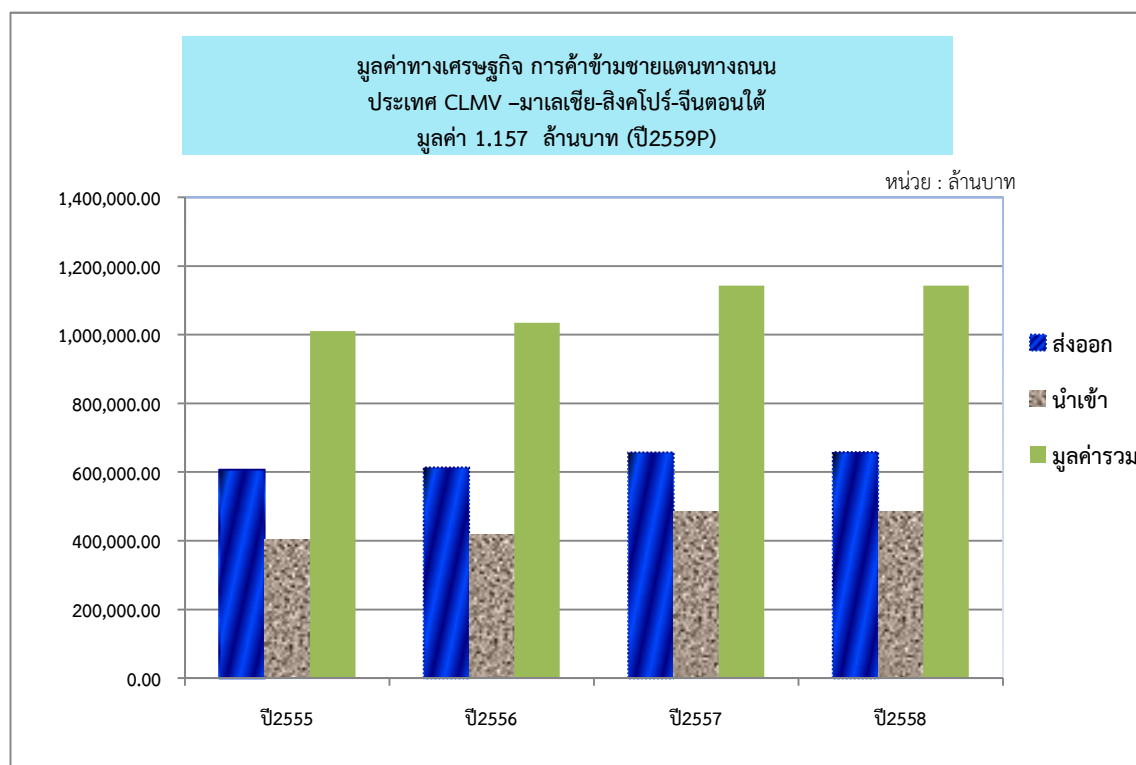
ภาคกลางและภาคตะวันออก โครงการที่ชัดเจนคือเส้นทางทวาย-กาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 130-140 กิโลเมตรหากสำเร็จจะ เป็นการเปิดเส้นทางลงทุนและการค้าใหม่ แต่โครงการคงต้องใช้เวลา 2-3 ปี ท่าเรืออาจเป็นท่าเรือระดับชายฝั่ง ส่วนนิคมอุตสาหกรรมทวายอาจต้องรอเวลาอีกพอสมควร ด้านภาคตะวันออกรัฐบาลไทยมีโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระยองตะวันออก (EEC) ซึ่งจะมีการลงทุนทั้งด้านท่าเรือทั้งแหลมฉบังเฟส 3 และอำเภอสัตหีบรวมทั้งสนามบินแห่งที่ 3 (อู่ตะเภา) ซึ่งจะทำให้กลายเป็น Aviation-Hub หรือการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการค้าเสรีภายใต้เออีซี นอกจากนี้การเปิดเสรีด้านการบริการ Medical-Hub ทำให้โรงพยาบาลชั้นนำของไทยในกทม. กลายเป็นศูนย์การแพทย์ของภูมิภาคเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศอย่างชัดเจน

3. เปิดแนวรุกบุก AEC

จากที่กล่าวข้างต้นนำเสนอภาพรวมของโอกาสการเข้าสู่เออีซีซึ่งต้องมองข้ามข้อดีไปอีก 10 ปีข้างหน้า ภายใต้ “AEC Blueprint 2025” ซึ่งเออีซีจะยกระดับความเข้มข้นทั้งด้านการค้าเสรีและการลงทุนในลักษณะที่เป็นฐานการผลิตร่วมกันอย่างแท้จริง จากการนำเสนอประเด็นของแต่ละภาคส่วนธุรกิจซึ่งมีมุมมองและทัศนะเกี่ยวกับโอกาสการเข้าถึงการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยภาพรวมกลุ่มอุตสาหกรรมและภาคส่วนเศรษฐกิจซึ่งมีความเข้มแข็งและมีวิสัยทัศน์ค่อนข้างเห็นโอกาสและพยายามที่จะได้ประโยชน์จากการเป็นหุ้นส่วนเศรษฐกิจอาเซียน

อย่างไรก็ดีภาคส่วนขอบนอกเกี่ยวข้องกับต่างจังหวัดและท้องถิ่นติดชายแดนส่วนใหญ่ยังติดขัดกับจังหวัดและท้องถิ่นนิยมมากกว่าการปรับตัวจาก “Local ไปสู่ International Best Practice” ทำให้การเห็นโอกาสและเข้าถึงโอกาสมีข้อจำกัดค่อนข้างมาก กลุ่มที่ได้ประโยชน์จากการเปิดเสรีเออีซีที่ผ่านมาจะเป็นนายทุนที่ดินหรือนายหน้าที่ดินซึ่งมีการปั่นราคาอสังหาริมทรัพย์สูงเกินจริง นอกจากนี้ผู้ประกอบการซึ่งเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมีตัวเลขนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน

ด้านตัวเลขการค้าชายแดนและขนส่งข้ามแดนภาพรวมมีมูลค่าปีละประมาณ 1.157 ล้านล้านบาท แต่เมื่อสังเคราะห์พบว่าเกือบทั้งหมดเป็นตัวเลขการค้าผ่านชายแดนไปสู่ศูนย์กลางเมืองเศรษฐกิจชั้นในหรือผ่านไปประเทศที่ 3 มูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้น ท้องถิ่นมีน้อยมาก เพราะรถขนส่งที่ผ่านชายแดนเกือบทั้งหมดมาจากผู้ประกอบการจากส่วนกลาง อีกทั้งการลงทุนด้านโลจิสติกส์ของภาคเอกชนไทย-ท้องถิ่น เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้าทั้งฝั่งไทยและประเทศเพื่อนบ้านแทบไม่มีการลงทุน เกือบทั้งหมดมาจากนักลงทุนจากส่วนกลาง ทั้งนี้ในอนาคตการค้าผ่านแดนจะยกระดับเป็น “International Trade” ซึ่งท้องถิ่นจะไม่มีศักยภาพและไม่สามารถเข้าถึงโอกาส ดังนั้นการเปิดเออีซีจะต้องมีการยกระดับภาพท้องถิ่นส่งเสริมการลงทุนหรืออุตสาหกรรมการค้า-การบริการและโลจิสติกส์และยกระดับจากเมืองชายแดนเป็นนครชายแดน (Border Cities)



การพัฒนาเมืองนครชายแดน (Border Cities)

- 1) ประเทศไทยมีจุดแข็งในฐานะศูนย์กลางของภูมิภาค จะต้องมีการทำยุทธศาสตร์จังหวัดให้สอดคล้องกับศักยภาพจริงทั้งเชิงพื้นที่และเชิงเศรษฐกิจ ยุทธศาสตร์จังหวัดต้องไม่เลื่อนลอยและต้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์หลักของประเทศ ประกอบด้วย

ยุทธศาสตร์ระดับจังหวัด การยกระดับท้องถิ่นจากเมืองชายแดนเป็นนครชายแดน (Border Cities) ซึ่งไม่ใช่ความหมายเดียวกับ “เทศบาลนคร” เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์จังหวัดซึ่งติดชายแดนและต้องตอบโจทย์เชิงพื้นที่ เน้นถึงศักยภาพของจังหวัดไม่ใช่จังหวัดนิยม การทำยุทธศาสตร์ที่เลื่อนลอยไม่ตอบโจทย์ของท้องถิ่นและเออีซีทำให้ที่ผ่านมายุทธศาสตร์จังหวัดแทบไม่สามารถขับเคลื่อนยกฐานะเศรษฐกิจจังหวัดได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งดูเหมือนว่าการท่องเที่ยวเป็นเพียงภาคส่วนเดียวที่เข้าถึงโอกาสของการเปิดเสรีเออีซี แต่พบว่านักลงทุนเงินในรูปแบบนอมินีเข้ามาลงทุนด้านท่องเที่ยวและขนส่งอย่างครบวงจร โดยเฉพาะจังหวัดเชียงรายและแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลที่สำคัญของประเทศ เช่น พัทยา, ภูเก็ต, สมุย

ยุทธศาสตร์ระดับประเทศ ต้องทำแผนแม่บทเชื่อมโยงอนาคตของอาเซียนและสอดคล้องกับ “Asian Blueprint 2025” โดยต้องทำแผนแม่บทในลักษณะที่เป็นแผนต่อเนื่องไม่ใช่แผนรายวันหรือแผนซึ่งปฏิบัติไม่ได้ แผนระดับประเทศจะต้องสามารถยกระดับเศรษฐกิจจังหวัด และให้ท้องถิ่นสามารถเข้าถึงโอกาสทั้งด้านการค้า-บริการและการลงทุนภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

- 2) ขับเคลื่อนนโยบายเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งรัฐบาลกำหนดไว้ 10 จังหวัด เน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่กว้างทั้งระดับอำเภอและหรือทั้งจังหวัด เมื่อนำมาตรการทางการคลังและการเงินผ่านการส่งเสริมการลงทุนจึงไม่สามารถกำหนดขอบเขตว่ากลุ่มใดจะได้สิทธิประโยชน์พิเศษและกลุ่มใดจะไม่ได้สิทธิ ทำให้ที่ผ่านมาดูเหมือนว่านโยบายจะติดหล่มขับเคลื่อนไม่เป็นรูปธรรม จำเป็นที่จะต้องมีการทบทวนนโยบายให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและสามารถขับเคลื่อนได้
- 3) ส่งเสริมการเชื่อมโยงการลงทุนในพื้นที่ เกี่ยวข้องกับนโยบายกระจายการลงทุนไปในพื้นที่ต่างจังหวัด โดยเฉพาะจังหวัดห่างไกลและจังหวัดชายแดน ประเด็นคือในต่างจังหวัดจุดแข็งคือมีวัตถุดิบในการผลิตทั้งทรัพยากรและแรงงานแต่กลับไม่มีโรงงานอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม การผลักดันส่งเสริมการลงทุนจะต้องให้อุตสาหกรรมของจังหวัดรอบนอกซึ่งส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานและการแปรรูปขั้นต้นสามารถที่จะได้รับสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ขณะเดียวกันจะต้องส่งเสริมอุตสาหกรรมในท้องถิ่นให้สามารถเคลื่อนย้ายการลงทุนไปในประเทศเพื่อนบ้านและอาเซียน ซึ่งการพัฒนาจะต้องขับเคลื่อนทั้ง 2 รูปแบบไปพร้อมกัน
- 4) การส่งเสริมการเชื่อมโยงการขนส่งข้ามชายแดนทางถนน โลจิสติกส์ทางถนนเป็นจุดแข็งของประเทศไทยซึ่งแวดล้อมไปด้วยประเทศ สปป.ลาว กัมพูชา เมียนมาร์ และมาเลเซีย มีชายแดนยาว 5,326 กม. ครอบคลุม 32 จังหวัด มีด่านถาวร 48 แห่ง จุดผ่อนปรน 53 แห่ง สะพานข้ามแม่น้ำโขง 4 แห่ง มีโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและต่อเนื่องไปถึงประเทศเวียดนาม สิงคโปร์ และจีนตอนใต้ เป็นข้อได้เปรียบซึ่งไม่มีประเทศใดที่จะเข้ามาแข่งขันได้ การเปิดเออีซีส่งเสริมต่อการค้า ทั้งการนำเข้าและส่งออกผ่านทางถนนรวมทั้งการลงทุนภายใต้โครงข่าย

ระเบียงเศรษฐกิจในปี 2559 มูลค่าการค้าทางถนน ประเทศ CLMV มาเลเซีย สิงคโปร์และจีนตอนใต้มีมูลค่าประมาณ 1.157 ล้านล้านบาท และยังสามารถขยายตัวได้อีกมากตามอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น

5) การพัฒนานครชายแดน (Border Cities) การเข้าสู่เออีซีซึ่งประเทศไทยอยู่ตรงศูนย์กลางของแผ่นดินใหญ่อาเซียนแต่การขาดดุลการค้ามูลค่าเพิ่มด้านเศรษฐกิจเชิงพื้นที่ทำให้เมืองชายแดนของไทยกลายเป็นทางผ่านของรถบรรทุก ดังนั้นการขับเคลื่อนจะต้องพัฒนาระดับเมืองชายแดนเป็นนครชายแดน (Border Cities) ซึ่งมีศักยภาพด้านการค้า-บริการ-ค้าปลีก-ค้าส่ง-การเงิน และหน่วยสนับสนุนการลงทุนทั้งในพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาเมืองชายแดนที่ผ่านมามีอยู่ในระดับท้องถิ่น จำเป็นที่จะต้องยกระดับสร้างเมืองชายแดนต้นแบบ (Border City Model) กรณีศึกษาของไทยไม่ชัดเจนแต่อาจนำกรณีศึกษาอำเภอหาดใหญ่และอำเภอเมืองอุดรธานีเป็นต้นแบบ กรณีศึกษาประเทศเวียดนามด่านโอยีกว่านและด่านมก๋ายทางเหนือของนครฮานอยที่ติดกับชายแดนประเทศจีนอาจนำมาเป็นตัวอย่าง ขณะที่ในประเทศจีนเมืองชายแดน เช่น เมืองผิงเสียงติดกับเวียดนามตอนเหนือ, เมืองรุ่ยลี่ติดกับชายแดนเมียนมาร์ (รัฐชาน) ล้วนเป็นเมืองใหญ่ระดับนครซึ่งมีศักยภาพด้านการค้า-บริการ ซึ่งจะสนับสนุนเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจ จำเป็นที่จะต้องจัดทำเป็นแผนการพัฒนาหาต้นแบบจัดทำผังเมือง ผังพัฒนาเศรษฐกิจ เป็นแผนระยะยาวทั้งระดับประเทศและจังหวัดซึ่งจะทำให้เกิดนครชายแดนได้อย่างเป็นรูปธรรม

4. โอกาสและศักยภาพของการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ของภูมิภาค

โลจิสติกส์เป็นกิจกรรมส่งเสริมสนับสนุนด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและการผลิตเกี่ยวข้องกับบริบทของศักยภาพเชิงพื้นที่ โดยที่ประเทศไทยอยู่ตรงศูนย์กลางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ/ใต้และระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก/ตะวันตก (N-SEW ECONOMIC CORRIDOR) โดยมีเส้นทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งในกลุ่มประเทศ CLMV ประกอบด้วยกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ เวียดนาม ขณะที่ทางเหนือมีเส้นทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้และทางใต้มีเส้นทางถนนและรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซียจนไปถึงประเทศสิงคโปร์ ทำให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ในปี 2559 มูลค่าทางเศรษฐกิจของการนำเข้า-ส่งออกทางถนนไปประเทศในกลุ่ม CLMV-มาเลเซีย สิงคโปร์ และจีนตอนใต้ (CLMV-PLUS 3) มีมูลค่าใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา โดยในปี 2558 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกทางถนนข้ามชายแดนไปประเทศต่างๆในภูมิภาคมีมูลค่า 1,142,952.70 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.46 ของจีดีพี เป็นการส่งออก 658,315.09 ล้านบาท และการนำเข้า 484,637.61 ล้านบาท ได้ดุลการค้า 173,677.48 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นนำเข้า-ส่งออกทางถนนไปประเทศจีนมีมูลค่า 55,187 ล้านบาท มูลค่าการค้าทางถนนข้ามแดนประเทศในภูมิภาค โดยเฉลี่ยขยายตัวโดยรวมร้อยละ 1.8 แต่หากเฉพาะกลุ่ม CLMV การขยายตัวเฉลี่ยประมาณร้อยละ 6.0

สำหรับการส่งออกทางถนนไปประเทศมาเลเซีย เมียนมาร์ กัมพูชาคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของการส่งออกทั้งหมดที่ไปประเทศเหล่านี้ ขณะที่ประเทศสิงคโปร์การส่งออกทางถนนผ่านมาเลเซียคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.13 ประเทศเวียดนาม (ผ่าน สปป.ลาว) คิดเป็นร้อยละ 8.98 และประเทศจีนตอนใต้การส่งออกทางถนนและแม่น้ำโขงคิดเป็นร้อยละ 3.13 ของการส่งออกทั้งหมด

โอกาสทางเศรษฐกิจ
การนำเข้า-ส่งออก ทางถนนประเทศอาเซียนและจีนตอนใต้
มูลค่าการค้า 1,142,952 ล้านบาท

ประเทศ	นำเข้า (ปี2558)	นำเข้า ขยายตัว (ปี2559)	ส่งออก (ปี2558)	ส่งออก ขยายตัว (ปี2559)	หน่วย : ล้านบาท สัดส่วนทาง ถนนต่อส่งออก รวม
มาเลเซีย	235,709	+7.52%	250,049	-2.58%	72.93%
เมียนมาร์	113,875	-35.76%	100,819	+8.30%	71.62%
สปป.ลาว	43,741	+90.41%	132,733	+10.00%	100.0%
กัมพูชา	19,809	+3.23%	104,503	+4.38%	62.56%
สิงคโปร์	17,796	+28.55%	18,064	+29.41%	6.13%
เวียดนาม	23,603	+14.05%	27,054	+1.13%	8.98%
จีน	30,097	+4.34%	25,093	-25.57%	3.13%
รวม	484,637	(-0.43)%	658,315	+5.27%	

5. ศักยภาพทางเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน (AEC)

ประเทศอาเซียนโดยเฉพาะที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย การขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับที่มีศักยภาพขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้ดีเป็นโอกาสของการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจซึ่งกลยุทธ์สำคัญคือการเชื่อมโยงทางถนน ทั้งด้านการค้า การลงทุน การบริการ การท่องเที่ยวและโลจิสติกส์ ทั้งนี้ประเทศไทยมีถนนและโครงสร้างพื้นฐานทั้งในประเทศและเส้นทางเชื่อมโยงได้ทุกประเทศในแผ่นดินใหญ่อาเซียน อีกทั้งมีด่านชายแดนทั้งด่านถาวร/ด่านสากลประมาณ 48 แห่ง และมีจุดผ่อนปรนอีกประมาณ 53 แห่ง มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งถนนและสะพานทำให้เมืองหลักของประเทศเพื่อนบ้านสามารถขนส่งสินค้าถึงได้ภายใน 12 ชั่วโมง (จากชายแดนไทย)

อย่างไรก็ตามภาครัฐกิจ-เอกชน โอกาสขึ้นอยู่กับการเข้าถึงศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศเออีซี โดยเฉพาะประเทศ “CLMV” และประเทศมาเลเซีย จำเป็นที่จะต้องเข้าใจปัจจัยทั้งด้านเศรษฐกิจ-การเมือง การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและวัฒนธรรมเกี่ยวข้องกับกลยุทธ์ที่จะใช้ประโยชน์ของการมีโครงสร้างพื้นฐาน และการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์

สำหรับภาครัฐกลยุทธ์เกี่ยวข้องกับการจัดการความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจและความมั่นคง รวมทั้งการผลักดันการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะการยกระดับด่านชายแดนที่สำคัญซึ่งเป็นการเชื่อมโยงประตูเศรษฐกิจ ทั้งภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และระเบียบเศรษฐกิจใต้ รวมทั้งการผลักดันการบริหารจัดการการลงทุนและการส่งเสริมเมืองเศรษฐกิจชายแดนจะต้องมีแผนการดำเนินงานจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการ มีโรดแมปที่ชัดเจนมีความต่อเนื่องและต้องมีการบูรณาการภาครัฐ-เอกชน-ท้องถิ่นทั้งของไทยและประเทศเพื่อนบ้านโดยจะต้องให้ประชาชนในพื้นที่สามารถเข้าถึงโอกาสของการพัฒนา

ศักยภาพทางเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน

1) ประเทศกัมพูชา

มีประชากร 14 ล้านคน ชายแดนติดต่อกับประเทศไทยตั้งแต่ช่องบก (Bok) อำเภอน้ำยืนเป็นสามเหลี่ยมมรกตติดต่อไทย-สปป.ลาว-กัมพูชา จังหวัดชายแดนได้แก่ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด รวมระยะทาง 798 กิโลเมตร

ศักยภาพ : ชายแดนยาว 798 กม. จังหวัดติดชายแดน 7 จังหวัด เส้นทางด้านชายแดนหลักอรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ ด้านถาวร 6 แห่ง จุดผ่อนปรน 10 แห่ง ท่าเรือหลักคือ สีหนุวิลล์

การค้าผ่านชายแดนมูลค่า 124,312 ล้านบาท ได้ดุลการค้า 84,694 ล้านบาท อัตราการขยายตัว 4.12 % (ปี 2558) การส่งออก ไทย-กัมพูชา มูลค่า 167,048.28 เป็นการส่งออกผ่านแดน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 62.56

เศรษฐกิจ-การเมือง เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 6.7 รายได้เฉลี่ยต่อหัว 1,206 USD มีความมั่นคงด้านการเมือง นายกรัฐมนตรี สมเด็จ อัครมหาเสนาบดีเดโช ฮุน เซน (พ.ศ. 2541-ปัจจุบัน) นักลงทุนหลัก เกาหลี สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย แหล่งลงทุนสำคัญ เช่น นครพนมเปญ และสีหนุวิลล์ แหล่งการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเบา ด้านการท่องเที่ยว สินค้าอุปโภคบริโภค

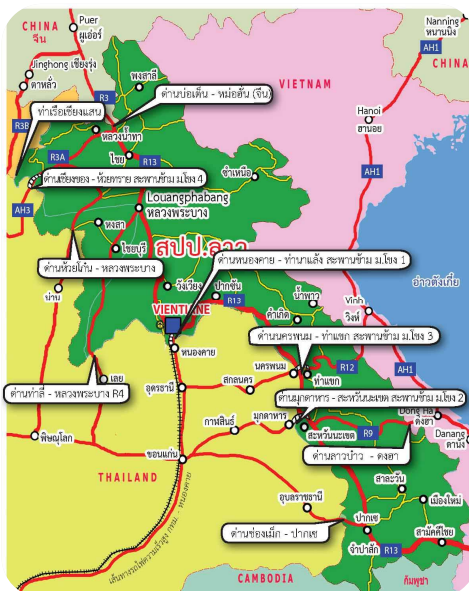


2) ประเทศสปป.ลาว

มีประชากร 6 ล้านคน ชายแดนติดต่อกับประเทศไทยตั้งแต่สามเหลี่ยมทองคำจังหวัดเชียงราย พะเยา น่าน อุดรดิตถ์ พิษณุโลก เลยหนองคาย นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี รวมระยะทาง 1,750 กิโลเมตร

ศักยภาพ : ชายแดนยาว 1,750 กม. เส้นทางหลักชายแดนหนองคาย-ท่าแขก-เวียงจันทน์ ,เส้นทางมุกดาหาร-สะหวันเขต-ดงฮาด(R9) และเส้นทางเชียงของ-บ่อแก้ว-บ่อเต็น (R3A) ด้านถาวร 19 แห่ง จุดผ่อนปรน 29 แห่ง การค้าชายแดนมูลค่า 176,474 ล้านบาท (ปี 2558) ได้ดุลการค้า 88,992 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 25.21

เศรษฐกิจ-การเมือง เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 7.3 รายได้เฉลี่ยต่อหัว 1,657 USD การเมืองมั่นคงภายใต้ระบบสังคมนิยม ประธานประเทศคนใหม่ นายบุนยัง วอละจิต (เมษา 59 นโยบายอนุรักษ์นิยมด้านความมั่นคงและวัฒนธรรมมากกว่าการเปลี่ยนแปลง เป็นแหล่งพลังงานหลักของไทย อนาคตการลงทุนด้านการค้า-บริการและ Co-Tourism (ธุรกิจส่วนอยู่ภายใต้ครอบงำของประเทศจีน)



3) ประเทศเมียนมาร์

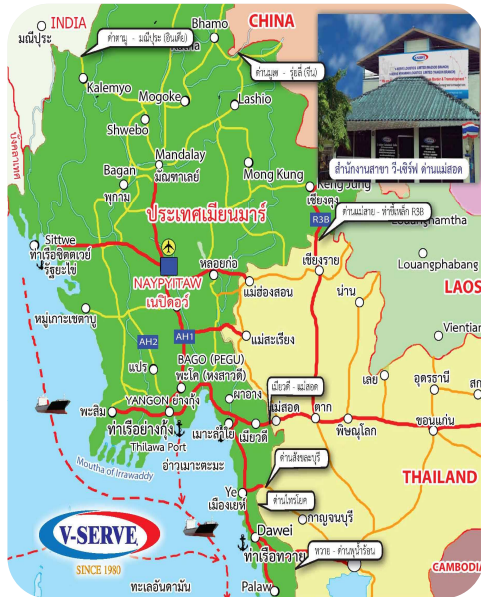
มีประชากร 53 ล้านคน ชายแดนติดต่อกับประเทศไทยตั้งแต่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตากกาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง รวมระยะทาง 2,202 กิโลเมตร

ศักยภาพ : ชายแดนยาว 2,202 กม. จังหวัดติดชายแดน 10 จังหวัด ด้านชายแดนหลัก แม่สอด-เมียวดี-ย่างกุ้ง/เชียงแสน-ท่าขี้เหล็ก-เนปีดอร์ ด้านถาวร 5 แห่ง/จุดผ่อนปรน 14 แห่ง ท่าเรือหลักคือ ท่าเรือย่างกุ้ง,ท่าเรือติละวา

การค้าผ่านชายแดนมูลค่า 214,694 ล้านบาท (ปี 2558) ได้ดุลการค้า -13,055.78 ล้านบาท อัตราขยายตัวถดถอย -15.79 %

การส่งออกไทย-เมียนมาร์ มูลค่า 140,757.55 ล้านบาท โดยเป็นการส่งออกผ่านชายแดนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 71.62 ของการส่งออกทั้งหมด

เศรษฐกิจ-การเมือง เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 5.5 รายได้เฉลี่ยต่อหัว 1,005 USD การเมืองมั่นคง รัฐบาลมีเสถียรภาพแบ่งอำนาจกับฝ่ายทหารชัดเจนประธานาธิบดี ทิน จ่อ (1 เมษายน 2559) นางอองซาน ซูจี เป็นที่ปรึกษาแห่งรัฐ



4) ประเทศเวียดนาม

ประชากร 90 ล้านคน เป็นประเทศไม่มีชายแดนทางแผ่นดินติดต่อกับไทยแต่มีพรมแดนทางทะเลติดต่อกับไทยต่อเนื่องจากปากอ่าวไทยจนไปถึงแหลมญวน

ศักยภาพ : เส้นทางค้าผ่านแดน ผ่านทางเส้นทางหมายเลข R9 (ไทย-ลาว) และเส้นทางหมายเลข R5 (ไทย-กัมพูชา) และ R10 (คลองใหญ่ ไทย-กัมพูชา) - ฮาเตียน - โฮจิมินห์ ท่าเรือหลักคือท่าเรือไฮฟองและท่าเรือไซ่ง่อน

การค้าผ่านแดนมูลค่า 50,662 ล้านบาท (ปี 2558) ได้ดุลการค้า 3,446 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 7.54

การส่งออกไทย-เวียดนาม ปี 2558 มูลค่า 301,215.33 ล้านบาท การส่งออกผ่านชายแดนเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.98

เศรษฐกิจ-การเมือง เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยประมาณร้อยละ 5.8 รายได้เฉลี่ยต่อหัว 1,872 USD การเมืองมั่นคงภายใต้ระบอบสังคมนิยม ประธานาธิบดี เจิ่น ดย๋ กวาง นายกรัฐมนตรี เหงียน ซวน ฟุก (เมษา 59)

เวียดนามเป็นทั้งคู่แข่งคู่ค้าหลัก เป็นฐานการผลิตระดับภูมิภาค นักลงทุนหลัก เช่น จีน เกาหลี ญี่ปุ่น สิงคโปร์ ไทย เวียดนามกำลังพัฒนาท่าเรือยกระดับเป็น World Main Port และมีแผนพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมีเคิล ได้เข้าเป็นสมาชิก TPP ซึ่งจะส่งผลด้านศักยภาพและการลงทุน



5) ประเทศมาเลเซีย

มีประชากร 28 ล้านคน ชายแดนติดต่อกับประเทศไทยตั้งแต่ จังหวัดสตูล สงขลา ยะลา และนราธิวาส รวมระยะทางเขตแดน 576 กิโลเมตร (ข้อมูล : NECTEC/แต่ละแหล่งข้อมูลไม่ตรงกัน) โดยมีโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเหล่านี้

ศักยภาพ : ชายแดนยาว 576 กม. จังหวัดติดชายแดน 4 จังหวัด ด้านชายแดนหลัก สะเตา-เปลิส-ป็นัง และด้านปาดังเบซา-เปลิส (ด้านรถไฟ) ท่าเรือหลัก ท่าเรือตันจุงเปเลปัส, ท่าเรือกลัง, ท่าเรือป็นัง

การค้าผ่านชายแดนมูลค่า 485,758 ล้านบาท (ปี 2558) ได้ดุลการค้า 14,339 ล้านบาท อัตราขยายตัว 2.26 %

การส่งออกไทย-มาเลเซีย มูลค่า 342,844.2 ล้านบาท เป็นการส่งออกผ่านชายแดนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 72.93 ของการส่งออกทั้งหมด

เศรษฐกิจ-การเมือง มาเลเซียเป็นทั้งคู่ค้าและคู่แข่ง รัฐบาลมีเสถียรภาพ เศรษฐกิจขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 5.2 รายได้เฉลี่ยต่อหัว 12,551 USD การเมืองมั่นคง นายกรัฐมนตรี – นาจิบ ราซัค (พ.ศ.2552-ปัจจุบัน) นโยบายประกาศตัวเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในปี 2020



6. โครงสร้างพื้นฐานทางถนนเป็นจุดแข็งของไทย

ในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ของภูมิภาค

จุดแข็งซึ่งไม่มีประเทศใดในอาเซียนเข้ามาแข่งขันเทียบเคียงกับไทยได้ คือการเป็นศูนย์กลางขนส่งทางถนนเชื่อมโยงประเทศต่างๆในภูมิภาคแผ่นดินใหญ่ของอาเซียน ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานทางถนนในประเทศของไทยอยู่ในระดับมาตรฐานโลกและเป็นแนวหน้าของภูมิภาค เนื่องจากภูมิรัฐศาสตร์ที่ตั้งของไทยอยู่ตรงกลางของภูมิภาคที่เป็นแผ่นดินใหญ่ของอาเซียน (Asean Mainland) ประกอบด้วยพม่า ไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ รวมทั้งจีนตอนใต้ การเชื่อมโยงโลจิสติกส์มีโครงสร้างพื้นฐานถนนระดับมาตรฐานทั้งระดับอาเซียนไฮเวย์และอาเซียนโรด (Asean Hi-way/Asean Road) อีกทั้งสะพานข้ามแม่น้ำโขง 4 แห่ง ไทย-สปป.ลาว สามารถเชื่อมต่อกับถนนทั้งในประเทศเวียดนามและประเทศจีน และสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดบึงกาฬกำลังอยู่ในระหว่างการศึกษา

นอกจากนี้ประเทศไทยเป็นสมาชิกในกลุ่มผู้ก่อตั้งธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) โดยมีประเทศจีนถือหุ้นร้อยละ 50 ซึ่งจะเป็นแหล่งทุนของการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาค

โครงข่ายทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค

- 1) เส้นทางเชื่อมโยงโครงข่ายเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ จากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายมีถนนคุนหมิง-งูลู่ หรือเรียกว่าถนน R3A ซึ่งเริ่มต้นจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงฝั่งสปป.ลาว ผ่านแขวงบ่อแก้ว แขวงหลวงน้ำทา ไปสู่ประเทศจีนตอนใต้ (สิบสองปันนา-คุนหมิง) โดยมีมูลค่าการค้าข้ามแดนไทย-จีนปีละประมาณ 55,000 ล้านบาท

นอกจากนี้โครงข่ายเหนือ-ใต้ ด้านประเทศไทยจากเชียงรายมีถนนมาตรฐานผ่านภาคใต้ข้ามด่านชายแดนหลักทั้งด่านปาดังเบซาร์-รัฐปะลิส และด่านสะเดา-บูกิตกาญูฮัตมไปสู่ท่าเรือปีนังอีกทั้งมีเส้นทางมอเตอร์เวย์ผ่านรัฐเกดะห์-อลอร์สตาร์สู่กรุงกัวลาลัมเปอร์ และสามารถเชื่อมต่อกับประเทศสิงคโปร์ (มูลค่าการค้าไทย-สิงคโปร์ปีละประมาณ 36,000 ล้านบาท)



- 2) โครงข่ายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) โดยมีเส้นทางหมายเลข R9 เชื่อมโยงจากเวียดนามตอนกลาง จังหวัดกว๋างตรี (ด่งฮา) ผ่านชายแดนลาวบาว ข้ามเข้าสู่ สปป.ลาว ด่านแดนสวรรค์-เมืองเซโปน-แขวงสะหวันนะเขต-ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหารผ่านจังหวัดขอนแก่น-อ.ชุมแพ-อ.หล่มสัก-พิษณุโลก-ตาก-และด่านแม่สอด ข้ามสะพานข้ามแม่น้ำเมยสู่ประเทศเมียนมาร์ที่จังหวัดเมียวดี ผ่านเมืองสำคัญ เช่น กอกาเร็ก-ผาอง-ตะเกอง-พะโค-และเข้าสู่นครย่างกุ้ง นอกจากนี้เส้นทางตะวันออกยังมีเส้นทาง R12 จากจังหวัดนครพนมข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ไปเมืองท่าแขก-แขวงคำม่วน-ด่านน้ำพาว ข้ามชายแดนไปเวียดนามตอนกลาง (เมืองฮาดิงห์)



- 3) **เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SOUTH ECONOMIC CORRIDOR)** เป็นเส้นทางซึ่งทางธนาคารเป็น การพัฒนาเอเชีย หรือ “ADB” ได้ผลักดันร่วมกับประเทศไทย-เมียนมาร์ และญี่ปุ่น เส้นทางในพม่าซึ่ง อยู่ระหว่างการหาผู้ร่วมทุนเริ่มจากท่าเรือทวาย จังหวัดดาเวระระยะทาง 134 กิโลเมตร เข้าถึง ชายแดนไทยบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี ผ่านนครปฐม-ปราจีนบุรี-สระแก้ว-อรัญประเทศ ข้าม ชายแดนกัมพูชาเข้าสู่เมืองปอยเปต ผ่านเส้นทางหมายเลข 5 ผ่านจังหวัดสำคัญ เช่น บันเตียเมียน เจย-พระตะบอง-กำปงชนัง-เข้าสู่นครพนมเปญ ข้ามแดนเวียดนามตอนกลางไปท่าเรือฮาทิงห์และ เมืองวิงห์



- 4) **เส้นทางถนนผ่านแดน (TRANSIT ROAD)** จากประเทศไทยมีเส้นทางถนนสามารถเชื่อมต่อจาก ประเทศเพื่อนบ้านไปประเทศที่ 3 เส้นทางที่สำคัญ เช่น
- (1) **ประเทศเมียนมาร์** จากรัฐชานทางเหนือผ่านด่านมูเซ-ลွ่ย์ลี่ติดต่อกับประเทศจีนตอนใต้ใช้ เส้นทาง R3 ไปจนถึงนครคุนหมิง นอกจากนี้มีเส้นทางถนนผ่านทิศตะวันตกเฉียงเหนือของ เมียนมา-รัฐมาแกว-รัฐสะกายผ่านด่านตามูเชื่อมโยงกับประเทศอินเดียภาคตะวันตก (มณีปุระ)
 - (2) **ประเทศสปป.ลาว** มีเส้นทาง R8, R9 และ R12 ติดต่อกับประเทศเวียดนามตอนกลาง และ ทางเหนือมีเส้นทาง R3A เชื่อมต่อไปสู่ประเทศจีนตอนใต้
 - (3) **ประเทศกัมพูชา** มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเวียดนามทางถนนผ่านจังหวัดสวายเรียง-โฮจิมินห์และเส้นทางหมายเลข R10 จากจังหวัดเกาะกง-สะเรอัมเบล-กำปอด ข้ามชายแดน เวียดนามสู่เมืองฮาเตียนและเข้าสู่นครโฮจิมินห์
 - (4) **ประเทศมาเลเซีย** มีเส้นทาง A2 ผ่านรัฐยะโฮร์บารูไปจนถึงประเทศสิงคโปร์

7. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์กลไกในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ภายใต้ความได้เปรียบจากที่ตั้งของประเทศไทยซึ่งแวดล้อมด้วยประเทศ CLMV-มาเลเซีย อีกทั้งมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ทั้งภายในและเส้นทางเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศเพื่อนบ้านในระดับที่แข่งขันได้ซึ่งการค้ำเน้นธุรกรรมโลจิสติกส์ทั้งการเคลื่อนย้าย-จัดเก็บ-กระจายสินค้าและบริการจำเป็นต้องอาศัยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service) เป็นกลไกขับเคลื่อน

อย่างไรก็ตามจุดด้อยของไทย คือ การพัฒนาแต่โครงสร้างพื้นฐานโดยไม่พัฒนาผู้ประกอบการซึ่งจะเป็นผู้ขับเคลื่อนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทยในภูมิภาคทำให้ภาคบริการโลจิสติกส์ของไทยมีความอ่อนแอส่วนใหญ่แข่งขันไม่ได้เป็นจุดอ่อนสำคัญต่อการเข้าสู่เออีซีของไทย ภายใต้การเปิดเสรีด้านการบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งประเทศสมาชิกต้องมีการเปิดไปก่อนหน้านี้แล้วแต่ให้ข้อเท็จจริงแต่ละประเทศสมาชิกโดยเฉพาะประเทศ “CLMV” รวมทั้งมาเลเซียและจีนต่างมีการนำมาตรการต่างๆมาใช้เพื่อกีดกันไม่ให้เกิดการแข่งขันกันเป็นด้วยความสะดวกเสรี

ดังที่กล่าวไปแล้วแต่ต้นว่าการเชื่อมโยงเศรษฐกิจผ่านโครงข่ายทางถนนไปประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค (CLMV+มาเลเซีย+สิงคโปร์+จีนตอนใต้) เป็นจุดแข็งของไทยด้วยมูลค่าการค้าผ่านแดนทางถนนในปี 2559 มูลค่า 1.157 ล้านล้านบาท โดยการส่งออกทางถนนไปประเทศ “CLMV” คิดเป็นร้อยละ 70 ของการส่งออกทั้งหมดที่ไปประเทศเหล่านี้การเข้าถึงศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศอาเซียนโดยเฉพาะ “CLMV” ซึ่งมีอัตราการขยายตัวของประเทศลาว, กัมพูชา, เมียนมาร์ เวียดนามเฉลี่ยร้อยละ 6-7 ส่งเสริมต่อโอกาสเป็นแหล่งลงทุนและตลาดที่สำคัญของไทยในอนาคต

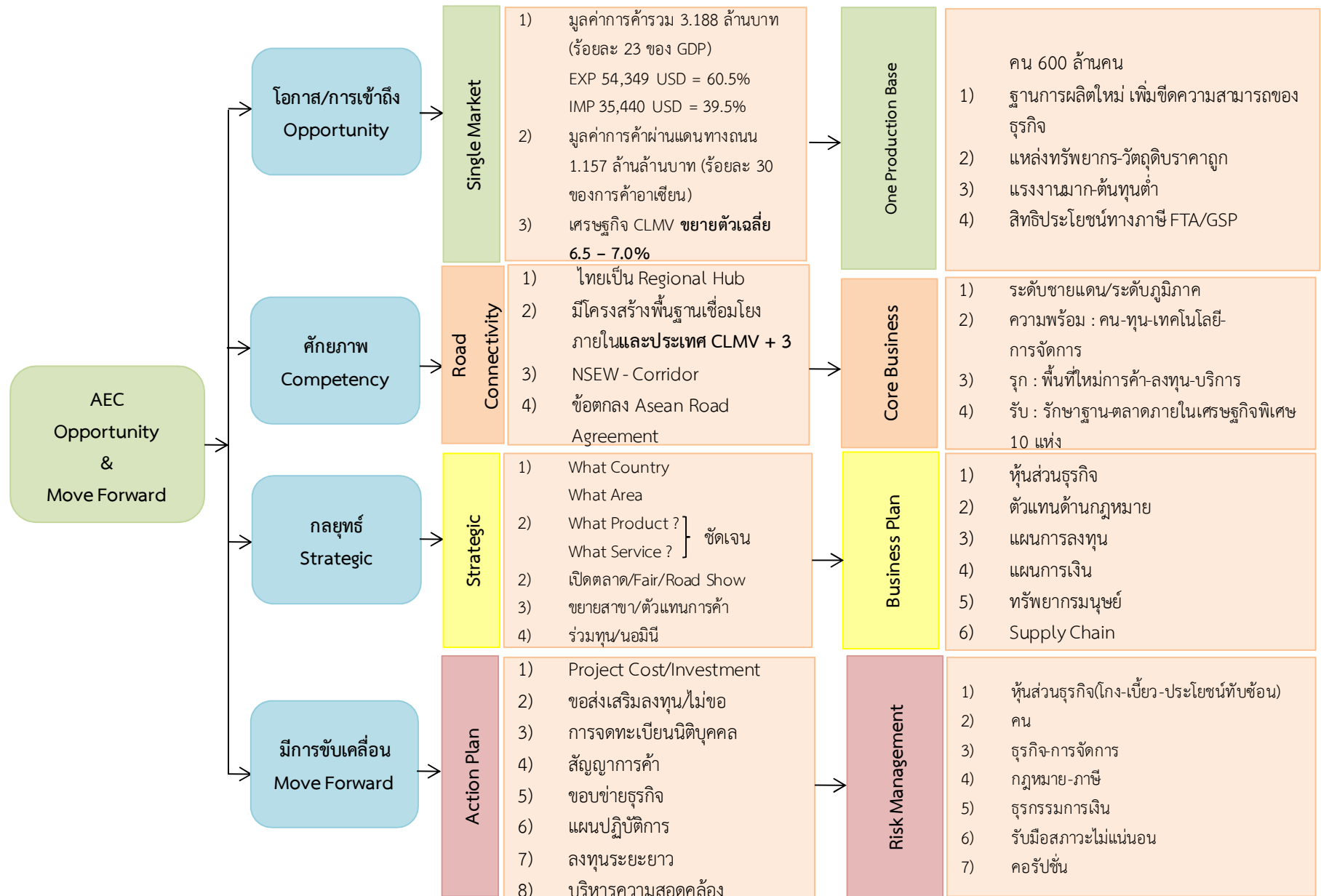
ประเด็นคือการเข้าถึงประโยชน์ของเออีซีจะต้องมีกลยุทธ์ด้วยการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยโดยเฉพาะท้องถิ่นในการเชื่อมต่อโดยใช้ด่านชายแดน 48 แห่ง อีกทั้งจุดแข็งของประเทศไทยมีพรมแดนยาว 5,326 กิโลเมตร ครอบคลุม 32 จังหวัด มีโครงสร้างพื้นฐานทั้งในประเทศและเชื่อมต่อเข้าไปเมืองเศรษฐกิจชั้นในของประเทศเพื่อนบ้าน

อย่างไรก็ตามการเข้าถึงโอกาสดังกล่าวจำเป็นต้องผลักดันศักยภาพของผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ของคนไทย ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและมาตรฐานการให้บริการในระดับภูมิภาคและระดับสากลและสามารถใช้ประโยชน์จากที่รัฐบาลมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์ของชาติ

ทั้งนี้ภายใต้การเป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ของภูมิภาค คงไม่ได้อยู่เพียงด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งดูเหมือนว่าจะเป็นความได้เปรียบของไทย มีความพร้อมทั้งถนน-สะพาน-ท่าเรือ และสนามบิน รวมทั้งสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) ที่จะสร้างในอนาคต ซึ่งทำให้ประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอาเซียน

ข้อได้เปรียบของประเทศไทยคือที่ตั้งอยู่ตรงศูนย์กลางของประเทศอาเซียนและมีเส้นทางเชื่อมโยงทางถนนที่จะไปสู่ประเทศอาเซียนในแผ่นดินใหญ่ (ASEAN Mainland) แต่ในด้านข้อด้อยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่เป็นรายเล็กมีปัญหาด้านแหล่งทุน การขาดเครือข่าย (NETWORK) ทุนและขีดความสามารถในการแข่งขันที่จำกัด จำเป็นที่จะต้องเร่งพัฒนาศักยภาพด้านบริการโลจิสติกส์ให้สามารถสนับสนุนเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่รวมทั้งการใช้ศักยภาพการใช้ของด่านชายแดนในการเป็นสปริงบอร์ดเข้าไปเชื่อมต่อกับเศรษฐกิจชั้นในของประเทศเพื่อนบ้านอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ผังโอกาสและการเข้าถึง AEC



ด้านชายแดนที่สำคัญ

1) ด้านชายแดนไทย-กัมพูชา : มูลค่าสินค้าผ่านแดน (ปี 2558) 124,312.64 ล้านบาท ได้ดุลการค้า 84,694.36 ล้านบาท



ด่านหาดเล็ก (ตราด)- เกาะกง (กัมพูชา) มูลค่าการค้าชายแดนนำเข้า 2,662.8 ล้านบาท ส่งออก 27,938.92 ล้านบาท



เส้นทางการค้ากัมพูชา



ด่านอรัญประเทศ - ปอยเปต-ศรีโสภณ (กัมพูชา)
มูลค่าการค้าชายแดนนำเข้า 11,434.90 ล้านบาท
ส่งออก 60,466.18 ล้านบาท



ท่าเรือสีหนุวิลล์

2) ด้านชายแดนไทย-สปป.ลาว : มูลค่าสินค้าข้ามแดน (ปี 2558) 176,474.54 ล้านบาท ได้ดุลการค้า 88,992.5 ล้านบาท



รถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน-ลาว

คุนหมิง - เวียงจันทน์ - หนองคาย - แก่งคอย - กทม.- มาบตาพุด



ด่านนครพนม-คำม่วน-วังหมี (เวียดนาม)



ด่านช่องเม็ก - ปากเซ (สปป.ลาว) - สะวายเรียง (กัมพูชา)

มูลค่าการค้าชายแดน
นำเข้า 2,791.70 ล้านบาท
ส่งออก 12,879.15 ล้านบาท



ด่านมุกดาหาร - สะหวันนะเขต-ดงฮา(เวียดนาม)
- ลังซอน - ผิวเซียง - หนานหนิง(จีน)

มูลค่าการค้าชายแดน
นำเข้า 26,616.27 ล้านบาท
ส่งออก 24,746.82 ล้านบาท



ด่านศุลกากรหนองคาย-เวียงจันทน์

มูลค่าการค้าชายแดน
นำเข้า 3,804 ล้านบาท ส่งออก 54,473.5



เส้นทาง R12 - ท่าเรือวังหมี (เวียดนาม)



ด่านเชียงของ - คุนหมิง (R3E)

มูลค่าการค้าชายแดน
นำเข้า 110.48 ล้านบาท
ส่งออก 4 265 94 ล้านบาท

3) ด่านชายแดนไทย-เมียนมาร์ : มูลค่าการค้าผ่านแดน (ปี 2558) 214,694 ล้านบาท ขาดดุลการค้า 13,056 ล้านบาท



ด่านแม่สอด-เมียวดี-ย่างกุ้ง (จ.ตาก)
มูลค่าการค้าชายแดนนำเข้า 51.59 ล้านบาท
ส่งออก 67,239.22 ล้านบาท



ด่านแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก-ตองยี-เนปีดอร์
(จ.เชียงราย) มูลค่าการค้าชายแดน
นำเข้า 159.6 ล้านบาท ส่งออก 9,042.75 ล้านบาท



ด่านพุน้ำร้อน-ทิกกี-ทวาย-เยห์
(จ.กาญจนบุรี)



ด่านสิงขร-มะริด (จ.ประจวบคีรีขันธ์) มูลค่า
การค้าชายแดน นำเข้า 27.31 ล้านบาท
ส่งออก 101.97 ล้านบาท



ท่าเรือระนอง -เกาะสอง (จ.ระนอง)
มูลค่าการค้าชายแดน นำเข้า 1,668.78 ล้านบาท
ส่งออก 16,604.75 ล้านบาท



เส้นทางขนส่งเมียนมาร์

4) ด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย : มูลค่าการค้าผ่านแดน (ปี 2558) 485,758.96 ล้านบาท ได้ดุลการค้า 14,339.92 ล้านบาท



ด่านสะเดา จ.สงขลา การค้าชายแดน
นำเข้า 179,232.42 ล้านบาท
ส่งออก 143,150.04 ล้านบาท



ด่านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา การค้าชายแดน
นำเข้า 51,008.25 ล้านบาท
ส่งออก 104,185.68 ล้านบาท



ด่านประกอบ จ.สงขลา



ท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซียขนส่ง
ยางพาราปีละประมาณ 300,000 TEU



เส้นทางการค้ามาเลเซีย

สามารถ Download PowerPoint ได้ที่ www.tanitsorat.com
สามารถติดตามรายงานฉบับนี้และบทความอื่นๆ ได้ที่
www.tanitsorat.com และ Facebook/Tanit.Sorat
รวมทั้งบทสัมภาษณ์ต่างๆ ได้ที่ Youtube.com โดยใช้คีย์เวิร์ด ดร.ธนิต โสรัตน์