

แผนการตลาดศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่ของ

นำเสนอกระทรวงคมนาคม

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการ V-SERVE GROUP

7 มกราคม 2552

การศึกษายุทธศาสตร์ด้านการตลาดของศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่ของ จะต้องเข้าใจในฐานะเป็นเส้นทางเลือกของการขนส่งทางแม่น้ำโขง โดยมีท่าเรือเชียงแสนเป็น Gateway สำหรับศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่จะเป็น Gateway ของการขนส่งทางบกในการเชื่อมโยงกับประเทศจีนทางถนน ดังนั้น จะต้องทำความเข้าใจถึงสถานะของเส้นทาง R3E ว่าไม่ใช่เป็นเพียงถนนที่เชื่อมโยงกับประเทศจีน แต่จะต้องเข้าใจถึงสถานะที่เป็นเส้นทางการค้าในการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ รวมทั้ง ลักษณะการปฏิสัมพันธ์เชิงอำนาจทางเศรษฐกิจระหว่างไทย กับประเทศจีน เนื่องจากเส้นทาง R3E ไม่ใช่มีปลายทางอยู่ที่ชายแดนของ สปป.ลาว แต่เป็นเส้นทางที่มีจุดหมายปลายทางสู่จีน ความสัมฤทธิ์ผลของศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่จึงไม่ควรให้ความสำคัญเพียงโครงสร้างพื้นฐาน แต่จะต้องให้ความสำคัญของเครือข่ายที่จะเชื่อมโยงกับเส้นทางขนส่งสินค้าไทยกับจีนตอนใต้ ภายใต้เส้นทางระเบียงเหนือ-ใต้ R3E จึงต้องมีความชัดเจนของแผน เป้าหมาย ผลลัพธ์ และมียุทธศาสตร์ ในฐานะ เป็นเส้นทางที่เป็นระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor Link) กับประเทศจีน ซึ่งมีนครคุนหมิงเป็นศูนย์กลางของจีนภาคใต้ กับภาคเหนือของประเทศไทย ทั้งนี้ ศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่จะรองรับสินค้าภายใต้เป็นเส้นทาง New Trade Lane คือเป็นเส้นทางการค้าใหม่ทางถนนของประเทศจีน เพราะจะเป็นเส้นทางหลักของไทยที่สั้นที่สุดที่จะเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนไปประเทศจีนตอนใต้ ด้วยระยะทาง 228 กิโลเมตร จากอำเภอเชียงของ (บ้านดอนมหาวัน) กับเมืองบ้านดอน (ฝ่งลาว) ในแขวงบ่อแก้ว กับแขวงหลวงน้ำทา โดยเส้นทางนี้น่าจะเป็นเส้นทางหลักของการลำเลียงสินค้าราคาถูกของจีนเข้าสู่ประเทศไทย รวมทั้ง สินค้าจากเวียดนามตอนเหนือก็จะเส้นทางนี้เป็นการระบายสินค้าเข้าสู่ประเทศไทย

ระยะทางของเส้นทาง R3E จากกรุงเทพ – คุนหมิง (ที่มา : จากเอกสารการประชุม GMS)

Routeing	Activity	Distance (Km)	Time
กรุงเทพฯ - เชียงราย	Transport	830	10 hrs
เชียงราย - เชียงของ	Transport	110	1.5 hr
เชียงของ - หัวทราย	Border crossing	N/A	-
หัวทราย - บ่อหิน	Transport	228	4 hrs
บ่อหิน - บ่อหาน	Border crossing	N/A	-
บ่อหาน - จังหง	Transport	330	6 hrs
จังหง - คุนหมิง	Warehouse Distribution	538	8 hrs
Total	N/A	2,036	-

ความสัมพันธ์ผลเชิงพาณิชย์ของศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่ของ

การวางยุทธศาสตร์ด้านการตลาดของศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่ของ จะเกี่ยวข้องกับการเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายพาหนะขนส่งของรถบรรทุกระหว่างไทยกับรถบรรทุกของประเทศจีน ในลักษณะที่เป็น ICD และเป็น CY Yard คือเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายพาหนะขนส่งจากไทยไปจีนและจากจีนมาไทย โดยเป็นการผลักดันให้เกิดอุตสาหกรรมแบบ Co-Production และเขตอุตสาหกรรมชายแดน จำเป็นจะต้องมีสถานที่รองรับสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าประเภท Bulk Cargoes มีการจัดพื้นที่เขตปลอดภาษี (Free Zone) รองรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่เป็น Transshipment ซึ่งในส่วนนี้จะเกี่ยวข้องกับ Hard Ware และ Infrastructure โดยกรมขนส่งทางบกน่าจะเข้ามาเป็นเจ้าภาพบริหารจัดการ โดยอาจใช้ต้นแบบ ICD ลาดกระบัง อย่างไรก็ดี การวางยุทธศาสตร์ศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่ ในฐานะเป็นเส้นทางขนส่งและกระจายสินค้าของภูมิภาค จะต้องกำหนดแผนงานด้านการตลาดร่วมกับแผนงานด้านโลจิสติกส์และการบูรณาการ โครงสร้างพื้นที่คมนาคมขนส่งทุกโหมด เพื่อให้เกิดการ Shift Mode ทั้งที่มีอยู่แล้วและโครงการในอนาคต โดยการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังและสนามบินสุวรรณภูมิ รวมทั้งระบบการขนส่งทางราง เพื่อให้สามารถต่อยอดเชื่อมโยงกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ซึ่งจะสร้างเสร็จในปี 2554 ทั้งนี้ จะต้องนำเส้นทาง East-West Economic Corridor ทั้งด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตากและสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของแผนการตลาด โดยให้เชื่อมโยงกับแผนย่อยดังนี้

- 1) **New Trade Lane** เส้นทางกระจายสินค้าส่งออกของไทยไปสู่ตลาดจีน ประเด็นสำคัญคือ สินค้าของไทยรายการใดบ้าง ที่มีศักยภาพในด้านต้นทุนและรูปแบบในการเข้าสู่ตลาดจีน
- 2) **Area Base** มีการศึกษาถึงกฎเกณฑ์และข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคของจุดหมายปลายทาง (Destination Focus) โดยศึกษาทั้งในระดับแขวงของ สปป. ลาว และในการเข้าถึงแต่ละมณฑลของประเทศจีน เพราะประเทศจีนมีพื้นที่กว้างขวางและประชาชนมีจำนวนมาก ทำให้มีความต้องการที่แตกต่างกันโดยสิ้นเชิง
- 3) **Commodities Base** จะต้องมีการศึกษาถึงสินค้าทั้งด้านเกษตร , เกษตรแปรรูป และสินค้าอุตสาหกรรม ว่าประเภทใดมีศักยภาพที่จะเข้าไปแข่งขันในตลาดของประเทศจีน และสินค้าประเภทใดที่ไทยอาจสูญเสียตลาด ทั้งในประเทศและชายแดน ซึ่งประเด็นนี้จะทำเป็นยุทธศาสตร์เชิงรุกและเชิงรับ และควรมีการจัดทำวิจัยเชิงลึก ออกมาเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการของไทยได้ทราบ
- 4) **Distribution Model** ต้องมีการศึกษาแนววิธีในการกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดจีน ซึ่งไม่ใช่หมายถึง เพียงแต่การขนส่ง แต่หมายถึงระบบการจัดส่งและส่งมอบแบบ Door to Door ซึ่งประเทศจีนมีระบบศุลกากร และการคำนวณภาษี ซึ่งยังไม่เป็นสากลรวมทั้ง ยังมีระบบ NTB ทั้งที่เป็นรูปแบบและไม่เป็นรูปแบบ ซึ่งการเข้าถึงตลาดจีนเป็นสิ่งที่ยากที่สุด

ความสำเร็จของศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่ของ จะต้องเชื่อมโยงให้เกิดเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมชายแดน รวมทั้ง เขตปลอดภาษีและคองานต่างด้าว (นอกโควต้า) ให้สามารถเคลื่อนย้ายเข้ามาทำงานในนิคมอุตสาหกรรมชายแดนแบบเข้าไป-เย็นกลับ โดยประเด็นของการใช้แรงงานต่างด้าวอย่างเสรี ภายใต้ข้อจำกัดของระเบียบด้านความมั่นคง จะเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้มีการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมเข้ามาในบริเวณอำเภอเชียงของ เนื่องจากยังมีอุตสาหกรรมที่ต้องใช้แรงงานเข้มข้น ซึ่งยังไม่พร้อมจะไปลงทุนเต็มรูปแบบในประเทศเพื่อนบ้าน แต่จะเป็นการใช้ศักยภาพเช่นด้านแรงงาน โดยนำวัตถุดิบไปประกอบ บรรจุ เช่น สิ่งทอ เพื่อผลิตเป็น Semi-Finished Goods แล้วนำกลับมาในประเทศไทย เพื่อมาผลิตในขั้นสุดท้าย

อุตสาหกรรมเป้าหมายด้านการตลาด

1. อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบประเภท Local Content
2. อุตสาหกรรมสิ่งทอซึ่งใช้แรงงานมาก Labour Content
3. อุตสาหกรรมประกอบชิ้นส่วน
4. เครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งถือเป็นการใช้ประโยชน์การเชื่อมโยง Value Chain กับต่างประเทศ
5. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับเครื่องเรือน เฟอร์นิเจอร์ที่ใช้วัสดุธรรมชาติ
6. อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป

องค์ประกอบความสัมฤทธิ์ผลของศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่ จะต้องมียุทธศาสตร์ประกอบดังต่อไปนี้

1. การเตรียมการของประเทศไทย ควรมีดังนี้
 - 1) การขนส่งไทย-ลาว-จีน (CBTA) ให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก โดยเฉพาะปัญหาค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ทั้งแขวงบ่อแก้วและหลวงน้ำทา โดยการเจรจาควรมีผลบังคับใช้ก่อนที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 จะแล้วเสร็จ
 - 2) จัดให้มีบริการศุลกากรแบบเบ็ดเสร็จ โดยนำวิธีการตรวจสินค้าที่เป็นแบบ OSS : One Stop Inspection ซึ่งประเทศไทยจะต้องเร่งให้มี พ.ร.บ. ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถออกไปตรวจสินค้านอกราชอาณาจักร ซึ่งประเทศลาวและจีนสามารถเจรจาได้แล้ว
 - 3) การเตรียมพื้นที่สำหรับกิจกรรมทางโลจิสติกส์ ที่จะเป็นแหล่งรายได้ของศูนย์กระจายสินค้าเชียงใหม่ ซึ่งควรเป็นพื้นที่ติดหรือใกล้บริเวณไหล่สะพานข้ามแม่น้ำ สำหรับเป็นศูนย์โลจิสติกส์ เช่น ศูนย์พักรถ (Truck Terminal) , ศูนย์กระจายและรวมรวมสินค้า (DC & CY Yard) โดยใช้พื้นที่ 500 ไร่ ภาย

ในศูนย์จะมีการให้บริการแบบครบวงจรและสามารถรองรับตู้สินค้าที่จะไหลเวียนจากจีน

- 4) การเชื่อมต่อการขนส่งไปยังท่าเรือฝั่งตะวันตก ซึ่งก็ต้องพิจารณาความเป็นไปได้ เพราะจีนมีทางเลือกในการใช้ท่าเรือน้ำลึกที่เป๋อไห่ ที่มีขนาดกว้างสี่แทนการใช้ท่าเรือแหลมฉบังนั้น
- 5) โครงการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งปัจจุบันมีการเลือกพื้นที่ ได้กำหนดจุดที่ ต.ศรีดอนชัย ต.สถาน อ.เชียงของ ห่างจากตัวเมืองเชียงของไปทางทิศใต้ราว 7 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 1.6 หมื่นไร่ แต่ต้องพิจารณาความเป็นไปได้ของโครงการว่ากลุ่มใดเป็นเป้าหมายที่จะย้ายฐานการผลิต
- 6) โครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมือง อ.เชียงของ เพื่อจะระบายรถที่จะมีมากขึ้นในอนาคต หากการก่อสร้างสะพานเสร็จ และถนนที่จะเชื่อม อ.เชียงแสน โดยขอให้กรมทางหลวงชนบทสร้างถนนอีก 2 สายให้เชื่อมกับถนนพหลโยธินที่ อ.เมือง เชียงราย ก่อนไปสู่ภาคกลางเพื่อรองรับการคมนาคมที่จะเพิ่มมากขึ้น
- 7) โครงการก่อสร้างทางรถไฟสาย ที่จะสามารถรองรับทางรถไฟกับ สปป.ลาว และกับประเทศจีนตอนใต้ ซึ่งต้องพิจารณาจากเส้นทางรถไฟของจีน ซึ่งกำลังก่อสร้างจากคุนหมิงลงได้ว่าจะมาเชื่อมกับประเทศไทยตรงไหน ซึ่งจีนมีโครงการพัฒนารถไฟเข้าไปในประเทศลาว จนถึงเวียงจันทน์ ซึ่งปัจจุบัน (มกราคม 2551) เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแร่ ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร ได้สร้างเกือบสมบูรณ์ ซึ่งทาง สปป.ลาว มีโครงการสร้างต่อไปจนถึงนครเวียงจันทน์ ก็จะส่งผลให้มีเส้นทางรถไฟเชื่อมจากไทยไปสู่ประเทศลาว และหากจีนมีการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมลงมาถึงเวียงจันทน์ในอนาคต ก็สามารถขนส่งสินค้าทางรางได้

2. การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในระดับต่าง ๆ

- 1) ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพขนส่งสินค้าผ่านแดน (Cross Border Logistics) การค้าชายแดนในปัจจุบันของประเทศเพื่อนบ้าน ยังขาดผู้ประกอบการในระดับท้องถิ่น ที่มีความเข้าใจที่ดีพอเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ทำให้มีปัญหาเกี่ยวกับการส่งมอบที่ตรงเวลาและสินค้ามักจะเสียหายและสูญหายระหว่างการขนส่ง รวมทั้งปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความไม่เข้าใจเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรระเบียบและข้อบังคับของแต่ละประเทศ ทำให้สินค้าส่วนใหญ่ไปอยู่นอกระบบ โดยไม่ดำเนินพิธีการศุลกากรที่ถูกต้อง จำเป็นต้องพัฒนาผู้ประกอบการท้องถิ่นซึ่งอยู่ช่วงรอยต่อชายแดนของแต่ละประเทศให้มีขีดความสามารถในการบริหารที่เกี่ยวกับศุลกากร คลังสินค้าขนาดเล็ก และขนส่งทางถนน รวมถึงพาหนะอื่นๆ

- 2) ยุทธศาสตร์การเพิ่มขีดความสามารถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (**International Logistics Service**) การขนส่งระหว่างประเทศจากผู้ผลิตในประเทศหนึ่งไปยังผู้ซื้ออีกประเทศหนึ่งซึ่งอยู่ในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านยังมีผู้ให้บริการยังมีน้อยราย ขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับเส้นทางขนส่ง โดยเฉพาะยังขาดเครือข่ายทั้งในระดับท้องถิ่น (Regional Network Alliance) เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่น (Reliability) และการประกันความเสียหายที่เป็น "Insurance & Liability" นอกจากนี้ จะต้องพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตามเส้นทางขนส่ง โดยการเสริมสร้างให้ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการขนส่งและส่งมอบสินค้าในระดับ Place to Place ซึ่งเป็น การขนส่งทางไกลระหว่างประเทศคู่ค้า จำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาเครือข่าย และความรู้ความเข้าใจด้านเอกสารระดับการขนส่งระหว่างประเทศ
- 3) การเป็นประตูเศรษฐกิจของภูมิภาค (**Regional Gateway**) จำเป็นจะต้องมี ข้อตกลงการขนส่งผ่านแดน ทั้งที่เป็น Transit และ Transshipment คือการขนส่งที่ต้องมีการเปลี่ยนพาหนะในการขนส่ง สามารถให้บริการไปสู่ประเทศที่ สามในลักษณะที่เป็น "Door to Door Delivery" ซึ่งแนวโน้มของการขนส่งและ ส่งมอบสินค้าของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคจะมีการซื้อและขายในปริมาณที่ มากขึ้น โดยรูปแบบการขนส่ง "Multimodal Transport" จะเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสม จึงจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนา การให้บริการโลจิสติกส์มีขีด ความสามารถในการให้บริการเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการของประเทศจีน
- 4) การสร้างผลิตภัณฑ์บริการโลจิสติกส์ จะต้องชัดเจนเกี่ยวกับ **Product Service** ของศูนย์กระจายสินค้าเชิงของ เช่น
- ศูนย์พักรถ Truck Terminal / Truck Stop
 - ศูนย์เปลี่ยนถ่ายพาหนะขนส่งประจำภูมิภาค Intermodal Shift Mode Center
 - ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า DC : Distribution Center
 - ศูนย์รวบรวมตู้และบรรจุตู้ Container CY Yard / ICD
 - ศูนย์บริการเปลี่ยนหัวลาก และรวบรวมสินค้าให้เต็มรถหรือให้บริการขนส่งเที่ยวเปล่า Back Haul
 - ศูนย์ให้บริการงานโลจิสติกส์ Corridor Logistics Center ตามจุดเชื่อมโยงที่เป็นประตูเศรษฐกิจ ซึ่งจะให้บริการงานที่เกี่ยวข้องกับศุลกากร

3. การส่งเสริมเพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมระหว่างศูนย์กระจายสินค้าและการใช้ประโยชน์ของเส้นทาง R3E

- 1) การส่งเสริมให้มีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้ในธุรกรรม ของผู้ประกอบการให้บริการในระหว่างกลุ่มประเทศ ACMECS
 - **GPS** : ควรมีการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีการติดตั้ง GPS และโปรแกรม Software ซึ่งจะสามารถใช้ในการติดตามพาหนะขนส่งซึ่งจำเป็นต้องอาศัยเครือข่ายดาวเทียมซึ่งยังเป็นปัญหาในบางประเทศในกลุ่ม ACMECS ซึ่งเครือข่ายยังไม่สามารถให้บริการในทุกพื้นที่
 - **RFID** เป็นเทคโนโลยี ที่จะนำมาใช้กับ electronic seal จำบรรจุข้อมูลสินค้า และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร ขณะนี้ยังไม่มีประเทศใดใน ACMECS และอาเซียนได้นำเข้ามาใช้ เนื่องจากยังมีต้นทุนที่สูง
 - **e-Customs** ความแข็งแรงส่งเสริมให้ผู้ประกอบการในประเทศที่พร้อมมีการนำระบบ ebXML มาใช้ในธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานศุลกากรซึ่งการที่จะพัฒนาไปสู่ระบบ SSI จำเป็นที่จะต้องพัฒนา e-customs และ e-Logistics
- 2) เร่งแก้ไขระเบียบขนส่งข้ามแดนที่แต่ละประเทศ ซึ่งมีข้อตกลงระดับ GMS และอาเซียน และในทางปฏิบัติยังไม่สามารถใช้ให้เกิดผลในทางรูปธรรม ซึ่งต้องมีการเร่งในการทำ Truck Visa และ Driver Visa รวมทั้ง ระเบียบทะเบียนป้ายรถบรรทุก ซึ่งยอมให้เข้าไปในประเทศต่างๆ
- 3) **SSI: Single Stop Inspection** ภาครัฐของแต่ละประเทศจะต้องเร่งทำความเข้าใจให้เกิดเป็นผลโดยเร็วเนื่องจากพิธีการศุลกากรของแต่ละประเทศจะมีการตรวจที่มีการซ้ำซ้อนมีความล่าช้าซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญ
- 4) **e-Logistics** ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจะต้องมีการเร่งพัฒนาและส่งเสริมให้มีการในระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในธุรกรรมการขนส่งข้ามแดนและการขนส่งข้ามพรมแดนและการขนส่งระหว่างประเทศโดยให้ครอบคลุมทั้งกระบวนการ Customs Immigration freight transport
- 5) ส่งเสริมให้มีการเคลื่อนย้ายฐานการผลิตไปอยู่ระหว่างรอยต่อของแต่ละประเทศ เพื่อให้เป็นการส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มของการใช้ทรัพยากรและประโยชน์ของพื้นที่ซึ่งจะเป็นผลประโยชน์ร่วมกัน
- 6) ให้ภาครัฐมีการบูรณาการหน่วยราชการที่เป็นเจ้าภาพโดยตรง ในการที่จะส่งเสริมและจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในการให้ภาคเอกชนให้เข้าไปใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ด้านการเกษตร , ด้านพลังงาน ที่เกี่ยวกับทรัพยากรด้านการพัฒนาโครงสร้างโลจิสติกส์ ฯลฯ
- 7) เกี่ยวกับเรื่อง การขนส่งข้ามแดนไปประเทศที่สาม (Transshipment) ปัจจุบันยังไม่มีข้อตกลงทั้งกับประเทศพม่า , เวียดนาม ซึ่งสินค้าจากประเทศ

สิงคโปร์ และมาเลเซีย ใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านไปสู่ประเทศใน ACMECS เช่น ประเทศพม่า ขณะที่ประเทศไทยใช้ประเทศลาวและเวียดนามเป็นทางผ่าน ไปประเทศจีน ปัจจุบันมีข้อตกลงใช้เส้นทางหมายเลข 9 ไปแค่ลาวบาว จึงควรเร่งทำความตกลงในเรื่องดังกล่าว

- 8) **ควรจะมีการยกเลิกภาษีนำเข้า** เกี่ยวกับธุรกิจที่ไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ภาคเอกชนย้ายฐานการลงทุน ซึ่งควรจะมีหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรง
- 9) **โครงการความร่วมมือกับ สปป.ลาว** เพื่อให้เกิดเครือข่ายทางด้านธุรกรรม การค้าและบริการ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ภาคเอกชนไม่สามารถดำเนินธุรกรรมได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากการขาด Reliability และ Liability หากต้องการส่งเสริมให้เกิดการค้า การลงทุน และการใช้ประโยชน์ร่วมกันที่เป็น Win-Win จำเป็นจะต้องมีโครงการเสริมสร้างเครือข่าย โดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้
 - **โครงการอบรมและดูงานในประเทศไทย** ให้ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ การอบรมความรู้และดูงานในประเทศไทย โดยเชิญนักวิชาการและผู้ประกอบการมาเป็นวิทยากร พร้อมทั้งเยี่ยมชมกิจการ ซึ่งนอกเหนือจากให้ผู้ประกอบการของ สปป.ลาว ได้สามารถฝึกทักษะแล้วยังเป็นการสร้างความสัมพันธ์ ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างเครือข่ายทางธุรกิจ
 - **โครงการศูนย์บ่มเพาะ (Logistics Incubate)** โดยการร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรภาคเอกชนในการจัดทำศูนย์บ่มเพาะนักธุรกิจ โดยจัดเป็นหลักสูตรถาวร ให้มีทั้งวิชาการด้านการผลิต การบริการ และ โลจิสติกส์ ซึ่งก็จะก่อให้เกิดความร่วมมือเป็นเครือข่ายที่ยั่งยืน
