



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ การศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทาง
มะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
The Study on Feasibility Industrial in Myeik Republic of the Union of
Myanmar – Sing Khon Checkpoint Prachuapkhirikhan

โดย

ดร.วิติยา

ปิดตังนาโพธิ์

ดร.บุญทรัพย์

พานิชการ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภูพงษ์

พงษ์เจริญ

กันยายน 2557

สัญญาเลขที่ RDG5650028

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ การศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทาง
มะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
The Study on Feasibility Industrial in Myeik Republic of the Union of
Myanmar – Sing Khon Checkpoint Prachuapkhirikhan

โดย

ดร.วิติยา	ปิดตังนาโพธิ์	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร
ดร.บุญทรัพย์	พานิชการ	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภูพงษ์	พงษ์เจริญ	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช. – สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ด้วยตัวแบบเพชร (Diamond Model) และตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model) ในการค้นหาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ จากผลการวิจัยพบว่าอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพคือ อุตสาหกรรมประมงและปาล์มน้ำมัน จากนั้นจึงทำการศึกษาของกระบวนการโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมประมงและปาล์มน้ำมันเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการ จากการศึกษาพบว่าเมืองมะริดเหมาะสมสำหรับการเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำและประเทศไทยเหมาะสมในการเป็นอุตสาหกรรมแปรรูป โดยการเป็นอุตสาหกรรมกลางน้ำ อีกทั้งวิเคราะห์พื้นที่ที่มีผลกระทบคือ จังหวัดระนอง หากมีการเปิดด่านสิงขรเกิดขึ้น จากการศึกษาวิเคราะห์การบูรณาการปัจจัยตัวขับเคลื่อนโลจิสติกส์ส่งผลให้งานวิจัยมีข้อเสนอแนะหลักในการให้ด่านสิงขรมีการเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร พร้อมกับพัฒนาเส้นทางการค้าควบคู่ไปกับการพิจารณาพื้นที่บริเวณด่านให้มีการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน ประเภทโรงผลิตสินค้า (Bonded Warehouse) หรือเขตปลอดภาษีอากร (Free Trade Area) บริเวณชายแดน และแสดงการเปรียบเทียบของเส้นทางโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในปัจจุบันกับในอนาคตที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางการค้าคมนาคมและเปิดด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวรต่อไป

Abstract

This research aims to study on feasibility industrial in Myeik Republic of the Union of Myanmar – Sing Khon Checkpoint Prachuapkhirikhan by using the Diamond model to analyze as well as using the Five forces model to seek for potential industry. It was found that the potential industries were fishing and palm oil. After that, the logistics process of palm oil was studied in order to find ways for efficient management development. From this study, it was found that Myeik is a suitable place in being an industrial starting point. In addition, Thailand is a suitable place in being an industrial processing which is the middle point. Moreover, the analysis of area affected stated that Ranong province would be the one if Dan Singkorn was open. From the analysis of the logistics moving factor integration, it was found that this has resulted in making this research to have some main suggestions in pushing Dan Singkorn to be opened as an immigration point permanently as well as developing trading route and the area around there to have “Bonded Warehouse” or to be a free trade area along the border and also making this research to have a display of comparison of potential industrial logistics route in the present and in the future which will happen as soon as there is a development of transportation route and an opening of Sing Khon Checkpoint as a permanent immigration point.

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนของประเทศไทยได้กำหนดให้ด้านการค้าชายแดนเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคม ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การบริการ การท่องเที่ยว รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการค้าของไทยในอนาคต ซึ่งในการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมสำหรับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้ศึกษาและพิจารณาองค์ประกอบของการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมสำหรับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางนี้โดยใช้ตัวแบบเพชร (Diamond Model) และตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model)

ในการวิเคราะห์ตัวแบบเพชร (Diamond Model) จากปัจจัยหลักที่แวดล้อมทั้ง 4 ด้าน คือ ปัจจัยด้านการผลิต ปัจจัยด้านอุปสงค์ ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์โครงสร้างและการแข่งขัน และปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน รวมทั้งวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากปัจจัยภายนอกอันได้แก่ บทบาทของภาครัฐและโอกาสต่างๆ รวมถึงข้อมูลสนับสนุนต่างๆ เพื่อหาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จึงสามารถสรุปได้ว่าหากด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เปิดเป็นด่านถาวร อุตสาหกรรมที่จะมีศักยภาพในเส้นทางนี้คือ อุตสาหกรรมประมงและอาหารทะเลแปรรูป และอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน ซึ่งสามารถสรุปเหตุผลสำคัญได้ดังนี้

1.การวิเคราะห์ตัวแบบเพชร (Diamond Model) เส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์-ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งแสดงดังภาพ 1 การวิเคราะห์ตัวแบบเพชร (Diamond Model) เส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์-ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และมีรายละเอียดได้ดังนี้

1.1 ยุทธศาสตร์, โครงสร้าง และบริบทการแข่งขัน

- ยุทธศาสตร์การค้าชายแดน ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ภาคกลาง แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) นโยบายด้านการพัฒนาประเทศของเมียนมาร์ : แผนพัฒนา 30 ปี (พ.ศ. 2543/4 - 2573/4)
- ผู้ประกอบการไทยมีความพร้อมในด้านการลงทุนและมีความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมประมงและแปรรูปอาหารทะเลไทย และอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน
- มีการรวมกลุ่มระดับอุตสาหกรรม เช่น สมาคมการประมง และสมาคมปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มแห่งประเทศไทย

1.2 ปัจจัยด้านอุปสงค์

- มีศักยภาพตลาดในการรองรับการขยายตัวทางการค้า
- แนวโน้มรายได้ของประชาชนอยู่ในเกณฑ์ดี
- มีศักยภาพในการแปรรูปอาหารทะเลเป็นที่ยอมรับในตลาดต่างประเทศ
- มีความต้องการใช้ปาล์มน้ำมันเพื่อการแปรรูปสำหรับบริโภคและเพื่อการผลิตไบโอดีเซลเพิ่มขึ้น

- 1.3 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน
 - ประเทศไทยมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมประมงและแปรรูปอาหารทะเลที่เข้มแข็ง เช่น แพลลา ห้องเย็น โรงน้ำแข็ง อาหารทะเลแช่แข็ง เป็นต้น
 - ประเทศไทยมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันที่มีศักยภาพ
- 1.4 ปัจจัยด้านการผลิต
 - ทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญและมีจำนวนมากคือ ปาล์มน้ำมันและประมง
 - โครงสร้างพื้นฐานโดยรวมมีความพร้อมในการรองรับการค้าระหว่างประเทศ
 - สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตจากปาล์มน้ำมันและประมง โดยใช้วัตถุดิบและแรงงานจากประเทศเมียนมาร์ได้
 - ฝั่งประเทศเมียนมาร์มีแรงงานมากและค่าแรงถูก
 - ประเทศไทยมีความพร้อมด้านเงินทุนและประเทศเมียนมาร์มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการขยายตัวถนนและไฟฟ้าฝั่งประเทศเมียนมาร์อยู่ในช่วงดำเนินการพัฒนา
- 1.5 รัฐบาล
 - มีนโยบายและยุทธศาสตร์ส่งเสริมด้านการค้าระหว่างประเทศและด้านการลงทุนซึ่งก่อให้เกิดการพัฒนาในเส้นทางและส่งเสริมอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้น เช่น แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ยุทธศาสตร์พัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ในการยกระดับด้านสิงขรเป็นด่านถาวร รวมถึงแผนพัฒนา 30 ปี ของประเทศเมียนมาร์
- 1.6 โอกาส
 - มียุทธศาสตร์ความร่วมมือในระดับอนุภาค ได้แก่ AEC, GMS, ACMECS และ BIMSTEC

2. ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model) ในอุตสาหกรรมประมง ซึ่งแสดงดังภาพ 2 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ ในอุตสาหกรรมประมง และมีรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้ดังนี้

2.1 อำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบ แรงผลักดันจากอำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบมีน้อยเนื่องจากมีผู้ผลิตรายย่อยเป็นจำนวนมาก และไม่มีการรวมตัวกันเป็นสมาคมหรือองค์กรเพื่อผูกขาดตลาด การแข่งขันจึงเป็นไปตามกลไกตลาด

2.2 การแข่งขันระหว่างธุรกิจที่มีอยู่ในอุตสาหกรรม แรงผลักดันจากจำนวนคู่แข่งซึ่งมีมากทำให้การแข่งขันในอุตสาหกรรมอยู่ในระดับสูง แต่เนื่องจากอุตสาหกรรมมีการรวมกลุ่มเพื่อการค้า และมีการควบคุมสินค้าให้มีคุณภาพ รวมถึงมีการขยายตัวของตลาดทั้งต่างประเทศและในประเทศ ดังนั้นแรงผลักดันจากการแข่งขันจึงยังส่งผลกระทบต่อไม่มากนัก

2.3 การคุกคามของสินค้าหรือบริการทดแทน แรงผลักดันจากการถูกแทนที่โดยสินค้าทดแทนอื่นอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำ เนื่องจากผู้บริโภคจำนวนมากมีพฤติกรรมการบริโภคที่นิยมบริโภคสินค้าประมงและผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปมากกว่าสินค้าที่ทดแทนได้อย่างอื่น

2.4 อำนาจการต่อรองของผู้ซื้อ แรงกดดันที่เกิดจากอำนาจการต่อรองของประเทศผู้ซื้อซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศพัฒนาแล้วอยู่ในระดับค่อนข้างมาก โดยมีการกำหนดเงื่อนไขการส่งมอบที่เข้มงวด และการกำหนดมาตรฐานการนำเข้าที่สูง

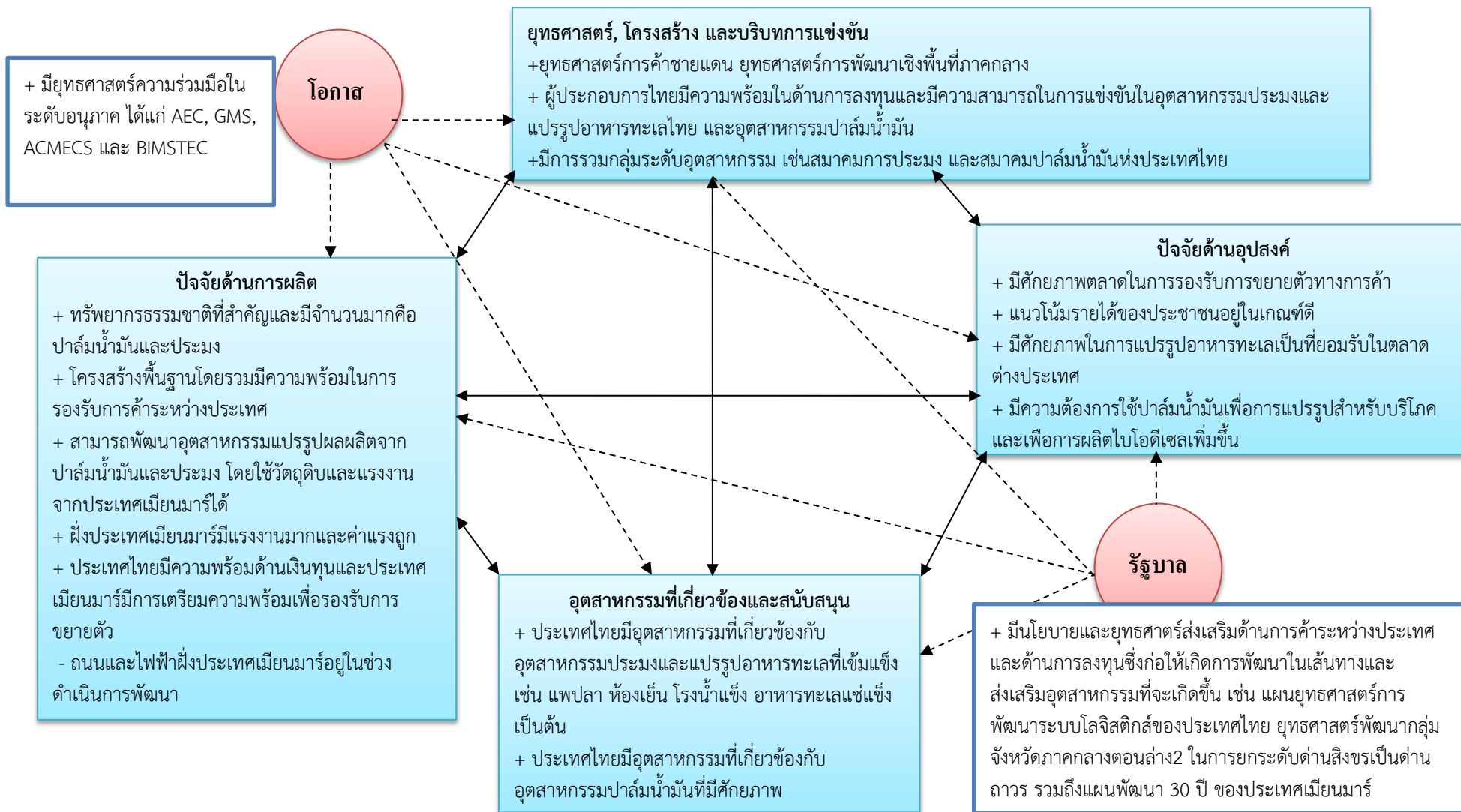
2.5 การคุกคามของผู้เข้ามาใหม่ แม้ว่า การเข้าสู่ตลาดของกลุ่มแข่งรายใหม่ไม่ยากนัก แต่อุตสาหกรรมประมงของไทย มีศักยภาพในการพัฒนาองค์ความรู้ กระบวนการผลิต การรักษาคุณภาพ มาตรฐานด้านอาหารและความปลอดภัยได้ดีที่สุดในอาเซียน ซึ่งทั่วโลกให้การยอมรับ สามารถแข่งขันได้ จึงทำให้แรงผลักดันจากผู้เข้ามาใหม่มีผลน้อย

3.ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model) ในอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน ซึ่งแสดงดังภาพ 3
ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ ในอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน และมีรายละเอียดในการวิเคราะห์ได้ดังนี้

3.1 อำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบ แรงผลักดันจากอำนาจการต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบส่วนใหญ่ มีอำนาจต่อรองค่อนข้างน้อย ในช่วงที่มีปริมาณผลผลิตปาล์มน้ำมันออกสู่ตลาดมากจนล้นตลาด ผู้ขายปัจจัยการผลิตหรือเกษตรกรไม่มีอำนาจในการต่อรองด้านราคา โรงงานแปรรูปจึงสามารถเลือกซื้อปาล์มน้ำมันที่มีคุณภาพและราคาถูกได้ง่าย และหากเป็นช่วงที่ปริมาณผลผลิตขาดตลาด ผู้ขายวัตถุดิบอาจมีอำนาจในการต่อรองด้านราคาบ้างแต่ไม่มากนัก เนื่องจากผู้ผลิตยังสามารถนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศได้

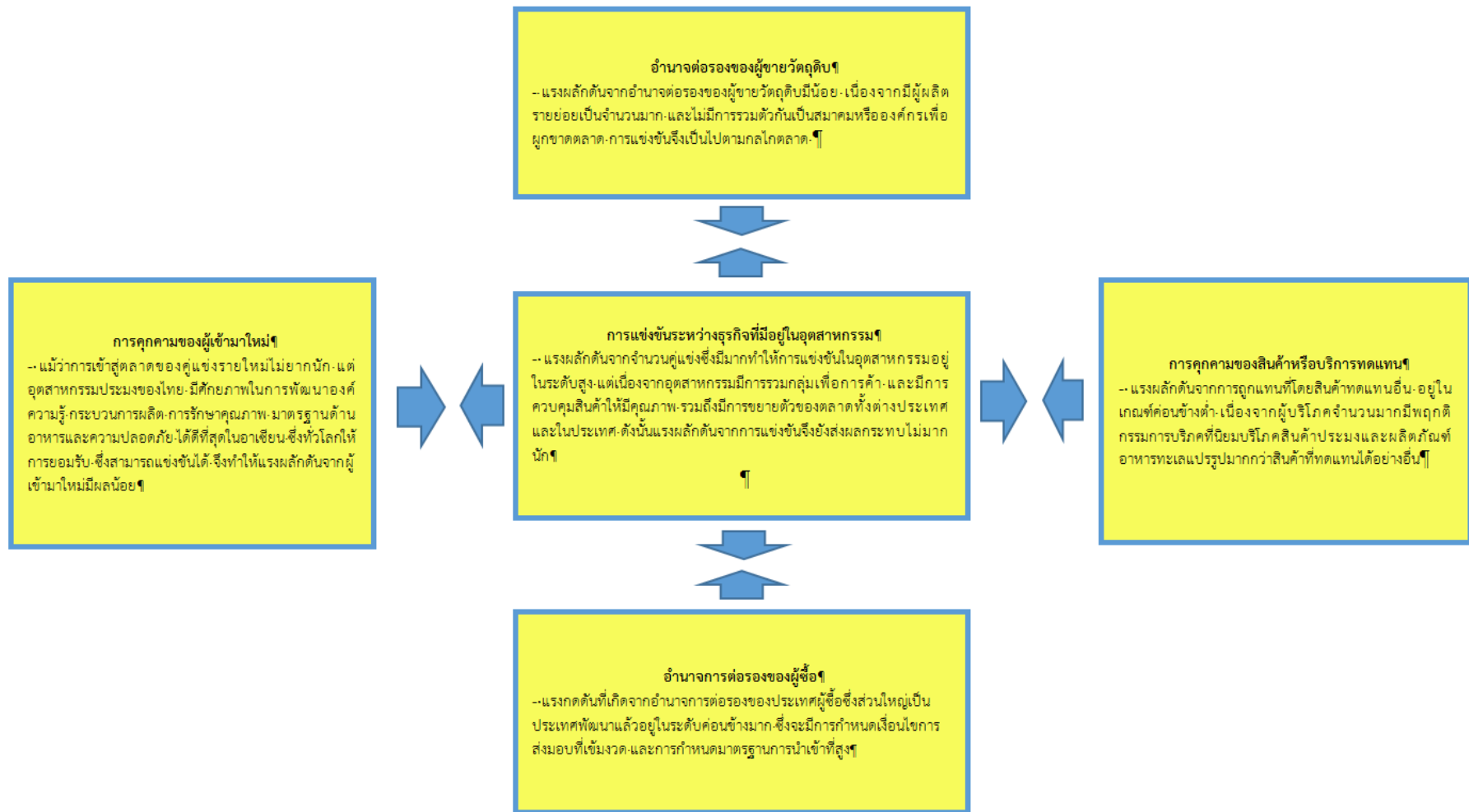
3.2 การแข่งขันระหว่างธุรกิจที่มีอยู่ในอุตสาหกรรม แรงผลักดันจากการแข่งขันระหว่างธุรกิจในอุตสาหกรรมมีค่อนข้างมาก เนื่องจากอุตสาหกรรมมีต้นทุนคงที่สูง ทำให้ผู้ที่เข้ามาอุตสาหกรรมนี้ ไม่สามารถออกจากอุตสาหกรรมได้โดยง่าย ส่งผลให้สภาวะการแข่งขันในตลาดค่อนข้างรุนแรง มีการแข่งขันกันด้วยกลยุทธ์ทางด้านราคาซึ่งมีผลต่อการทำกำไรการคุกคามของสินค้าหรือบริการทดแทน แรงผลักดันจากการคุกคามของสินค้าทดแทนจะมีค่อนข้างมาก เนื่องจากมีสินค้าที่ใช้แทนกันได้เยอะมาก คือ น้ำมันถั่วเหลือง น้ำมันรำข้าว น้ำมันเรปซีด และน้ำมันทานตะวัน นอกจากนี้ความต้องการผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้ผลิตพัฒนาผลิตภัณฑ์น้ำมัน รำข้าวออกสู่ตลาดมากขึ้น

3.3 อำนาจการต่อรองของผู้ซื้อ แรงกดดันที่เกิดจากอำนาจการต่อรองของผู้ซื้อที่เป็นผู้บริโภคจะมีอำนาจต่อรองมาก เพราะมีผลิตภัณฑ์ให้เลือกหลากหลาย สำหรับปัจจัยที่ผู้บริโภคใช้ในการตัดสินใจเลือกซื้อคือ ราคา รสชาติ และตราสินค้า ซึ่งผู้บริโภคนิยมเลือกซื้อสินค้าที่มีราคาไม่สูง และมักจะเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ที่คุ้นเคย



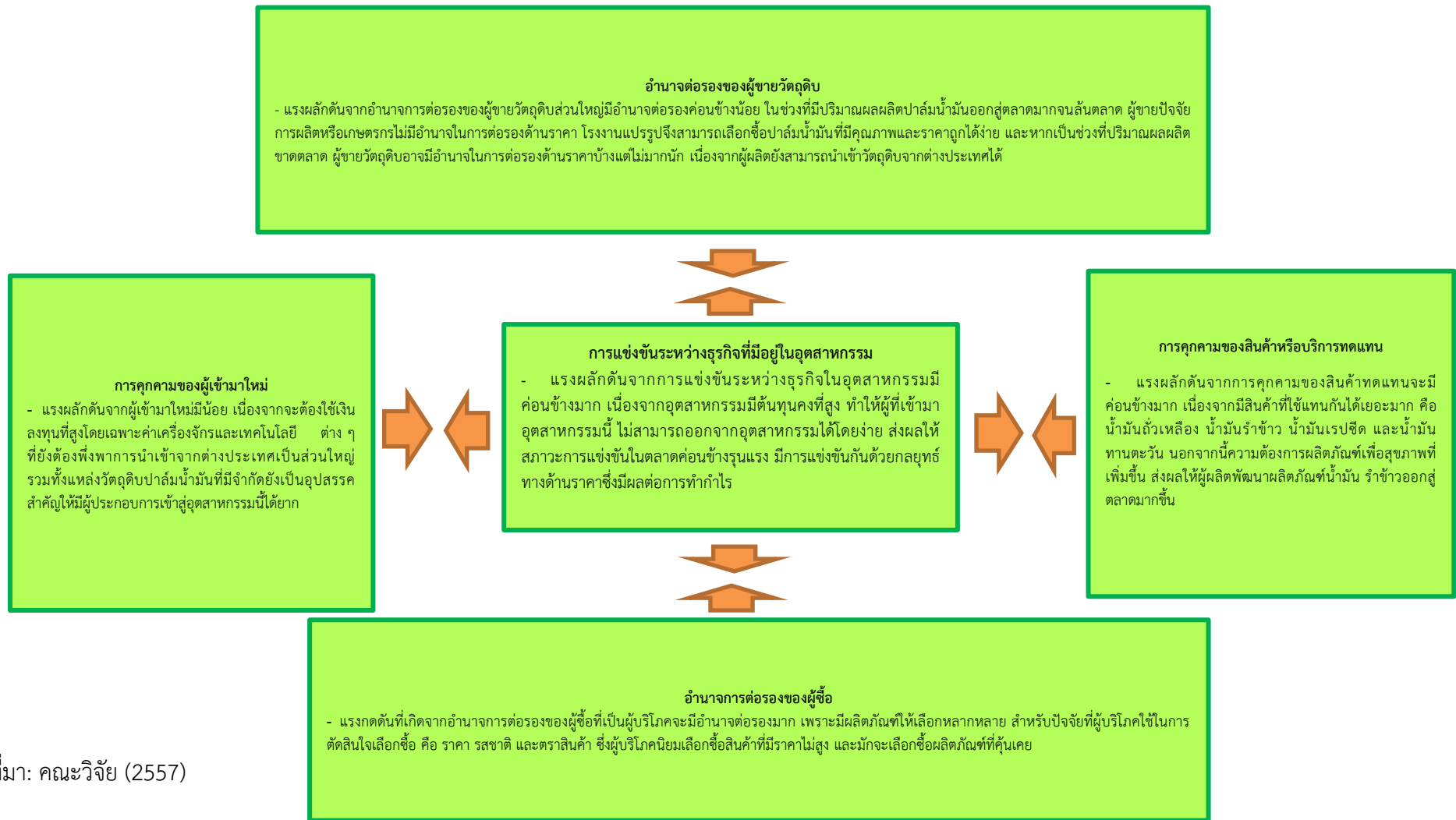
ภาพ 1 การวิเคราะห์ตัวแบบเพชร (Diamond Model) เส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์-ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ที่มา: คณะผู้วิจัย (2557)



ภาพ 2 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ ในอุตสาหกรรมประมง

ที่มา: คณะวิจัย (2557)



ที่มา: คณะวิจัย (2557)

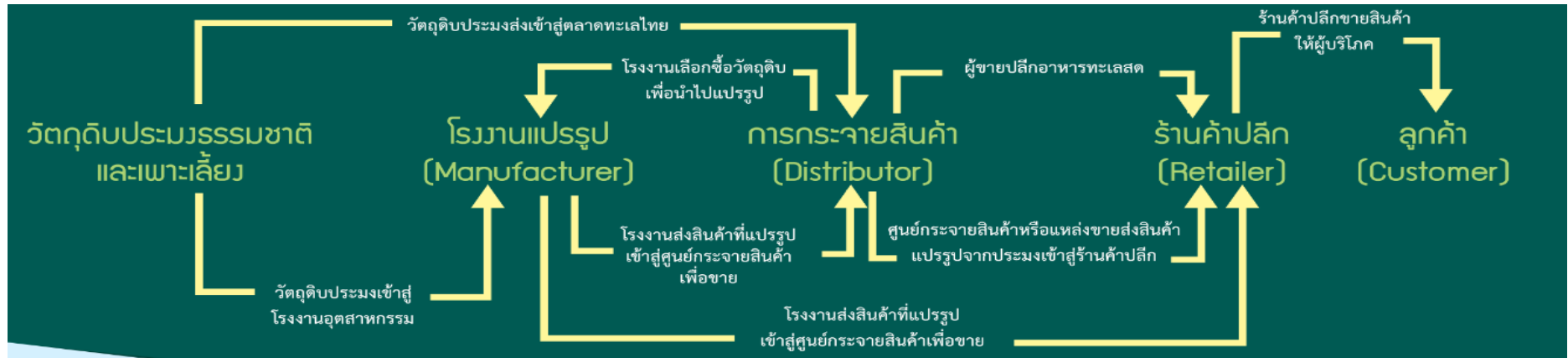
3.4 การคุกคามของผู้เข้ามาใหม่ แรงผลักดันจากผู้เข้ามาใหม่มีน้อย เนื่องจากจะต้องใช้เงินลงทุนที่สูงโดยเฉพาะค่าเครื่องจักรและเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ รวมทั้งแหล่งวัตถุดิบปาล์มน้ำมันที่มีจำกัดยังเป็นอุปสรรคสำคัญให้มีผู้ประกอบการเข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ยาก

สำหรับกระบวนการจัดการโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่เหมาะสมสำหรับสินค้าเป้าหมายในเขต ณ เขตชายแดนฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ทั้งในส่วนของประมงและปาล์มน้ำมันสามารถแสดงได้ดังภาพ 4 โซ่อุปทานประมงและเส้นทางโลจิสติกส์จากมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ประเทศไทย และภาพ 5 โซ่อุปทานอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันในพื้นที่มะริด

ในส่วนของกระบวนการโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมประมงที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองมะริดเข้าสู่ประเทศไทยนั้น เริ่มต้นตั้งแต่การหาวัตถุดิบประมงตามธรรมชาติที่อยู่ในทะเลฝั่งอันดามัน ได้แก่ ปลาประเภทต่างๆ หมึก กุ้ง เป็นต้น และวัตถุดิบประมงที่เพาะเลี้ยง เช่น ปูน้ำจืด เมื่อรวบรวมวัตถุดิบเพื่อจัดส่งไปขายต่อแล้วได้มีการกระจายเพื่อนำไปขายแหล่งรับซื้อต่างๆ ที่มีการตกลงการซื้อขายไว้ โดยมีการจัดส่งทางเรือกระจายไปเพื่อขายแหล่งรับซื้อ เช่น ญี่ปุ่น ไทย ออสเตรเลีย ฮองกง จีน รวมถึงขนส่งเข้าสู่การบริโภคภายในประเทศเมียนมาร์อีกด้วย ซึ่งจะใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลักเนื่องจากพื้นที่เป็นทะเลและปริมาณวัตถุดิบมีเป็นจำนวนมากการขนส่งทางเรือจึงเป็นการขนส่งที่เหมาะสมที่สุด

การขนส่งวัตถุดิบที่มาจากฝั่งมะริดทางเรือเข้าสู่ประเทศไทยนั้นเข้ามาทางจังหวัดระนอง ซึ่งจากมะริดไประนองนั้นจะใช้ระยะเวลาในการขนส่งทางเรือประมาณ 20 - 22 ชั่วโมง และหากเป็นช่วงหน้ามรสุมต้องใช้ระยะเวลาถึง 30 - 45 ชั่วโมงในการขนส่ง โดยวัตถุดิบประมงที่ได้นั้นต้องทำการแช่แข็งตั้งแต่อยู่ในเรือจนกระทั่งส่งมอบให้ผู้ที่มีรายรับซื้อต่อไป ซึ่งโดยส่วนใหญ่วัตถุดิบประมงจากมะริดที่ส่งมาขายที่จังหวัดระนองถูกขนส่งทางรถมาที่จังหวัดสมุทรสาครเพื่อเข้าสู่โรงงานอุตสาหกรรมหรือเข้าสู่แหล่งตลาดซื้อขาย แหล่งซื้อขายแหล่งใหญ่ที่สมุทรสาคร คือ ตลาดทะเลไทย เป็นศูนย์กลางการค้าวัตถุดิบประมงและผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปครบวงจรที่ใหญ่ที่สุดของประเทศและเป็นจุดการรับซื้อและขนถ่ายวัตถุดิบประมงที่สำคัญ 2 จุดใหญ่ๆ คือ ท่าเทียบเรือประมงระนองและสะพานปลาจังหวัดสมุทรสาคร

นอกจากที่ผู้ผลิตอาหารทะเลแปรรูปจะมีการนำเข้าโดยส่งตรงจากแหล่งวัตถุดิบแล้ว บางอุตสาหกรรมจะมีการเลือกซื้อวัตถุดิบที่ตลาดรับซื้อขายก่อนนำไปแปรรูป และเมื่อแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์เป็นที่เรียบร้อยแล้วนั้นจึงมีการส่งต่อเข้าสู่ขั้นตอนของการส่งมอบผลิตภัณฑ์สู่การกระจายสินค้าผ่านศูนย์กระจายสินค้าหรือร้านค้าเพื่อทำการขายสินค้าต่อไป ซึ่งมีทั้งกระบวนการที่ผู้ขายปลีกร้านอาหารทะเลสดไปรับซื้อวัตถุดิบประมงแบบสดเข้ามาสู่การค้าแบบขายปลีกให้กับผู้บริโภค ส่วนอาหารทะเลที่แปรรูปจากโรงงานเป็นที่เรียบร้อยแล้วจะถูกส่งไปยังศูนย์กระจายสินค้าหรือร้านค้าปลีกเพื่อขายให้ผู้บริโภคที่ต้องการสินค้าต่อไป



ภาพ 4 โซุ่ปทานประมงและเส้นทางโลจิสติกส์จากมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ประเทศไทย

ที่มา: คณะนักวิจัย (2557)

เมื่อพิจารณาอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันพบว่า ปัจจุบันสวนปาล์มที่นี้ยังไม่ประสบความสำเร็จนัก เนื่องจากยังไม่มีโรงงานที่มีกำลังการผลิตและเทคโนโลยีในการแปรรูปวัตถุดิบปาล์มน้ำมัน ในเส้นทางมะริด – สิงขร มีเพียงโรงงานบีบน้ำมันปาล์มขนาดเล็ก ซึ่งผลผลิตปาล์มที่ได้จากพื้นที่นี้เป็นเพียงน้ำมันปาล์มดิบที่ยังไม่สามารถนำไปอุปโภคบริโภคได้ อีกทั้งปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มี การอนุญาตให้นำเข้าน้ำมันปาล์มเข้ามาในประเทศไทย ผลผลิตในพื้นที่จึงทำได้เพียงแต่การบีบน้ำมันปาล์มและนำไปส่งที่อย่างกึ่งเพื่อใช้เป็นส่วนประกอบในการผลิตสบู่ต่อไปเท่านั้น ซึ่งแผนภาพโซ่อุปทานและเส้นทางการส่งออกของน้ำมันปาล์มดิบสามารถแสดงได้ดังภาพ 5 โซ่อุปทานอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันในพื้นที่มะริด



ภาพ 5 โซ่อุปทานอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันในพื้นที่มะริด

ที่มา: คณะนักวิจัย (2557)

จากการสัมภาษณ์และการสำรวจพื้นที่พบว่า การเดินทางโดยทางเรือจากมะริดไประนองนั้น ใช้เวลาประมาณ 20 – 22 ชั่วโมง และวัตถุดิบประมงถูกขนส่งทางรถต่อไปยังมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร ต้องใช้เวลาในการขนส่งเพิ่มอีกประมาณ 10 – 12 ชั่วโมง รวมแล้วใช้เวลากว่า 30 - 34 ชั่วโมง ซึ่งหากรวมเวลาพักระหว่างการขนส่งตามที่ข้อกำหนดไทยกำหนด คือ ผู้ขับรถต้องไม่ขับรถเกินกว่าจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ในรอบ 24 ชั่วโมงห้ามมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2557) ดังนั้นระยะเวลาการขนส่งรถจากระนองไปมหาชัยที่มีระยะทางประมาณ 550 กิโลเมตร อาจใช้เวลาเพิ่มอีกประมาณ 2 – 3 ชั่วโมง

เมื่อพิจารณา เส้นทางมะริด – ด้านสิงขรในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2557) ยังไม่ได้มีการพัฒนามากนัก ซึ่งจากการที่คณะนักวิจัยได้ลงพื้นที่โดยการขับรถขับเคลื่อนสี่ล้อหรือรถโฟร์วีลไดรฟ์ (4 Wheel Drive) ใช้การเดินทางประมาณ 3 – 4 ชั่วโมง หากเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่จะใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 – 9 ชั่วโมง ที่ระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร

หากมีการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมระหว่างเมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์โดยขนส่งมาทางด้านสิงขร จะส่งผลดีอย่างมากในเรื่องระยะเวลาการขนส่งที่ลดลง ซึ่งคาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการเดินทางจากมะริด – ด้านสิงขรประมาณ 2.5 – 3 ชั่วโมงเท่านั้น และเมื่อขนส่งวัตถุดิบประมงต่อไปยังมหาชัย จังหวัดสมุทรสาครด้วยระยะทางประมาณ 280 กิโลเมตร ซึ่งใช้เวลาการเดินทางอีกประมาณ 3.5 – 4 ชั่วโมง รวมระยะการเดินทางทั้งหมดจากมะริด – มหาชัย จังหวัดสมุทรสาครอยู่ที่ประมาณ 480 กิโลเมตร ด้วยเวลาการเดินทางประมาณ 6 – 8 ชั่วโมงเท่านั้น โดยแสดงการเปรียบเทียบการเดินทางดังตารางที่ 1 และภาพ 6 การเปรียบเทียบเส้นทาง พาหนะ ระยะทาง และระยะเวลาการเดินทาง

หากด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร และถนนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีการพัฒนาจนสามารถใช้ได้ดี จะมีการเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าของเมืองมะริด โดยเฉพาะสินค้าประมง ซึ่งเดิมส่งออกผ่านไปยังจังหวัดระนอง โดยทางเรือ มาเป็นการขนส่งทางถนนโดยผ่านมาทางด้านสิงขร ของประจวบคีรีขันธ์แทน เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวจะช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งและช่วยลดต้นทุนในการขนส่งอีกด้วย

นอกจากนี้หากมองโดยรวมประเทศไทยจะได้ประโยชน์จากการลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าทะเลจากประเทศเมียนมาร์ มายังแหล่งแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารทะเลในประเทศไทย โดยใช้เส้นทางผ่านมาทางด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และยังคงส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้าและกิจกรรมทางโลจิสติกส์ ในแง่การเชื่อมโยง 2 คาบสมุทร ระหว่างอ่าวไทยและอันดามันด้วย เนื่องจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีท่าเทียบเรือน้ำลึกอยู่ที่อำเภอบางสะพาน และมีโครงการจะสร้างที่เรือขึ้นที่อ่าวคลองวาฬ เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งไปถึงแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ในขณะที่เมืองมะริดอยู่ติดทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปทางตะวันออกกลาง เอเชียกลางและทวีปยุโรป ทำให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ทั้งทางด้านกาณิชยกรรม ด้านประมง ด้านอุตสาหกรรมระหว่างประเทศไทยและประเทศเมียนมาร์ได้อีกเส้นทางหนึ่ง ซึ่งสามารถแสดงภาพได้โดยสรุปจากภาพ 7 แสดงการเปรียบเทียบเส้นทางโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในปัจจุบันและในอนาคต

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบการเดินทาง พาหนะ ระยะทางและระยะเวลาการเดินทางจากมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – มหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร

จุดเริ่มต้นการเดินทาง – จุดสิ้นสุดการเดินทาง	พาหนะ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลาการเดินทาง (ชั่วโมง)
ขนส่งวัตถุดิบประมงไปมะริดโดยทางเรือไปจังหวัดระนอง และขนส่งวัตถุดิบจากระนองทางรถไปมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร			
มะริด – ระนอง	เรือประมง	300*	20 – 22 (หากเป็นหน้ามรสุมจะใช้เวลาประมาณ 30 – 45 ชั่วโมง)
ระนอง – มหาชัย	รถ	550	10 – 12 (หากรวมเวลาพักตามกฎหมายจะอยู่ที่ประมาณ 12 – 15 ชั่วโมง)

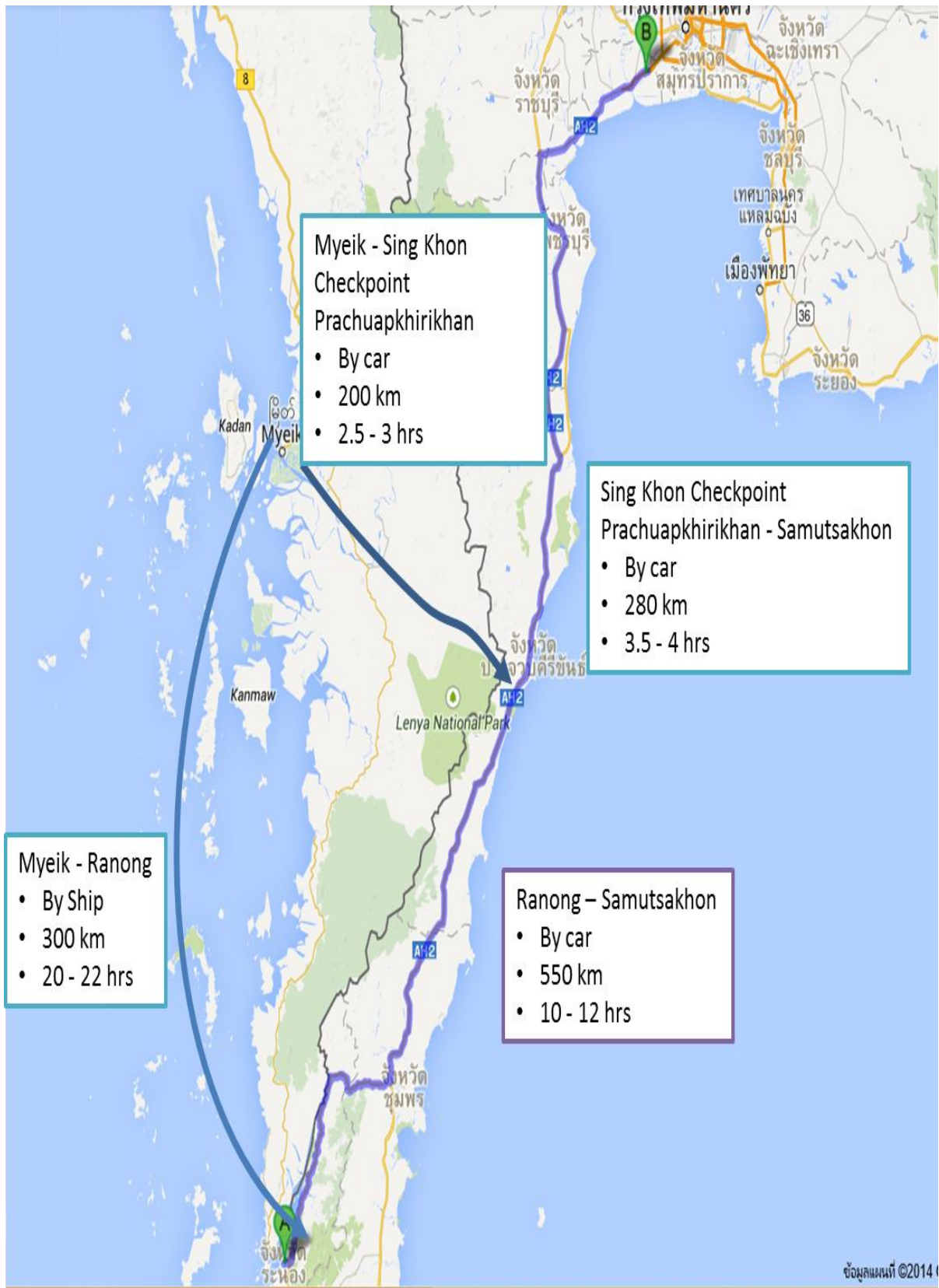
จุดเริ่มต้นการเดินทาง - จุดสิ้นสุดการเดินทาง	พาหนะ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลาการเดินทาง (ชั่วโมง)
รวม		850	<ul style="list-style-type: none"> ● 30 - 34 (กรณีไม่ใช่หน้ามรสุมและไม่พักระหว่างการเดินทาง) ● 32 - 37 (กรณีไม่ใช่หน้ามรสุมและพักระหว่างการเดินทาง) ● 40 - 57 (กรณีเป็นหน้ามรสุมและไม่พักระหว่างการเดินทาง)
ขนส่งวัตถุอันตรายไปมะริดโดยทางรถไปด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และขนส่งวัตถุอันตรายจากด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ทางรถไปมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร (กรณีที่ยังไม่พัฒนาเส้นทาง)			
มะริด - ด่านสิงขร	รถ	200	3 - 4
ด่านสิงขร - มหาชัย	รถ	280	3.5 - 4
	รวม	480	6.5 - 8
ขนส่งวัตถุอันตรายไปมะริดโดยทางรถไปด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และขนส่งวัตถุอันตรายจากด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ทางรถไปมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร (กรณีพัฒนาเส้นทาง)			
มะริด - ด่านสิงขร	รถ	200	2.5 - 3
ด่านสิงขร - มหาชัย	รถ	280	3.5 - 4
	รวม	480	6 - 7

หมายเหตุ: * ข้อมูลจากการสัมภาษณ์และการประมาณการโดยคณะวิจัย

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อเปิดด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และมีการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้า ประมงมายังเส้นทางนี้จะมีผลกระทบโดยตรงต่อจังหวัดระนอง ซึ่งปัจจุบันเป็นศูนย์กลางการรับซื้อสินค้าทางทะเลทางฝั่งอันดามัน ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดกับจังหวัดระนองโดยใช้ข้อมูลจากการลงพื้นที่จริงและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทั้งฝั่งจังหวัดระนอง ประเทศไทย และเกาะสองของประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

โดยแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและความร่วมมือต่างๆ ที่เกี่ยวข้องข้อเสนอแนะเพื่อสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างเมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ควรมีการพัฒนาปัจจัยหลักที่ส่งเสริมในระบบโลจิสติกส์ 6 ปัจจัยหลักคือ

- สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) การเตรียมความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในส่วนของผู้ใช้ รวมไปถึงระบบสารสนเทศเพื่อการติดต่อข้อมูลข่าวสารต่างๆ การส่งเสริมประสิทธิภาพในการรวบรวมและกระจายสินค้า
- การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory) โดยการเตรียมโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับการจัดเก็บวัตถุดิบและการเปลี่ยนถ่ายสินค้าให้เหมาะสม

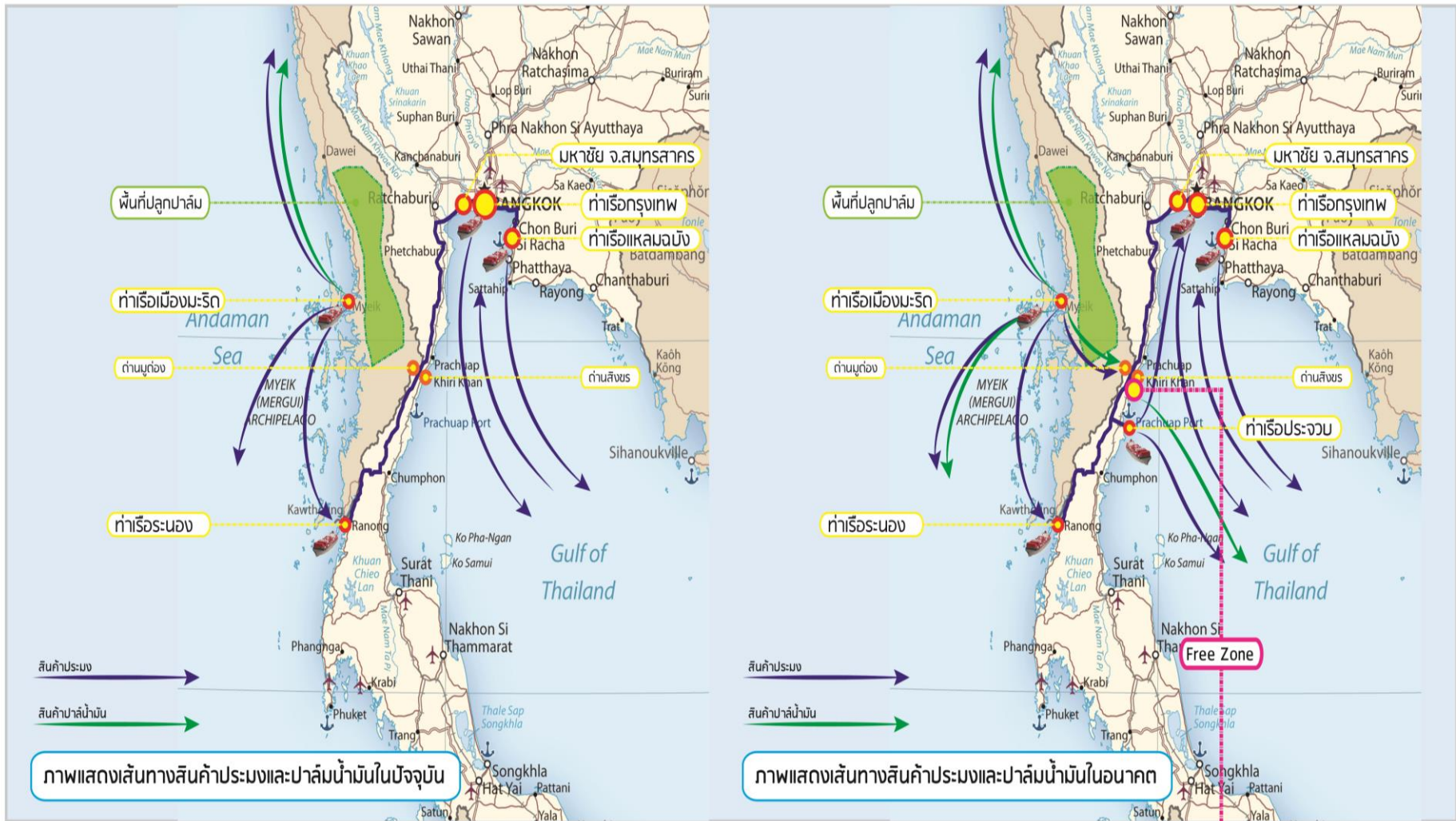


ภาพ 6 การเปรียบเทียบเส้นทาง พาหนะ ระยะทาง และระยะเวลาการเดินทาง

ที่มา: คณะวิจัย (2557)

- การขนส่ง (Transportation) โดยการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาเส้นทาง การบริหารโลจิสติกส์ขาเข้า และโลจิสติกส์ขาออก รวมถึงมีจุดบริการการขนส่งเพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- ข้อมูล (Information) โดยการใช้ข้อมูลเทคโนโลยีสารสนเทศในระบบโลจิสติกส์เป็นเครื่องมือในการจัดการและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน
- การจัดหา (Sourcing) การบริหารจัดการด้านวัตถุดิบให้อุตสาหกรรมโดยการจัดหาวัตถุดิบต้นน้ำจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์เข้ามาผลิตหรือแปรรูปในประเทศไทย
- การกำหนดราคา (Pricing) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถกำหนดราคาที่เหมาะสมและสามารถแข่งขันในตลาดการค้าได้นั้น ปัจจัยหนึ่งที่ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถเพิ่มขีดความสามารถได้ เช่น การลดต้นทุนค่าใช้จ่ายต่างๆ ทั้งในด้านการเวลา ระยะทางการขนส่ง

จากการพิจารณาปัจจัยหลักที่ส่งเสริมในระบบโลจิสติกส์นั้นสามารถนำมาเป็นข้อเสนอแนะเพื่อสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ (ประมงและปาล์มน้ำมัน) จึงควรมีการพัฒนาทั้งในด้านการขนส่งควรมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างเมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ การเตรียมความพร้อมสำหรับอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์และส่งเสริมการเชื่อมโยงจุดขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งในด้านวัตถุดิบต้นน้ำและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป สามารถขนส่งเชื่อมโยงกันได้สะดวกและรวดเร็ว ด้านการรวบรวมและการกระจายสินค้า ควรส่งเสริมประสิทธิภาพในการรวบรวมและกระจายสินค้ารวมถึงการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า (Bonded Warehouse) หรือเขตปลอดภาษีอากร (Free Trade Area) บริเวณชายแดน เพื่อเป็นการช่วยส่งเสริมกิจกรรมการค้าและการแลกเปลี่ยนสินค้าที่เกิดขึ้นบริเวณชายแดน และสิ่งที่ยังขาดไม่ได้คือ การเตรียมทรัพยากรบุคคลทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ หากมีการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพให้สามารถรองรับต่องานหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้แล้ว ก็ย่อมทำให้การดำเนินงานในส่วนต่างๆ เป็นไปได้ อดีและได้เปรียบ ซึ่งทางภาครัฐควรมีการส่งเสริมให้ภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในท้องถิ่นที่มีความรู้ในการบริหารงานและการจัดการกิจกรรมที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ เช่น การบริหารการขนส่งสินค้า การเก็บรักษาวัตถุดิบ การพยากรณ์ความต้องการสินค้า การจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทักษะทางด้านภาษา กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ การบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น



ภาพ 7 แสดงการเปรียบเทียบเส้นทางโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในปัจจุบันและในอนาคต

ที่มา: คณะนักวิจัย (2557)

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1	บทนำ	1
1.1	ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2	วัตถุประสงค์งานวิจัย.....	2
1.3	ขอบเขตการดำเนินงาน	2
1.4	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
1.5	การวางแผนการดำเนินงาน	2
บทที่ 2	ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	4
2.1	ตัวแบบเพชร (Diamond Model).....	4
2.2	ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model).....	9
2.3	สาเหตุหรือความจำเป็นของการดำเนินการธุรกิจระหว่างประเทศ	14
2.4	เหตุผลที่ธุรกิจมองหาโอกาส ข้อได้เปรียบ ประโยชน์การทำธุรกิจระหว่างประเทศ (Proactive Reasons).....	15
2.5	อุตสาหกรรมสีเขียว	17
2.6	ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	22
2.7	ข้อมูลทั่วไปด้านสังขร บ้านไร่เครา ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	28
2.8	ข้อมูลทั่วไปมณฑลตะนาวศรี.....	35
2.9	ข้อมูลทั่วไปเมืองมะริด	38
2.10	ยุทธศาสตร์การค้าชายแดน	38
2.11	ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ภาคกลาง	39
2.12	ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสงคราม เพชรบุรี สมุทรสาคร)	41
2.13	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560).....	42
2.14	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559).....	43
2.15	นโยบายด้านการพัฒนาประเทศของเมียนมาร์ : แผนพัฒนา 30 ปี (พ.ศ. 2543/4 - 2573/4).....	46
2.16	กิจการที่เมียนมาร์ส่งเสริมให้ต่างชาติลงทุน	53
2.17	สรุปท้ายบท	55
บทที่ 3	วิธีการดำเนินงาน.....	56
3.1	รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศในการศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นฐานข้อมูลที่เหมาะสมในการวิเคราะห์.....	57

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.2	ศึกษาประวัติข้อมูลทั่วไปและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เช่น การพัฒนาเส้นทางการคมนาคม การส่งเสริมการค้าบริเวณชายแดน เป็นต้น.....	58
3.3	ศึกษาข้อมูลในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งปัจจัยแวดล้อมอื่น ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ กฎหมาย การค้าการลงทุน ทรัพยากร ที่มีความสัมพันธ์ตั้งแต่จุดเริ่มต้น จุดหมายปลายทาง ลักษณะในการขนส่ง.....	58
3.4	ศึกษาและประเมินสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพ รวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลและส่งผลต่ออุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	58
3.5	ลงสำรวจพื้นที่ศึกษา ประสานงานผู้นำชุมชน และหน่วยงานในพื้นที่ และเก็บข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ศึกษา ระบุพิกัดตำแหน่งและองค์ประกอบ.....	59
3.6	นำเสนอแนวทางแก่กลุ่มเป้าหมาย พัฒนาด้านแบบแนวทางผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม (จัดงานสัมมนา รับฟังความคิดเห็น)	60
3.7	วิเคราะห์ สังเคราะห์และสรุปข้อมูลแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	61
3.8	จัดทำรูปเล่มรายงานฉบับสมบูรณ์	61
บทที่ 4	วิเคราะห์พื้นที่และอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ	62
4.1	ปัจจัยด้านการผลิต (Factor Conditions)	62
4.2	ปัจจัยด้านอุปสงค์ (Demand Conditions).....	72
4.3	ปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries).....	79
4.4	ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ โครงสร้างและการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry)	84
4.5	รัฐบาล (Government).....	86
4.6	เหตุสุดวิสัย หรือโอกาส (Chance).....	87
บทที่ 5	ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model).....	96
5.1	การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมประมงและอาหารทะเลแปรรูป	96
5.2	การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน	104
บทที่ 6	กระบวนการโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมประมง และปาล์มน้ำมัน	112
6.1	กระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมประมง.....	112
6.2	กระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน	125
6.3	สรุปท้ายบท	127

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 7 ข้อเสนอแนะกระบวนการจัดการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางมะริด	
สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	128
7.1 ผลกระทบจากการเปิดด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นจุดผ่านแดนถาวร ที่มีต่อจังหวัดระนอง.....	128
7.2 แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์	130
7.3 ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนากระบวนการจัดการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพประมงและปาล์ม น้ำมัน.....	133
7.4 ข้อเสนอแนะเพื่อต่อยอดจากงานวิจัย	138
บรรณานุกรม.....	146
ภาคผนวก	
คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า.....	150
เขตปลอดอากร (Free Zone).....	155
เขตประกอบการเสรี (FREETRADE ZONE).....	164
ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ กิจกรรมที่ดำเนินการมาและ ผลที่ได้รับตลอดโครงการ.....	168
ประมวลผลการดำเนินการจัดสัมมนาเผยแพร่ความรู้ วันศุกร์ที่ 5 กันยายน 2557 พ.ศ. 2557.....	172

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 แสดงสิทธิประโยชน์ผู้ประกอบการที่ผ่านการรับรองอุตสาหกรรมสีเขียว	22
ตารางที่ 2 ผลกระทบจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามสาขาการผลิต พ.ศ. 2553	26
ตารางที่ 3 กิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจไทย – เมียนมาร์ในปี พ.ศ. 2553	30
ตารางที่ 4 ความคืบหน้าด้านนโยบายไทย – เมียนมาร์ปี พ.ศ. 2554 – 2555	31
ตารางที่ 5 สถิติ 10 อันดับสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ณ ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2556	33
ตารางที่ 6 มูลค่าการค้าชายแดนรวม ปี พ.ศ. 2547 - 2556 (ม.ค.- พ.ค. 56)	33
ตารางที่ 7 กิจกรรมที่เมียนมาร์ส่งเสริมให้ต่างชาติลงทุน	53
ตารางที่ 8 แสดงปริมาณการซื้อและการใช้ปาล์มน้ำมันของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	65
ตารางที่ 9 แสดงปริมาณและมูลค่าการนำเข้าสินค้าประมงรวมทั้งหมดของไทย ปี 2554 – 2556	74
ตารางที่ 10 แสดงสินค้าส่งออก 10 รายการ โดยแสดงตามปีงบประมาณ 2553-2554	76
ตารางที่ 11 เนื้อที่ยืนต้นเนื้อที่ให้ผลผลิตและผลผลิตต่อไร่ปาล์มน้ำมันของไทยปี พ.ศ.2552 - 2556	78
ตารางที่ 12 แสดงบัญชีสมดุลงานปาล์มดิบของไทย ปี พ.ศ. 2551 – 2555	78
ตารางที่ 13 รายการของพื้นที่คุ้มครองการใช้ประโยชน์ที่ดิน (List of Myanmar Protected Areas)	93
ตารางที่ 14 มูลค่าอาหารทะเลกระป๋องและแปรรูปส่งออก จำแนกตามประเทศ 10 อันดับแรก พ.ศ. 2552-2556	99
ตารางที่ 15 มูลค่ากุ้งสด แช่เย็น แช่แข็งส่งออกส่งออก จำแนกตามประเทศ 10 อันดับแรก พ.ศ. 2552-2556	99
ตารางที่ 16 สรุปสถิติการส่งออก-นำเข้าเปรียบเทียบ เดือนมกราคม-ธันวาคม 2555	102
ตารางที่ 17 แสดงบัญชีสมดุลงานปาล์มดิบของไทย ปี พ.ศ. 2551 – 2555	105
ตารางที่ 18 รายชื่อโรงงานกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์	106
ตารางที่ 19 ราคาปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม	108
ตารางที่ 20 สถิติท่าเทียบเรือระนองปี พ.ศ. 2549 - 2556	114
ตารางที่ 21 สถิติสะพานปลาจังหวัดสมุทรสาคร	116
ตารางที่ 22 ตารางเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรเพื่อสนับสนุนการส่งออก 6 มาตรการ	144

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพ 1 เส้นทางติดต่อแนวเขตแดนประเทศไทยกับเขตสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ตอนใต้	1
ภาพ 2 แผนที่แสดงเส้นทางระหว่างมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด่านสิงขร จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์	1
ภาพ 3 ตัวแบบเพชร (Diamond Model)	5
ภาพ 4 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model).....	10
ภาพ 5 ระดับ 5 ขั้นสู่อุตสาหกรรมสีเขียว	17
ภาพ 6 แผนที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	24
ภาพ 7 ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	29
ภาพ 8 พื้นที่บริเวณตลาดนัดด่านสิงขร	32
ภาพ 9 ขั้นตอนการดำเนินงาน	56
ภาพ 10 สวนปาล์มน้ำมันในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์	63
ภาพ 11 ผลผลิตที่ได้จากสวนปาล์มน้ำมัน	63
ภาพ 12 โรงงานบีบน้ำมันปาล์มขนาดเล็กในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	64
ภาพ 13 น้ำมันปาล์มที่ผ่านกระบวนการบีบและบรรจุลงถัง	64
ภาพ 14 เนื้อที่ยืนต้น เนื้อที่ให้ผลผลิตและผลผลิตต่อไร่ปาล์มน้ำมันของไทยปี พ.ศ.2552 - 2556	77
ภาพ 15 ห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าประมงทั่วไป.....	80
ภาพ 16 ห่วงโซ่อุปทานของปาล์มน้ำมัน.....	83
ภาพ 17 พื้นที่คุ้มครองการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Myanmar Protected Areas)	94
ภาพ 18 Diamond Model เส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์-ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	95
ภาพ 19 มูลค่าการส่งออกประมงและอาหารทะเลแปรรูปของโลกและของประเทศไทย ปี 2544-2554.....	97
ภาพ 20 มูลค่าการนำเข้าสินค้าประมงและอาหารทะเลแปรรูปของไทยทั้งหมดแยกเป็นรายสินค้าปี 2544- 2554	101
ภาพ 21 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ ในอุตสาหกรรมประมง	110
ภาพ 22 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ ในอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน	111
ภาพ 23 บริเวณท่าเทียบเรือประมงระนอง.....	113
ภาพ 24 บริเวณสะพานปลาจังหวัดสมุทรสาคร (1).....	115

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพ 25 บริเวณสะพานปลาจังหวัดสมุทรสาคร (2).....	115
ภาพ 26 โซ่อุปทานประมงจากมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ประเทศไทย.....	117
ภาพ 27 เส้นทางขนส่งสัตว์ประมงจากเมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ประเทศไทย.....	118
ภาพ 28 ตัวอย่างวัตถุดิบประมงที่นำไปผ่านกระบวนการแช่แข็ง.....	119
ภาพ 29 ตัวอย่างปูนิมที่ได้จากการเพาะเลี้ยงในฟาร์มที่เมืองมะริด.....	120
ภาพ 30 ตัวอย่างคลังสินค้าของบริษัทแช่เยือกแข็งวัตถุดิบประมงที่มาจากเมืองมะริดเข้าสู่เมืองย่างกุ้ง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์.....	120
ภาพ 31 เรือประมงที่หาวัตถุดิบในเมืองมะริด.....	121
ภาพ 32 เรือประมงในเมืองมะริดที่จอดอยู่บริเวณชายฝั่ง.....	121
ภาพ 33 ฟาร์มปูนิมในเมืองมะริด.....	122
ภาพ 34 ฟาร์มปูนิมในเมืองมะริด.....	122
ภาพ 35 ต้นปาล์มที่เพาะปลูกบริเวณใกล้ชายแดนบ้านมูตอง.....	125
ภาพ 36 เครื่องจักรภายในโรงงานบีบน้ำมันปาล์ม.....	126
ภาพ 37 น้ำมันปาล์มดิบที่ผ่านกระบวนการบีบน้ำมันจากเครื่องจักร.....	126
ภาพ 38 โซ่อุปทานอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันในพื้นที่มะริด.....	127
ภาพ 39 การเปรียบเทียบเส้นทาง พาหนะ ระยะทาง และระยะเวลาการเดินทาง.....	136
ภาพ 40 แสดงการเปรียบเทียบเส้นทางโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในปัจจุบันและในอนาคต... ..	142
ภาพ 41 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อเสนอแนะสำหรับพื้นที่ มะริด ท่าเรือระนอง ด่านสิงขร ท่าเรือประจวบ และ มหาชัย.....	143
ภาพ 43 นายสมมิตร ศิลป์ประเสริฐ รองผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์กล่าวเปิดโครงการ.....	172
ภาพ 44 รองผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตัวแทนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย วิทยาการร่วม ถ่ายภาพและคณะอาจารย์.....	172
ภาพ 45 บรรยายการรองผู้ว่าราชการจังหวัดกล่าวเปิดโครงการ.....	173
ภาพ 46 ผู้เข้าร่วมสัมมนาชมภาพบรรยายการลงพื้นที่ของคณะนักวิจัย (1).....	173
ภาพ 47 ผู้เข้าร่วมสัมมนาชมภาพบรรยายการลงพื้นที่ของคณะนักวิจัย (2).....	174
ภาพ 48 ผู้ประกอบการขนส่งเข้าร่วมสัมมนาในโครงการ.....	174
ภาพ 49 ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ รายงานผลการศึกษาจากโครงการวิจัยแก่รองผู้ว่าราชการจังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ (1).....	175

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพ 50 ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ รายงานผลการศึกษาจากโครงการวิจัยแก้รองผู้ว่าราชการจังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ (2).....	175
ภาพ 51 ดร.วิติยา ปิดตังนาโพธิ์ และดร.บุญทรัพย์ พานิชการ รายงานผลการวิจัยแก้ตัวแทนสำนักงานกองทุน สนับสนุนการวิจัย.....	176
ภาพ 52 ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ รายงานผลการศึกษาจากโครงการวิจัยแก้ผู้เข้าร่วมสัมมนา.....	176
ภาพ 53 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภูพงษ์ พงษ์เจริญ ดำเนินรายการร่วมกับวิทยารับเชิญพิเศษ.....	177
ภาพ 54 ผู้เข้าร่วมสัมมนาร่วมชี้แจงและแสดงความคิดเห็น (1).....	178
ภาพ 55 ผู้เข้าร่วมสัมมนาร่วมชี้แจงและแสดงความคิดเห็น (1).....	178
ภาพ 56 วิทยากร คณะอาจารย์ นักวิจัยและผู้เข้าร่วมสัมมนาร่วมถ่ายภาพหมู่.....	179

สารบัญกราฟ

หน้า

กราฟที่ 1 แสดงปริมาณการซื้อขายและการใช้ปาล์มน้ำมันของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์..... 66

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

แนวเขตแดนของประเทศไทยและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์มีความยาวของเส้นเขตแดนไทย - เมียนมาร์ มีทั้งสิ้น 2,401 กิโลเมตร มีเส้นเขตแดนตามสันปันน้ำของทิวเขาตะนาวศรียาว 865 กิโลเมตร ในจังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง จากภาพ 1 แสดงให้เห็นถึงเส้นทางการติดต่อระหว่างเขตสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ตอนใต้และอยู่ใกล้พื้นที่ชายแดนตะวันตกของประเทศไทย จุดที่สำคัญในเขตสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ตอนใต้ว่านอกจากจะมีท่าเรือทวายแล้วยังมีจุดที่สำคัญอีกจุดหนึ่งคือเมืองมะริด ศูนย์กลางทางการประมงเขตอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มการขยายตัวอย่างรวดเร็วในอนาคตและมีศักยภาพที่เข้มแข็งในด้านการพัฒนาเป็นอุตสาหกรรม



ภาพ 1 เส้นทางติดต่อแนวเขตแดนประเทศไทยกับเขตสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ตอนใต้
ที่มา: คณะผู้วิจัย (2557)

ปัจจุบันรัฐบาลไทยได้สนับสนุนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในแถบมณฑลตะนาวศรี ซึ่งมีเมืองมะริดเป็นศูนย์กลาง จึงเป็นโอกาสทางธุรกิจสำหรับประเทศไทยในการศึกษาความเป็นไปได้เพื่อพัฒนาเป็นแหล่งลงทุนทางอุตสาหกรรมหลายรูปแบบ ซึ่งจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศไทย ในภาคตะวันตกของประเทศไทยซึ่งเป็นส่วนที่ติดกับเขตเศรษฐกิจมณฑลตะนาวศรีจึงมีศักยภาพสูงในการเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน รวมถึงมีขีดความสามารถเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจภาคตะวันตก ทั้งในด้านการค้า การลงทุนชายแดนรวมถึงเป็นจุดเชื่อมต่อในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านรวมถึงประเทศแถบตะวันตก

ปัจจุบันสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์มีความพร้อมในด้านวัตถุดิบในหลายด้านที่เกี่ยวกับประมง สินค้าเกษตร พื้นที่เพาะปลูก และด้านแรงงาน ส่วนของประเทศไทยมีความพร้อมด้านองค์ความรู้ การบริหารจัดการ เป็นต้น หากมีการนำองค์ประกอบความพร้อมที่ต่างกันมารวมเข้าด้วยกันจะทำให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องของทั้งสองประเทศจะได้รับประโยชน์ร่วมกัน ทั้งนี้ปัจจัยที่จะทำให้เกิดการนำองค์ประกอบที่มีความพร้อมที่แตกต่างกันมารวมมือ เพื่อสร้างสรรค์ให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกันจึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาวิจัยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับทุกภาคส่วน



ภาพ 2 แผนที่แสดงเส้นทางระหว่างมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ที่มา: สัมพันธ์ (2553)

หากประเทศไทยมีการวางแผนการดำเนินการทางด้านอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพสามารถเอื้อประโยชน์กันระหว่างทั้งสองประเทศแล้ว ย่อมส่งผลประโยชน์ต่อภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมในอนาคตสามารถลดต้นทุน และสร้างกำไรทางธุรกิจได้เป็นอย่างดี โดยมีเป้าหมายหลักสำหรับการนำผู้ประกอบการไทย

กลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพในเขตภูมิภาคที่ทำการศึกษามาจัดตั้งโรงงานหรือพัฒนาองค์ประกอบอื่นๆ เพื่อรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจที่กำลังจะเกิดขึ้นต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์งานวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมสำหรับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เช่น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมประมง เป็นต้น โดยพิจารณาอุตสาหกรรมสีเขียว (Green Industry) ควบคู่ไปด้วย

1.2.2 เพื่อกำหนดแบบจำลอง กระบวนการจัดการโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่เหมาะสมสำหรับสินค้าเป้าหมายในเขต ณ เขตชายแดนฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ใกล้ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์)

1.2.3 เพื่อหาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และความร่วมมือต่างๆที่เกี่ยวข้อง

1.2.4 เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมให้แก่บุคลากรหลักในสถานประกอบการในเขตชายแดนฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ใกล้ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์) พร้อมทั้งเสนอเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายแก่ภาครัฐในการวางแผนพัฒนา

1.3 ขอบเขตการดำเนินงาน

1.3.1 ศึกษารายพื้นที่ในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.3.2 ศึกษารายอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 แนวทางความเป็นไปได้และความเหมาะสมสำหรับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และพื้นที่เป้าหมายที่มีผลกระทบ

1.4.2 แบบจำลองกระบวนการจัดการโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่เหมาะสมสำหรับสินค้าเป้าหมายตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.4.3 แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและความร่วมมือต่างๆที่เกี่ยวข้อง

1.4.4 องค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ พร้อมทั้งเสนอเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายแก่ภาครัฐในการวางแผนพัฒนา

1.5 การวางแผนการดำเนินงาน

1.5.1 รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศในการศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นฐานข้อมูลที่เหมาะสมในการวิเคราะห์

1.5.2 ศึกษาข้อมูลในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งปัจจัยแวดล้อมอื่น ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ กฎหมาย การค้าการลงทุน ทรัพยากร ที่มีความสัมพันธ์ตั้งแต่จุดเริ่มต้น จุดหมายปลายทาง ลักษณะในการขนส่ง

1.5.3 ศึกษาและประเมินสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพ รวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลและส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.5.4 ศึกษาประวัติข้อมูลทั่วไปและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เช่น การพัฒนาเส้นทาง การคมนาคม การส่งเสริมการค้าบริเวณชายแดน เป็นต้น

1.5.5 ลงสำรวจพื้นที่ศึกษา ประสานงานผู้นำชุมชน และหน่วยงานในพื้นที่ และเก็บข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ศึกษา ระบุพิกัดตำแหน่งและองค์ประกอบ

1.5.6 นำเสนอแนวทางแก่กลุ่มเป้าหมาย พัฒนาด้านแบบแนวทางผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม (จัดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็น)

1.5.7 วิเคราะห์ สังเคราะห์และสรุปข้อมูลแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.5.8 จัดทำรูปเล่มรายงานฉบับสมบูรณ์

บทที่ 2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมสำหรับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์นั้นจำเป็นต้องวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องหลายด้าน ซึ่งทฤษฎีที่ใช้ในการวิเคราะห์ถึงศักยภาพในงานวิจัยนี้ได้แก่ ตัวแบบเพชร (Diamond Model) และตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model) ซึ่งทั้ง 2 ทฤษฎีได้แสดงให้เห็นถึงปัจจัย ภาพรวมและปัจจัยสำคัญต้องคำนึงถึง นอกจากนี้ยังพิจารณาสาเหตุหรือความจำเป็นของการดำเนินการธุรกิจระหว่างประเทศ ประกอบกับเหตุผลที่ธุรกิจมองหาโอกาส ข้อได้เปรียบ ประโยชน์การทำธุรกิจระหว่างประเทศ และเพื่อให้อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเพื่อสิ่งแวดล้อมและสังคม จึงมีการพิจารณาถึงข้อกำหนดอุตสาหกรรมสีเขียวควบคู่ไปด้วย

2.1 ตัวแบบเพชร (Diamond Model)

สิ่งสำคัญของการวิเคราะห์อุตสาหกรรม คือ นักเศรษฐศาสตร์วิศวกรรมจะต้องทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากปัจจัยสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกอุตสาหกรรม และผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์อุตสาหกรรมต้องมีความสัมพันธ์และมีความเป็นเหตุเป็นผล โดยเครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์อุตสาหกรรมในภาพรวมหรือในระดับประเทศหรือระดับอุตสาหกรรม ที่นิยมใช้ในการวิเคราะห์ได้แก่ แบบจำลองตัวแบบเพชร (Diamond Model) ของ Michael E. Porter หรือถ้าเป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบในระดับธุรกิจซึ่งเป็นการวิเคราะห์เกี่ยวกับโอกาสทางการตลาด เป็นตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Force Model) ของ Michael E. Porter (Porter, 1998)

การประเมินศักยภาพของกลุ่มอุตสาหกรรมที่ศึกษารังนี้มีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลและเกณฑ์การกำหนดตัวบ่งชี้ตามแนวคิดระบบเพชร (Diamond Model) ของ Michael E. Porter ซึ่งนอกจากจะมีผลกระทบจากภายนอกอันได้แก่ โอกาส (Chance) และบทบาทของรัฐบาล (Government) แล้ว ยังคงวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อม 4 ด้าน ได้แก่

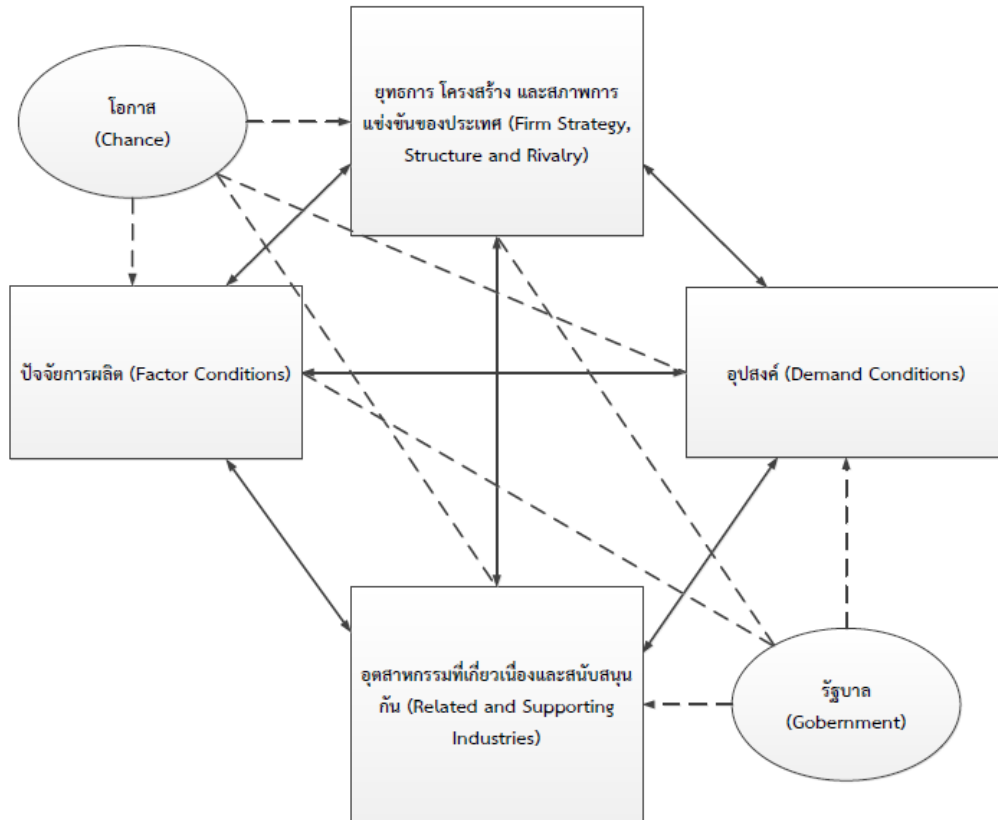
- (1) ปัจจัยการผลิต (Factor Conditions)
- (2) อุปสงค์ (Demand Conditions)
- (3) อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนกัน (Related and Supporting Industries)
- (4) ยุทธศาสตร์ โครงสร้าง และสภาพการแข่งขันของประเทศ (Firm Strategy, Structure and Rivalry)

การวิเคราะห์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ จะวิเคราะห์โดยใช้ตัวแบบ Diamond Model ซึ่งเป็นตัวแบบทางเศรษฐกิจ (Economic Model) ที่ได้รับการพัฒนาโดย Michael E. Porter ในงานเขียนที่ชื่อ “The Competitive Advantage of Nation” แนวคิดของ Michael E. Porter ได้นำเสนอแนวคิดในการเลือกปัจจัยเพื่อวิเคราะห์ศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมในประเทศที่เกี่ยวข้อง เมื่อปัจจัยแวดล้อมภายนอกอุตสาหกรรมเปลี่ยนแปลงไป

Diamond Model เป็นตัวแบบเพื่อวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายนอกที่จะมีผลต่อศักยภาพการแข่งขัน (External Environment Analysis for Competitiveness) ของอุตสาหกรรมในระดับมหภาค โดยการพิจารณาปัจจัยหลักที่แวดล้อมอุตสาหกรรม 4 ด้าน คือ ปัจจัยด้านการผลิต ปัจจัยด้านอุปสงค์ ปัจจัยด้าน

ยุทธศาสตร์โครงสร้างและการแข่งขัน และปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน ทั้งนี้การวิเคราะห์ผลกระทบของปัจจัยเหล่านี้ อาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงปัจจัยภายนอกอุตสาหกรรมทั้งจากโอกาสและบทบาทของภาครัฐหรือเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในระดับที่สูงขึ้นและส่งผลกระทบมายังโอกาสและบทบาทของภาครัฐและปัจจัยแวดล้อมอุตสาหกรรมซึ่งในที่สุดก็จะส่งผลกระทบต่อโอกาสและศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมที่สนใจศึกษา

โดยณัฐพันธ์ (2552) ได้อ้างอิงการวิเคราะห์ Diamond Model ของ Michael E. Porter ในการวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน รวมทั้งปัจจัยด้านโอกาสและบทบาทของภาครัฐมีประเด็นสำคัญที่ควรคำนึงถึงดังนี้



ภาพ 3 ตัวแบบเพชร (Diamond Model)

ภาพ 3 ตัวแบบเพชร (Diamond Model)

ที่มา: Porter (1998)

2.1.1 ปัจจัยด้านการผลิต (Factor Conditions)

เป็นการพิจารณาถึงสิ่งที่มีความจำเป็นที่จะต้องใส่เข้าไปเพื่อให้สามารถแข่งขันกับผู้อื่นได้ โดยในแต่ละประเทศต่างก็มีปัจจัยทางการผลิตที่แตกต่างกัน ต่างก็ต้องผลิตสินค้าโดยใช้ปัจจัยในประเทศของตนเองที่มีอยู่มากมายให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยสามารถแบ่งกลุ่มให้ปัจจัยต่างๆ ได้ดังนี้

(1) ด้านทรัพยากรทางกายภาพ (Physical Resources) ควรพิจารณาในเรื่อง ความอุดมสมบูรณ์ คุณภาพของที่ดิน แหล่งน้ำ เหมืองแร่ ป่าไม้ ไฟฟ้า สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ และที่ตั้งของประเทศ

- (2) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ควรพิจารณาประเด็นระบบขนส่ง สื่อสาร โทรคมนาคม สาธารณสุข วัฒนธรรม คุณภาพชีวิตของประชากร ทำเลที่ตั้งหรือตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่
- (3) ด้านทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources) ควรพิจารณาประเด็นจำนวนแรงงาน ทักษะ ต้นทุนค่าแรง ต้นทุนการจัดการ
- (4) ด้านทรัพยากรด้านความรู้ (Knowledge Resources) ควรพิจารณาประเด็นวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี วิทยาการการตลาด แหล่งความรู้ในมหาวิทยาลัย หน่วยงานทางสถิติ คู่มือ รายงาน และงานวิจัย
- (5) ด้านแหล่งเงินทุน (Capital Resources) ควรพิจารณาประเด็นต้นทุนของเงินทุนภายในประเทศ

2.1.2 ปัจจัยด้านอุปสงค์ (Demand Conditions)

การพิจารณาถึงลักษณะความต้องการสินค้าและบริการของอุตสาหกรรมภายในประเทศนั้น ๆ โดยประเทศจะมีความได้เปรียบถ้าความต้องการภายในประเทศมากจะกดดันให้ผู้ประกอบการมีการเปลี่ยนแปลง มีนวัตกรรมที่รวดเร็ว และมีความเป็นเลิศในการปรับปรุงพัฒนาผลิตภัณฑ์ ถ้าประเทศใดมีความต้องการสินค้าสัดส่วน (Segment) ไตมาก ก็จะทำให้มีการพัฒนามากในสัดส่วนนั้นๆ ซึ่งความได้เปรียบในคุณสมบัติเงื่อนไขด้านความต้องการของตลาด ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะของความต้องการของผู้ซื้อในประเทศ (Home Demand Composition) สิ่งที่สำคัญของปัจจัยด้านความต้องการด้านการตลาดที่มีผลให้เกิดข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน คือ ลักษณะของความต้องการของผู้ซื้อในประเทศ และขึ้นอยู่กับภารกิจต่างๆ มีการตอบสนองต่อความต้องการของผู้ซื้ออย่างไร โดยสามารถพิจารณาได้จาก

(1.1) โครงสร้างของสัดส่วนด้านความต้องการในประเทศ (Segment Structure of Demand) โดยเฉพาะที่มีต่ออุตสาหกรรม หรือบริการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ และเป็นที่ยอมรับกันว่าขนาดของสัดส่วนเป็นสิ่งที่สำคัญต่อข้อได้เปรียบของประเทศ เนื่องจากถ้ามีความต้องการในประเทศสูงต่อสัดส่วนใด ย่อมทำให้มีข้อได้เปรียบในการประหยัดโดยขนาด (Economy of Scale)

(1.2) ความต้องการของผู้ซื้อหรือคนภายในประเทศ (Sophisticated and Demanding Buyers) ยิ่งถ้าผู้ซื้อที่มีความต้องการที่มีมาตรฐานสูงในแง่ของคุณภาพสินค้าหรือบริการ ก็จะเป็นสิ่งที่ทำให้อุตสาหกรรมในประเทศต้องปรับปรุงคุณภาพของสินค้าและบริการ เพื่อให้ตอบสนองความต้องการของคนในประเทศนั้นๆ ซึ่งความต้องการเหล่านี้เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดการพัฒนา ปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในอุตสาหกรรมอยู่ตลอดเวลา

(1.3) การคาดการณ์ล่วงหน้าในความต้องการของผู้บริโภค (Anticipatory Buyer Needs) เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดข้อได้เปรียบทางการแข่งขันของประเทศนั้นๆ โดยประเทศที่คาดการณ์ได้ว่าลูกค้าต้องการอะไรในอนาคต จะเป็นความสามารถที่ทำให้เกิดข้อได้เปรียบทางการแข่งขันได้ และทำให้เกิดการขยายวงกว้างขึ้นในอุตสาหกรรมนั้นๆ ไม่เฉพาะแต่ทำให้เกิดสินค้าชนิดใหม่ๆ เท่านั้น แต่ทำการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง และทำให้ผลิตภัณฑ์นั้น ๆ สามารถแข่งขันได้

(2) ขนาดความต้องการ และรูปแบบของการเติบโต (Demand Size and Pattern of Growth) ประกอบไปด้วย

(2.1) ความต้องการภายในประเทศ (Size of Home Demand) ประเทศใดที่มีความต้องการภายในประเทศมากก็จะนำไปสู่ข้อได้เปรียบทางการแข่งขันในอุตสาหกรรมนั้นๆ โดยเฉพาะในเรื่องของ

การประหยัดต่อขนาด หรือในด้านการเรียนรู้ และเป็นเครื่องส่งเสริมให้มีการขยายการลงทุน การพัฒนาด้านเทคโนโลยี และการปรับปรุงในผลิตผล แต่มีสิ่งที่จะต้องพึงระวังอยู่ก็ คือ การเป็นบริษัทข้ามชาติซึ่งจะต้องจำหน่ายสินค้าในหลายๆ ประเทศ การลงทุนในด้านโรงงานขนาดใหญ่ หรือด้านการวิจัยและการพัฒนาจะเชื่อถือเฉพาะความต้องการภายในประเทศอย่างเดียวไม่ได้ เพราะการมีขนาดความต้องการในประเทศจำนวนมากก็อาจไม่ได้เป็นข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน ถ้าความต้องการนั้นไม่ได้เป็นความต้องการเดียวกันกับความต้องการในต่างประเทศ

(2.2) จำนวนของผู้บริโภคที่มีความเป็นตัวของตัวเอง (Number of Independent Buyers) การมีผู้บริโภคที่มีความเป็นตัวของตัวเองมากน้อยเพียงใดของแต่ละประเทศ เช่น ถ้าประเทศใดมีผู้บริโภคที่มีความเป็นตัวของตัวเอง จะช่วยส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรมหรือมีสินค้าหลากหลายเกิดขึ้นได้ง่ายกว่าประเทศที่มีความเป็นอิสระหรือมีความเป็นชาตินิยม

(2.3) อัตราส่วนการเติบโตของความต้องการในประเทศ (Rate of Growth of Home Demand) โดยดูได้จากอัตราการเติบโตของสินค้าในประเทศนั้นๆ ยิ่งมีอัตราการเติบโตมากก็แสดงว่ามีความได้เปรียบในการแข่งขันสูง นอกจากนี้การเติบโตของความต้องการในประเทศมีความสำคัญอย่างมากต่อการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี โดยเฉพาะช่วงที่อุตสาหกรรมต้องการความมั่นใจในการตัดสินใจที่จะลงทุนในผลิตภัณฑ์ใหม่หรือโรงงานใหม่ๆ

(2.4) การรู้ความต้องการของผู้บริโภคในประเทศ (Early Home Demand) ยิ่งรู้ความต้องการเร็วเท่าใดยิ่งเป็นข้อได้เปรียบ และช่วยให้อุตสาหกรรมท้องถิ่นผลิตสินค้าได้ก่อนคู่แข่ง โดยเฉพาะถ้าการตอบสนองต่อความต้องการในประเทศนั้นทำให้สามารถคาดการณ์ในความต้องการนอกประเทศได้ ก็จะทำให้เป็นประโยชน์และเป็นข้อได้เปรียบ

(2.5) การอิ่มตัวเร็วของสินค้า (Early Saturation) ทำให้วงจรชีวิต (Life Cycle) ของสินค้านั้นๆ สั้น ซึ่งทำให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และเกิดความพยายามที่จะยกระดับสินค้าอยู่ตลอดเวลา เป็นตัวกดดันให้เกิดการลดราคาของสินค้า เนื่องจากการอิ่มตัวของสินค้าเร็ว ทำให้เกิดการแข่งขันในอุตสาหกรรมมากขึ้น บังคับให้เกิดการตัดราคา และทำให้บริษัทที่ไม่มีความเข้มแข็งพอต้องกระทบกระเทือน

(3) ความเป็นสากลของความต้องการในประเทศ (Internationalization of Domestic Demand) ความเป็นสากลของความต้องการในประเทศเป็นสิ่งที่ช่วยผลักดันให้สินค้าและบริการของประเทศออกสู่ต่างประเทศได้ดังนี้

(3.1) การเดินทางและเคลื่อนย้ายของผู้ซื้อ (Mobile or Multinational Local Buyer) ถ้าคนที่มีความต้องการสินค้า หรือบริการมีการเดินทางและเคลื่อนย้ายบ่อยก็จะทำให้ความต้องการนั้นกระจายออกไป ซึ่งจะทำให้เกิดข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน นอกจากนี้ยังทำให้เกิดอุตสาหกรรมประเภทอาหารจานด่วน (Fast Food) ซึ่งเหมาะสำหรับผู้เดินทางหรือนักท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่

(3.2) อิทธิพลที่มีต่อความต้องการในต่างประเทศ (Influence on Foreign Needs) การที่ความต้องการภายในประเทศสามารถนำไปสู่ความต้องการในต่างประเทศได้ ฉะนั้นประเทศใดสามารถเป็นผู้มีอิทธิพล (Influencer) ได้ ก็จะมีข้อได้เปรียบทางการแข่งขันที่ทำให้สินค้าของตัวเองกระจายไปสู่สากลได้

(4) ปัจจัยความต้องการที่เกี่ยวพันกัน (Interplay of Demand Conditions) การมีความต้องการที่หลากหลายในความต้องการของตลาดเป็นตัวเสริมให้เกิดการพัฒนาในอุตสาหกรรม

2.1.3 ปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries)

พิจารณาเงื่อนไขการมีอยู่หรือการขาดหายของอุตสาหกรรมที่เป็นทั้งผู้จัดหาและเชื่อมต่อสินค้า และปัจจัยการผลิตในระดับประเทศ โดยพิจารณาเรื่องความได้เปรียบในระดับสากล ศักยภาพหรือการได้เปรียบในเชิงแข่งขันของอุตสาหกรรมที่เป็นผู้จัดหา ชีตความสามารถหรือความได้เปรียบเชิงแข่งขันในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงประเด็นต่างๆ ดังนี้

(1) ด้านอุตสาหกรรมต้นน้ำ (Upstream) พิจารณาถึงการผลิตวัตถุดิบเป็นโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมหลัก มีลักษณะที่ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากและเทคโนโลยีขั้นสูงเชิงนวัตกรรม หรือมีวัตถุดิบอยู่เป็นจำนวนมาก มีต้นทุนต่ำ เพื่อเป็นปัจจัยป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

(2) ด้านอุตสาหกรรมกลางน้ำ (Midstream) พิจารณาถึงอุตสาหกรรมหลักและต่อเนื่องจากต้นน้ำ โดยทำการผลิตและแปรรูป จากการนำเข้าวัตถุดิบหลักจากอุตสาหกรรมต้นน้ำเป็นอุตสาหกรรม ประเภทผลิต หรือแปรรูป ที่มีกระบวนการขั้นตอนการผลิตที่ต้องใช้แรงงาน และเทคโนโลยีในระดับปานกลางถึงระดับสูง

(3) ด้านอุตสาหกรรมปลายน้ำ (Downstream) พิจารณาถึงอุตสาหกรรมประเภทการผลิต หรือประกอบผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป ซึ่งมีลักษณะอุตสาหกรรมที่มีกระบวนการและขั้นตอนการผลิตที่อาจเน้นประเด็นของการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงหรือการมีแรงงานพอเพียง มีผลิตภัณฑ์ที่หลากหลายและสร้างมูลค่าเพิ่มได้มาก

2.1.4 ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ โครงสร้างและการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry)

การพิจารณาเงื่อนไขในประเทศที่ใช้ในการบริหารจัดการอุตสาหกรรมในประเทศครอบคลุมทั้งเป้าหมายที่เกี่ยวกับโครงสร้างการบริหาร การกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมและการแข่งขันโดยคำนึงถึงประเด็นต่างๆ ดังนี้

(1) ด้านเป้าหมายและยุทธศาสตร์โดยพิจารณาการจัดตั้งการดำเนินงานหรือจัดระบบบริหารกิจการและบุคลากร การจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อการบริหารของกิจการ อิทธิพลจากภาพพจน์ของประเทศ การให้ความสำคัญต่อการตระหนักรู้และยอมรับ เป็นต้น

(2) ด้านการแข่งขันที่เกิดขึ้นภายในประเทศ ควรพิจารณารูปแบบของธุรกิจใหม่ที่เกิดขึ้นที่แตกต่างและหลากหลาย

(3) ด้านบริบทในการแข่งขันกับต่างประเทศ ควรพิจารณารูปแบบการแข่งขันและวิธีการได้มาซึ่งการรับรู้ เช่น จากการถ่ายทอดเทคโนโลยี และการแสวงหาหรือขยายตลาด หรือการสร้างเครือข่ายใหม่ๆ

2.1.5 รัฐบาล (Government)

รัฐบาลส่งผลกระทบและพร้อมกันได้รับผลกระทบจากตัวกำหนดทั้งสิ้น โดยในบางกรณีเป็นผลทางด้านบวก ในบางกรณีก็เป็นผลทางด้านลบ ปัจจัยการผลิตในประเทศได้รับผลกระทบจากนโยบายของรัฐบาลทางด้านตลาดหลักทรัพย์ ด้านการศึกษา ด้านเงินช่วยเหลือจากรัฐบาล เป็นต้น อุปสงค์ในประเทศได้รับผลกระทบจากนโยบายด้านมาตรฐานสินค้าและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความต้องการของผู้ซื้อผู้บริโภค รวมทั้งรัฐบาลยังเป็นผู้ซื้อรายใหญ่ของสินค้าและบริการหลายชนิด อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศได้รับผลกระทบจากนโยบายรัฐบาลด้านการโฆษณาและด้านอื่น ๆ ยุทธการ โครงสร้าง และสภาพการแข่งขันในประเทศของบริษัทได้รับผลกระทบจากนโยบายรัฐบาลด้านภาษี ด้านการป้องกันและผูกขาด เหล่านี้เป็นต้น ซึ่งบทบาทของรัฐบาลควรพิจารณาถึงได้แก่

- (1) นโยบายสนับสนุนของรัฐด้านการค้า คำนึงถึงการส่งเสริมตลาดทุน กำหนดกฎเกณฑ์ นโยบายการค้า และมาตรฐานสินค้า การลงทุน ทางด้านการวิจัยและพัฒนา นโยบายการเรียนรู้หรือระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยอยู่ในระดับมาตรฐานทั่วไป
- (2) การกำหนดนโยบายด้านการลงทุนจากต่างประเทศ คำนึงถึงมาตรการกีดกันทางภาษี (Tariff) หรือมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non - Tariff Barrier)
- (3) อิทธิพลจากความต้องการของภาครัฐ คำนึงว่ารัฐซึ่งเป็นตัวชี้วัดในฐานะเป็นผู้บริโภครายใหญ่ของประเทศ มีต้องการสินค้าเพิ่มหรือ ซะลดตัว ทำให้มีอิทธิพลเชิงบวกหรือลบต่อระดับราคาและปริมาณของสินค้า
- (4) การกำหนดเงื่อนไขส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมที่สนับสนุนเกี่ยวเนื่องกัน

2.1.6 เหตุสุตวิสัย หรือโอกาส (Chance)

การเปลี่ยนแปลงต่างๆ และความเป็นไปได้ที่อาจจะคาดการณ์ล่วงหน้าไม่ได้ ล้วนมีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การมีนวัตกรรมใหม่เกิดขึ้น หรือความไม่ต่อเนื่องของเทคโนโลยีหลักที่เปิดช่องให้มีคู่แข่งรายใหม่เข้ามาได้ การเปลี่ยนแปลงอย่างมากของตลาดการเงินโลกหรืออัตราแลกเปลี่ยน ตลอดจนการเกิดสงคราม ตัวแปรเหล่านี้มีความสำคัญ เพราะทำให้เกิด “ความไม่ต่อเนื่อง” ที่เปิดช่องให้มีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งในการแข่งขัน หรือล้มล้างข้อได้เปรียบที่มีอยู่เดิมและเปิดช่องให้ธุรกิจใหม่ ๆ ที่สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงนั้นจนเกิดความสามารถในการแข่งขัน ดังนั้นตัวแปรนี้มีบทบาทโดยการเข้าไปเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขใน Diamond โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นก็จะแตกต่างกัน เนื่องจากแต่ละประเทศก็จะมีตัวบ่งชี้ใน Diamond ที่แตกต่างกัน บทบาทด้านโอกาส ควรพิจารณาถึงได้แก่

- (1) เครือข่ายความร่วมมือในระดับสากล เช่น FTA, AFTA, AEC เป็นต้น
- (2) กฎ กติกา ในระดับสากลที่เปลี่ยนแปลงไป
- (3) ภาวะเปรียบเทียบด้านการนำเข้า ส่งออก และอัตราภาษี
- (4) ทิศทางนโยบายหรือการตัดสินใจด้านการเมือง
- (5) การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและสินค้าทดแทน

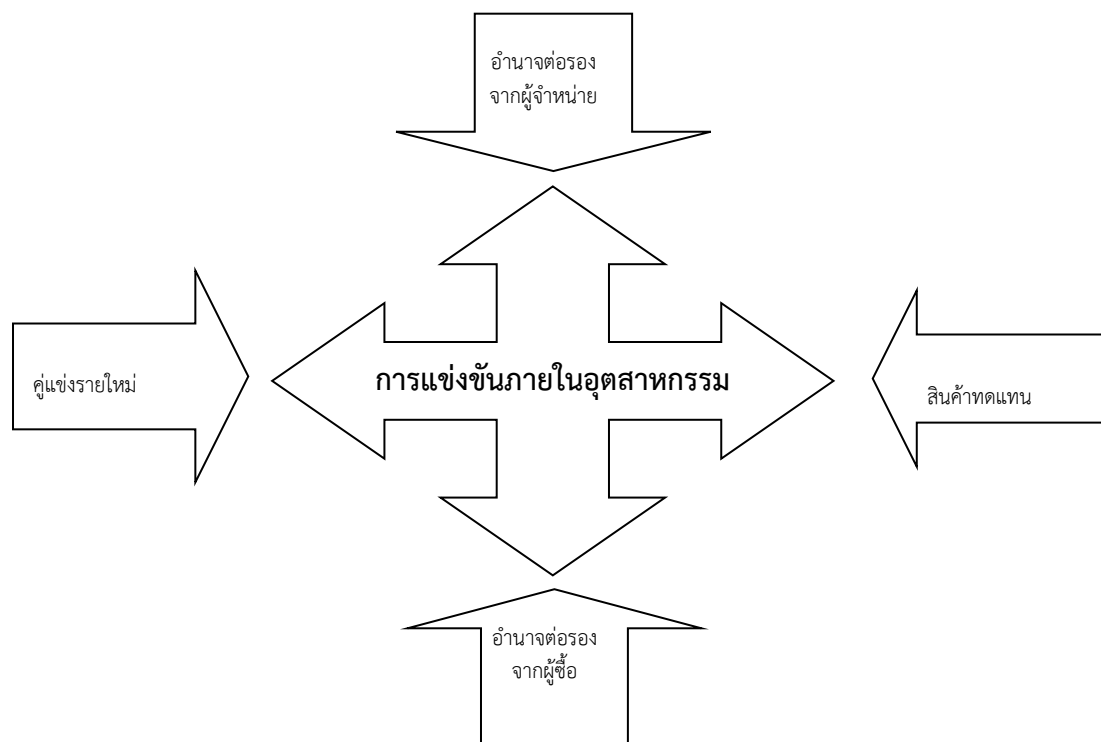
ตัวอย่างการศึกษาศักยภาพอุตสาหกรรมโดยใช้วิธีการแบบเพชร เช่น การวิเคราะห์ศักยภาพตลาดเวียดนามโดยใช้ทฤษฎีตัวแบบเพชร (สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ร่วมกับ สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553) การศึกษาศักยภาพอุตสาหกรรมโดยใช้ตัวแบบเพชร (Competitiveness of the Industries Based on The Porter's Diamond Model: An Empirical Study) (Ismail Bakan & İnci Fatma Doğan, 2012) การวิเคราะห์ศักยภาพธุรกิจท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดแม่ฮ่องสอน (รศ.ดร. ลือชัย จุลาสัย, 2550)

2.2 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model)

จากงานเขียนของ Michael E. Porter ในหนังสือเรื่อง “Competitive Strategy; Techniques for Analyzing Industries and Competitors” (1980) ได้กล่าวถึงการกำหนดกลยุทธ์การแข่งขันโดยใช้การวิเคราะห์ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Force Model) ดังภาพ 4 บ่งบอกถึงสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรม ซึ่งความเข้มแข็งของแรงผลักดันทั้งหมดจะเป็นตัวกำหนดศักยภาพในการทำกำไรในอุตสาหกรรม ถ้าแรงผลักดัน 5 ประการอ่อนแรงลงมาเพียงใด โอกาสในการบรรลุผลงานก็จะมากตามไปด้วย

ดังนั้น เป้าหมายของการวางกลยุทธ์ก็คือ การหาตำแหน่งในอุตสาหกรรมที่สามารถป้องกันตนเองจากแรงผลักดัน 5 ประการ และพร้อมจะใช้แรงผลักดันนี้มาทำประโยชน์กับกับองค์กรของตนเองสำหรับตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ ประกอบไปด้วย

1. การคุกคามของผู้เข้ามาใหม่ (Barriers to Entry)
2. การแข่งขันระหว่างธุรกิจที่มีอยู่ในอุตสาหกรรม (Intensity of Rivalry among Existing Competitor)
3. อำนาจต่อรองของผู้ซื้อ (Bargaining Power of Buyers)
4. การคุกคามของสินค้าหรือบริการทดแทน (Pressure from Substitute)
5. อำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบ (Bargaining Power of Suppliers)



ภาพ 4 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model)

2.2.1 การคุกคามของผู้เข้ามาใหม่ (Barriers to Entry)

การคุกคามของผู้เข้ามาใหม่ หมายถึง ผู้เข้ามาใหม่ในอุตสาหกรรม ทำให้กำลังการผลิตในอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น และมีความต้องการส่วนแบ่งตลาดและทรัพยากรในการผลิต ทำให้เกิดการคุกคามต่อสถานะและความมั่นคงของผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดิม โดยมีปัจจัยที่จะกระตุ้นแรงผลักดันนี้ได้แก่

(1) การประหยัดโดยขนาด (Economy of Scale) การขยายตัวกำลังการผลิตสร้างกำลังความประหยัดโดยขนาด ซึ่งจะก่อให้เกิดความได้เปรียบทางต้นทุนแก่องค์กร เนื่องจากการผลิตในปริมาณมากทำให้ต้นทุนของวัตถุดิบและราคาถูกลง ส่งผลให้สามารถตั้งราคาผลิตภัณฑ์ถูกลง ทำให้กำไรไม่เป็นที่พอใจ ธุรกิจที่มีศักยภาพในการเป็นคู่แข่งในการเข้าสู่อุตสาหกรรม โดยมากธุรกิจที่ใช้นโยบายการประหยัดโดยขนาดจะเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และอุตสาหกรรมหนัก เช่น คอมพิวเตอร์ ปูนซีเมนต์ อิเล็กทรอนิกส์ หรืออาหารสัตว์ เป็นต้น

(2) ความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ (Product Differentiation) การสร้างความแตกต่างให้แก่ผลิตภัณฑ์ โดยทำให้ผลิตภัณฑ์มีเอกลักษณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคและสร้างความภักดีต่อตราสินค้าของผู้บริโภค ปกติการสร้างแตกต่างของผลิตภัณฑ์ ซึ่งอาจเป็นความแตกต่างของผลิตภัณฑ์ที่มีอยู่จริงหรือจากการสร้างภาพลักษณ์ ให้เกิดในสายตาผู้บริโภค ซึ่งสามารถสร้างความโดดเด่นของผลิตภัณฑ์ได้หลายมิติ ความแตกต่างและเอกลักษณ์ของผลิตภัณฑ์จะทำให้ผู้เข้ามาขายใหม่ต้องใช้ความพยายามและค่าใช้จ่ายอย่างมาก เพื่อดึงลูกค้าที่มีความพอใจต่อสินค้าที่มีอยู่ในตลาดให้เปลี่ยนไปใช้หรือทดลองสินค้าหรือบริการของตน นอกจากนี้การพัฒนาและนำผลิตภัณฑ์ออกสู่ตลาดเป็นรายแรก แล้วพัฒนาให้เป็นที่พึงพอใจจะก่อให้เกิดความจงรักภักดีในราคาสินค้า ภาพลักษณ์ที่เด่นเรื่องคุณภาพและความไว้วางใจของลูกค้า การที่ผู้เข้ามาขายใหม่จะแข่งขันต้องทุ่มเททั้งเงินทุนและเวลาเพื่อทอนความภักดีของลูกค้าที่มีต่อสินค้าเดิม ซึ่งไม่แน่ว่าประสบความสำเร็จเสมอไป สำหรับผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดิมที่สามารถครองตลาดส่วนใหญ่ได้ยังต้องทำการพัฒนายิ่งขึ้นเพื่อสร้างความประทับใจของลูกค้าอันจะก่อให้เกิดการเป็นลูกค้าตลอดชีวิตต่อไปในอนาคต

(3) ความต้องการเงินทุน (Capital Requirements) ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการลงทุนสำหรับอุตสาหกรรมบางประเภทมีสูงมาก โดยเฉพาะสินค้าประเภทเทคโนโลยีที่ต้องมีการวิจัยและพัฒนาอย่างสม่ำเสมอ และต้องใช้เงินลงทุนในการเริ่มต้นธุรกิจ ทำให้ผู้มีจำนวนเงินลงทุนไม่พอ หรือแหล่งสนับสนุนทางการเงินไม่แข็งแกร่งก็ยากที่จะเข้าสู่อุตสาหกรรมได้

(4) ต้นทุนการเปลี่ยนผู้ขาย (Switching Costs) ต้นทุนของผู้ซื้อที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนผู้ขายจากรายหนึ่งไปสู่ผู้ขายอีกรายหนึ่ง ซึ่งเป็นอุปสรรคอีกอย่างหนึ่งที่ผู้เข้ามาขายใหม่ต้องเผชิญ โดยเฉพาะหากต้นทุนในการเปลี่ยนผู้ขายสูง ผู้เข้ามาใหม่ต้องเสนอคุณสมบัติหรือคุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่โดดเด่น ทำให้ผู้ซื้อตัดสินใจว่าคุ้มค่าที่จะเปลี่ยนมาใช้ผลิตภัณฑ์ของผู้เข้ามาใหม่ได้

(5) การเข้าสู่ช่องทางการจัดจำหน่าย (Access to Distribution Channels) เป็นการหาช่องทางจัดจำหน่ายที่เหมาะสมแก่ตัวผลิตภัณฑ์เป็นงานสำคัญของผู้เข้ามาใหม่เนื่องจากมีผู้อยู่ในอุตสาหกรรมเดิมครอบครองช่องทางจัดจำหน่ายนั้นอยู่ ทำให้ผู้เข้ามาใหม่อาจต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงในการเข้าสู่ช่องทางการจัดจำหน่าย หรือต้องพยายามมองหาช่องทางการจัดจำหน่ายอื่นๆ ที่อุตสาหกรรมเดิมยังไม่ใช้ หรือยังมองไม่เห็นความสำคัญ สำหรับผู้อยู่ในอุตสาหกรรมเดิมที่ต้องพยายามสร้างความเข้มแข็งของตนเพื่อป้องกันการเข้าสู่ตลาดของผู้เข้าตลาดรายใหม่

(6) ข้อเสียเปรียบทางต้นทุนที่ไม่ขึ้นอยู่กับขนาด (Cost Disadvantages Independent of Scale) ผู้เข้าใหม่อาจมีข้อเสียเปรียบต่อผู้ที่อยู่ในตลาดเดิมที่มีปัจจัยในการดำเนินงานที่เป็นจุดแข็งและส่งเสริมศักยภาพขององค์กรและมีโอกาสอันเอื้ออำนวยจากสิ่งแวดล้อมอื่น เช่น การเป็นเจ้าของผลิตภัณฑ์ที่ได้รับสิทธิบัตร แหล่งวัตถุดิบ เป็นต้น นอกจากนี้การได้เปรียบทางต้นทุนที่ไม่ขึ้นกับขนาดอาจมาจากการมีประสบการณ์หรือการเรียนรู้เพิ่มขึ้น โดยหลายองค์กรจะมีการเรียนรู้เมื่อธุรกิจมีประสบการณ์และมีการเรียนรู้มากขึ้น ย่อมทำให้เกิดความผิดพลาดน้อยลงและทราบความต้องการของตลาดมากขึ้น ซึ่งสร้างความเชื่อถือต่อผู้ซื้อด้วย ดังนั้นผู้เข้าใหม่ที่มีประสบการณ์น้อยย่อมเสียเปรียบและต้องเสียค่าใช้จ่ายมากกว่าสร้างสมประสบการณ์และความเชื่อถือได้

(7) นโยบายของรัฐ (Government Policy) จะมีอิทธิพลต่อการประกอบการแข่งขันของธุรกิจได้แก่ จำนวนผู้แข่งขันในอุตสาหกรรม ผู้เข้าตลาดรายใหม่ หรือแม้กระทั่งการออกตลาดในบางอุตสาหกรรม โดยรัฐบาลสามารถจำกัดและควบคุมผู้เข้ามาในอุตสาหกรรมด้วยการให้ใบอนุญาตและจำกัดแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญ

2.2.2 การแข่งขันระหว่างธุรกิจที่มีอยู่ในอุตสาหกรรม (Intensity of Rivalry among Existing Competitor)

การแข่งขันระหว่างธุรกิจที่มีอยู่ในอุตสาหกรรม คือ การแข่งขันในอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้น โดยมีองค์กรใดองค์กรหนึ่งหรือหลายองค์กรการริเริ่มเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานของตน เพื่อต้องการได้รับความได้เปรียบและผลประโยชน์เหนือกว่าองค์กรอื่นๆ ในอุตสาหกรรม ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อองค์กรอื่น และอาจทำให้เกิดการตอบโต้ ซึ่งสามารถพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความรุนแรงของการแข่งขันได้ โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) จำนวนและคุณภาพของคู่แข่ง (Numerous or Equally Balanced Competitors) คู่แข่งขันที่มีอยู่อย่างมากมายในแต่ละอุตสาหกรรม มีทั้งประกอบการธุรกิจรายใหญ่ และผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก หรือที่เรียกว่า SMEs โดยที่ธุรกิจจะมีอำนาจและศักยภาพแตกต่างกัน ตั้งแต่ที่มีอำนาจมากกว่า เท่าเทียมกัน หรือน้อยกว่า เมื่อคู่แข่งอยู่จำนวนมาก แต่ละองค์กรย่อมมีการพัฒนากลยุทธ์ใหม่ๆ ออกมาต่อสู้แข่งขันเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันให้ตนเอง ซึ่งยิ่งทำให้ก่อให้เกิดการต่อสู้แข่งขันกันรุนแรงยิ่งขึ้น

(2) อัตราการเติบโตของอุตสาหกรรม (Slow Industry Growth) นอกจากการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมจะเป็นโอกาสให้แก่ธุรกิจแล้ว ยังเป็นการดึงดูดผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่อุตสาหกรรม แต่ถ้าหากอุตสาหกรรมมีอัตราเจริญเติบโตธุรกิจก็จะไม่สามารถเพิ่มการเติบโตของยอดขายและกำไรขึ้น ตลอดจนส่งผลให้ต้องแย่งยอดขายมาจากคู่แข่ง ซึ่งจะทำให้การแข่งขันมีความรุนแรงขึ้น

(3) ปริมาณของต้นทุนคงที่ (High Fixed of Storage Costs) ต้นทุนคงที่มีส่วนสำคัญที่ทำให้ธุรกิจต้องดึงดูดให้ได้จำนวนมากพอที่จะคุ้มทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจที่มีต้นทุนคงที่สูง เช่น สายการบินต้องบินตามตารางบินเพื่อรักษาภาพลักษณ์และเพื่อความพึงพอใจของลูกค้า แม้ว่าในบางเที่ยวจะมีผู้โดยสารไม่ถึงจำนวนจุดคุ้มทุนก็ตาม ทำให้สายการบินจะต้องขายตั๋วโดยสารราคาพิเศษ และให้ผู้โดยสารสำรองขึ้นเครื่องบินเมื่อมีที่ว่าง ทั้งที่ตั๋วมีราคาต่ำไม่คุ้มกับต้นทุน แต่เพื่อให้มีรายได้ในเที่ยวบินนั้นคุ้มกับต้นทุนคงที่ เป็นต้น

(4) ผลิตภัณฑ์ในตลาดไม่มีความแตกต่าง (Lack of Differentiation of Switch Costs) หากคุณลักษณะของผลิตภัณฑ์หรือการบริการมีคุณสมบัติพื้นฐานที่ใกล้เคียงกันแล้ว การแข่งขันที่ธุรกิจนิยมทำ คือ การพยายามลดต้นทุนและตั้งราคาให้ต่ำกว่าคู่แข่ง เพราะผู้ซื้อก็จะเลือกสินค้าหรือบริการที่ราคาต่ำกว่า ซึ่งก่อให้เกิดการแข่งขันด้านราคาหรือสงครามราคา ซึ่งการตัดราคาก็จะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น ทำให้ส่งผลร้ายต่อองค์กร ดังนั้นธุรกิจควรใช้รูปแบบอื่นนอกเหนือจากการลดต้นทุนและการลดต้นทุนและการลดราคามาดึงดูดลูกค้า

(5) การเพิ่มกำลังการผลิต (Capacity Augmented in Large Increment) ปกติองค์กรจะเพิ่มปริมาณการผลิต โดยการเพิ่มกำลังการผลิตด้วยการสร้างโรงงานใหม่ ศูนย์บริการ หรือซื้อเครื่องจักรใหม่ โดยองค์กรต้องบริหารกำลังการผลิตที่มีอย่างเต็มกำลังการผลิตเพื่อลดต้นทุนต่อหน่วยให้ต่ำที่สุด ดังนั้นเมื่อกำลังการผลิตสูงกว่าความต้องการของตลาดจึงส่งผลให้องค์กรต้องทำการลดราคาเพื่อดึงดูดลูกค้า ซึ่งจะก่อให้เกิดการแข่งขันรุนแรงได้

(6) ความหลากหลายในกลยุทธ์ของคู่แข่ง (Competitors with Diverse Strategies) คู่แข่งขันแต่ละรายก็จะมีลักษณะเฉพาะของตน เช่น วัฒนธรรมในการดำเนินงาน หรือการวางแผนกลยุทธ์ โดยแต่ละองค์กรจะมีมุมมองที่แตกต่างกันในการสรรหากลยุทธ์ที่จะมาแข่งขัน ซึ่งบางครั้งอาจก่อให้เกิดการทำทากันโดยไม่รู้ตัวจะทำให้การแข่งขันรุนแรงยิ่งขึ้น

(7) อุปสรรคของการออกไปสู่อุตสาหกรรมอื่น (High Exit Barriers) ยกกรณีตัวอย่างเช่น การมีเทคโนโลยี เครื่องจักร และความรู้เฉพาะด้าน ทำให้องค์กรไม่สามารถขยายไปสู่ธุรกิจอื่นด้วยพื้นฐานเทคโนโลยีเดิม การเข้าสู่อุตสาหกรรมอื่นต้องลงทุนใหม่ทั้งหมด ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงสูง

2.2.3 อำนาจต่อรองของผู้ซื้อ (Bargaining Power of Buyers)

อำนาจต่อรองของผู้ซื้อ เกิดจากลูกค้าที่เป็นบุคคลสำคัญต่อความอยู่รอดและเสถียรภาพของธุรกิจทั้งโดยตรงและโดยอ้อม โดยศักยภาพในการต่อรองของผู้ซื้อมีส่วนในการผลักดันให้ผู้ขายต้องปรับราคาต่ำลงและพัฒนาคุณภาพของสินค้าและบริการให้ดีขึ้น โดยผู้ซื้อจะมีอำนาจต่อรองสูง เนื่องจากปัจจัยดังนี้

(1) ผู้ซื้อซื้อสินค้าในสัดส่วนปริมาณมาก (Large Volume Purchasers) เมื่อผู้ซื้อซื้อสินค้าในปริมาณที่มากจะทำให้สามารถต่อรองและกำหนดเงื่อนไขกับผู้ขายได้ เช่น การจัดส่งวัตถุดิบให้ตรงเวลา ซึ่งจะช่วยให้ผู้ซื้อประหยัดค่าใช้จ่ายการบริหารการผลิตแบบทันเวลาพอดี ทำให้ลดค่าใช้จ่ายลงได้

(2) ผู้ซื้อที่มีศักยภาพในการขยายธุรกิจแบบบูรณาการไปข้างหลัง (Backward Integration by Buyers) ผู้ซื้อมีนโยบายและแนวโน้มที่จะขยายตัวไปสู่ธุรกิจการจัดจำหน่ายวัตถุดิบ ซึ่งจะทำให้ธุรกิจที่เป็นผู้ขายวัตถุดิบสูญเสียลูกค้าไป นอกจากนี้ถ้าลูกค้าที่บูรณาการธุรกิจย้อนหลัง และทำการผลิตสินค้าในปริมาณมากอาจจะเป็นคู่แข่งกับองค์กรธุรกิจได้

(3) ผู้ขายมีจำนวนมาก (Most Sellers) ทำให้ผู้ซื้อสามารถเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ได้หลากหลาย ทั้งรูปแบบ คุณภาพ และราคาได้จากผู้จำหน่ายวัตถุดิบหลายราย เมื่อผู้ซื้อไม่พึงพอใจต่อผู้ขายรายใด ก็สามารถเปลี่ยนไปพิจารณาจัดซื้อจากผู้ขายรายอื่น ทำให้ผู้ซื้อมีทั้งทางเลือกและมีอำนาจต่อรองมากกว่าผู้ขาย

(4) มีสินค้าหรือบริการทดแทน (Substitute Goods or Service) นอกจากผลิตภัณฑ์ที่มีลักษณะเหมือนกันแล้ว ธุรกิจต้องคำนึงถึงสินค้าหรือบริการอื่นที่สามารถทดแทนผลิตภัณฑ์ของตน เพราะแม้สินค้าทดแทนจะมีความแตกต่างจากผลิตภัณฑ์ที่ธุรกิจนำเสนอ แต่สินค้าทดแทนก็จะทำให้ผู้ซื้อมีทางเลือกอื่นในการพิจารณา จึงมีอำนาจต่อรองมากกว่า

(5) ต้นทุนการเปลี่ยนผู้ขายต่ำ (Switching Cost) ถ้าผู้ซื้อมีต้นทุนในการเปลี่ยนไปใช้สินค้าหรือบริการของคู่แข่งต่ำก็จะทำให้ผู้ซื้อสามารถเลือกใช้จากแหล่งใดก็ได้ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ซื้อมีอำนาจต่อรองมากกว่าผู้ขาย

2.2.4 การคุกคามของสินค้าหรือบริการทดแทน (Pressure from Substitute)

ในบางครั้งองค์กรอาจประสบปัญหาการคุกคามของสินค้าหรือบริการทดแทนจากอุตสาหกรรมอื่น ซึ่งการทดแทนอาจเป็นเพียงชั่วคราว เช่น เมื่อสินค้ามีราคาแพงขึ้น ทำให้ลูกค้าเปลี่ยนไปใช้สินค้าที่คล้ายคลึงกัน หรืออาจเป็นการทดแทนโดยสมบูรณ์ เช่น การนำไฟเบอร์เข้ามาทดแทนการใช้ไม้ เป็นต้น

ในการพัฒนาให้สินค้าโดยสามารถนำไปใช้ทดแทนสินค้าของอุตสาหกรรมอื่นได้ในอนาคต จะทำให้เกิดความได้เปรียบเนื่องจากเป็นสิ่งใหม่ และมีความทันสมัยกว่าทั้งด้านเทคโนโลยีและการวิจัยพัฒนา ซึ่งจะกลายเป็นภัยคุกคามที่ค่อนข้างรุนแรงต่อธุรกิจที่ดำเนินงานอยู่ก่อน ดังนั้น จึงควรพยายามติดตามสถานการณ์และศึกษาว่าลูกค้าจะสามารถใช้สินค้าใดมาทดแทนสินค้าที่ตนผลิตอยู่และระดับการทดแทนมีมากน้อยเพียงใด

2.2.5 อำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบ (Bargaining Power of Suppliers)

อำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบเกิดจากความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตและผู้ขายวัตถุดิบจะมีผลต่อประสิทธิภาพในการผลิตสินค้าหรือบริการเพราะคุณภาพและปริมาณของวัตถุดิบ และความล่าช้าของการส่ง

มอบลัษณ์ก่อให้เกิดผลกระทบต่อองค์กร ดังนั้น ผู้บริหารควรให้ความสำคัญในการวิเคราะห์อำนาจการต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบว่ามีมากน้อยเพียงใด โดยปกติผู้ขายวัตถุดิบจะมีอำนาจต่อรองสูงตามสถานการณ์ดังนี้

(1) ผู้ซื้อสินค้าในสัดส่วนปริมาณน้อย (Small Portion of Buyers) เมื่อยอดซื้อวัตถุดิบ และรายได้จากการขายสินค้าให้แก่ผู้ซื้อที่ซื้อในปริมาณน้อย ทำให้สิ่งเหล่านี้ไม่ได้เป็นส่วนมากของผู้ขายวัตถุดิบ จึงทำให้ผู้ขายวัตถุดิบให้ความสำคัญต่างจากผู้ซื้อในปริมาณมาก

(2) ผู้ขายวัตถุดิบมีศักยภาพในการขยายธุรกิจแบบบูรณาการตัวไปข้างหน้า (Forward Integration by Suppliers) เมื่อความพร้อมด้านทรัพยากรของผู้ขาย และการเติบโตไปข้างหน้าไม่ได้มีความซับซ้อนทำให้ผู้ขายมีการตัดสินใจขยายขอบเขตการดำเนินงาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ซื้อเดิม เพราะนอกจากจะต้องแข่งขันกับคู่แข่งในในตลาดแล้ว ยังต้องแข่งขันกับผู้ขายวัตถุดิบซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่า

(3) ผู้ขายวัตถุดิบมีจำนวนน้อยแต่จำหน่ายไปยังผู้ซื้อจำนวนมาก (Dominance by a Suppliers) ทำให้ผู้ขายวัตถุดิบมีความได้เปรียบในการต่อรอง เพราะผู้ซื้อไม่มีทางเลือกในการซื้อวัตถุดิบมากนัก ขณะที่ผู้ขายสามารถขายสินค้าของตนได้อย่างกว้างขวาง นอกจากนี้ผู้ขายในบางอุตสาหกรรมอาจจะรวมกลุ่มกันในการกำหนดแนวทางปฏิบัติ ซึ่งจะลดความเสี่ยงในการแข่งขัน และสร้างอำนาจในการต่อรองของตนได้มากขึ้น

(4) ไม่มีสินค้าหรือบริการทดแทน (Non Availability of Substitute Products) ถ้าวัตถุดิบนั้นมีเอกลักษณ์เฉพาะที่มีความสำคัญต่อผู้ซื้อ และไม่สามารถหาสินค้าทดแทนได้ ผู้ขายวัตถุดิบย่อมจะได้เปรียบในการต่อรอง

(5) ต้นทุนการเปลี่ยนผู้จำหน่ายวัตถุดิบสูง (High Suppliers Switching Cost) ถึงแม้ผู้ซื้อจะสามารถเปลี่ยนไปใช้สินค้าอื่นได้ แต่ถ้าการปรับเปลี่ยนแต่ละครั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายทั้งโดยทางตรง และทางอ้อมแล้ว ก็จะเป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนแปลง

2.3 สาเหตุหรือความจำเป็นของการดำเนินการธุรกิจระหว่างประเทศ

สาเหตุหรือความจำเป็นของการดำเนินการธุรกิจระหว่างประเทศนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี ขึ้นอยู่กับว่าธุรกิจนั้นใช้เหตุผลอะไร เหตุผลแรกเรียกว่าเป็นการโต้ตอบหรือตอบรับกับสภาวะภายนอก (Reactive Reasons) นั่นคือ หากธุรกิจไม่ปรับตัวตามก็อาจไม่สามารถอยู่รอดได้ และเหตุผลที่สอง เป็นกรณีที่ธุรกิจมองหาโอกาส ซื้อได้เปรียบ ประโยชน์การทำธุรกิจระหว่างประเทศนั่นเอง (Proactive Reasons) นักธุรกิจที่มองข้ามเหตุผลที่สองไป มักเป็นเพราะว่าเพราะเห็นว่าหากธุรกิจของเขาดำเนินไปได้ด้วยดีในประเทศอยู่แล้ว จึงไม่เห็นความจำเป็นที่ต้องออกไปทำธุรกิจกับต่างประเทศหรือในต่างประเทศ (สมชนก, 2551) รายละเอียดของสาเหตุหรือความจำเป็นของการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ แยกตามเหตุผลหลักสองประการได้คือ เหตุผลที่ธุรกิจตอบโต้หรือตอบรับกับสภาวะแวดล้อมภายนอก (Reactive Reasons)

นั่นคือเมื่อมีเหตุการณ์หรือสถานการณ์ต่างๆ ภายนอกเกิดขึ้น และธุรกิจเห็นว่าต้องตอบโต้โดยการทำธุรกิจระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็นหัวข้อย่อยๆ ดังนี้

2.3.1 การติดตามลูกค้าไปในต่างประเทศ

ในกรณีที่ลูกค้าของบริษัทได้ขยายกิจการไปในต่างประเทศ บริษัทอาจจะขยายการดำเนินงานของตนไปยังประเทศนั้นๆ ด้วย เพราะฉะนั้นอาจต้องสูญเสียลูกค้าให้กับบริษัทท้องถิ่นในต่างประเทศได้ ซึ่งกรณีนี้มีกพบบ่อยในธุรกิจที่ให้บริการ เช่น บริษัททางบัญชี ที่ปรึกษาทางกฎหมายหรือการจัดการ ซึ่งโดยปกติลูกค้านิยมที่จะใช้บริการจากธุรกิจเดิมที่ตนใช้บริการมาอยู่มาอยู่แล้ว เพราะมีความไว้วางใจกันสูง และก็ไม่ต้องเสียเวลาในการอธิบายระบบการดำเนินงานต่างๆ ให้กับบริษัทที่ปรึกษารายใหม่ ส่วนผู้ให้บริการก็สามารถประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการให้บริการกับลูกค้ารายเดิม

2.3.2 ข้อกีดกันทางการค้าที่เพิ่มขึ้น

ในบางครั้งบริษัทอาจมีการทำธุรกิจกับต่างประเทศอยู่แล้ว เช่น การส่งออก แต่หากประเทศเจ้าบ้านมีการกำหนดข้อกีดกันทางการค้าที่เพิ่มขึ้น (เช่น การกำหนดกำแพงภาษีที่เพิ่มขึ้น การกำหนดโควตานำเข้า หรือกนโยบายที่รณรงค์ให้ประชาชนซื้อของที่ผลิตในประเทศ เป็นต้น) ก็อาจส่งผลให้บริษัทเหล่านั้นพิจารณาการทำธุรกิจระหว่างประเทศในรูปแบบใหม่ เช่น การลงทุนในต่างประเทศ เนื่องจากการที่รัฐบาลของประเทศเจ้าบ้านกำหนดข้อกีดกันทางการค้าที่เพิ่มขึ้น ย่อมส่งผลกระทบต่อสินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศเจ้าบ้านนั้นให้มีราคาสูงขึ้น จึงอาจทำให้ธุรกิจเห็นโอกาสในการขยายการลงทุนไปตั้งโรงงานในประเทศนั้นๆ เพื่อหลีกเลี่ยงที่จะไม่ต้องประสบกับปัญหาการกีดกันการนำเข้านี้ ตัวอย่างเช่น การที่บริษัทญี่ปุ่นไปตั้งโรงงานในยุโรป เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการกีดกันการนำเข้ารถยนต์ญี่ปุ่นของประเทศในยุโรป เป็นต้น

2.3.3 การตามคู่แข่งไปในต่างประเทศ

ในบางกรณีหากคู่แข่งของบริษัทได้ขยายกิจการไปต่างประเทศ การขยายการดำเนินงานไปต่างประเทศเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อเป็นการรักษาความได้เปรียบทางการแข่งขันไว้

2.3.4 โอกาสหรือความบังเอิญ

โอกาสหรือความบังเอิญที่เกิดขึ้นอาจเหตุผลในการตัดสินใจดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศได้ เช่น การได้มีโอกาสพบปะกับนักธุรกิจต่างชาติในงานเลี้ยง หรือบนเครื่องบิน ซึ่งอาจกำลังมองหาผู้ร่วมลงทุนในโครงการต่างประเทศ เป็นต้น หรือกรณีของบริษัทจอลลีบี (Jollibee Foods Corporation) ของฟิลิปปินส์ ที่เป็นร้านขายอาหารจานด่วน มีการขยายกิจการในต่างประเทศ (เช่น อินโดนีเซีย บรูไน) เนื่องจากมีคนรู้จักในประเทศเหล่านั้นเป็นผู้ร่วมลงทุนในธุรกิจ (สมชนก, 2551)

2.4 เหตุผลที่ธุรกิจมองหาโอกาส ข้อได้เปรียบ ประโยชน์การทำธุรกิจระหว่างประเทศ (Proactive Reasons)

การทำธุรกิจมองหาโอกาส ข้อได้เปรียบหรือประโยชน์ของการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ อาจเกี่ยวเนื่องกับปัจจัยภายในหรือปัจจัยภายนอกได้ ยกตัวอย่างเช่น

2.4.1 ความต้องการทรัพยากรการผลิตเพิ่มเติม

ทรัพยากรการผลิตที่ธุรกิจมองหาเพิ่มเติมในต่างประเทศนี้อาจอยู่ในรูปของทรัพยากรธรรมชาติ แรงงาน เทคโนโลยี หรือเงินทุน ดังนั้น หากธุรกิจไม่สามารถซื้อหรือจัดหาปัจจัยการผลิตเหล่านี้จากต่างประเทศเพื่อนำมาใช้ในการดำเนินธุรกิจของตน ก็อาจจำเป็นที่จะต้องย้ายฐานการผลิตไป ณ ที่มีทรัพยากรเหล่านั้นอยู่ เช่น การไปลงทุนในประเทศจีน หรือประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งมีแรงงานอยู่เป็นจำนวนมาก หรือการไปลงทุนทำเหมืองเพชรไปประเทศแถบแอฟริกา เป็นต้น

2.4.2 ต้นทุนการผลิตที่ถูกกว่า

ต้นทุนการผลิตในธุรกิจระหว่างประเทศ ซึ่งรวมไปถึงค่าแรง วัตถุดิบ การขนส่ง หรือต้นทุนเงินทุนในต่างประเทศ อาจมีราคาถูกกว่าต้นทุนการผลิตในประเทศ จึงอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ธุรกิจพิจารณาย้ายฐานการผลิตไปนอกประเทศที่มีต้นทุนการผลิตและการดำเนินงานที่ต่ำกว่า จากที่กล่าวข้างต้นว่าด้วยกระแสโลกาภิวัตน์ในปัจจุบันอันเนื่องด้วยข้อกีดกันทางการค้าที่ลดลงและเทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้น จึงทำให้ธุรกิจสามารถเลือกลงทุนในประเทศที่ให้ผลตอบแทนสูงสุดเมื่อเทียบกับต้นทุน ในปัจจุบันต้นทุนการผลิตในประเทศ

ต่างๆ มีความแตกต่างกันค่อนข้างสูง โดยเฉพาะต้นทุนด้านค่าแรง หนังสือพิมพ์สเตรทไทม์ (Straits Times) ของสิงคโปร์ เคยยกตัวอย่างไว้ว่าค่าจ้างแรงงานหนึ่งคนในสิงคโปร์ มีค่าเท่ากับการจ้างงาน 3 คนในมาเลเซีย หรือคนไทย 8 คน หรือคนงาน 13 คน และ 18 คน ในจีนและอินเดีย ตามลำดับ

2.4.3 สิ่งจูงใจที่รัฐบาลในประเทศแม่ส่งเสริมให้มีการลงทุนในต่างประเทศ หรือสิ่งจูงใจที่รัฐบาลประเทศเจ้าบ้านเสนอให้

สิ่งจูงใจที่รัฐบาลประเทศแม่เสนอนี้อาจอยู่ในรูปของการให้เงินสนับสนุน เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การประกันความเสี่ยงจากการลงทุน หรือการช่วยเหลือทางการค้าในรูปแบบต่างๆ ส่วนสิ่งจูงใจจากประเทศเจ้าบ้านให้มีการลงทุนในประเทศของตน อาจอยู่ในรูปของการสร้างนิคมอุตสาหกรรม การลดหรือการยกเว้นภาษีเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำอื่นๆ ด้วยสิ่งจูงใจเหล่านี้ หากนักธุรกิจเป็นนักแสวงหาโอกาสก็ย่อมสนใจการไปลงทุนในต่างประเทศ

2.4.4 การขยายตลาดไปสู่ตลาดใหม่

การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ จะได้รับประโยชน์ในแง่ที่สามารถหาตลาดใหม่ๆ หรือเป็นการขยายตลาดได้ทางหนึ่ง ทั้งนี้เนื่องจากแต่ละประเทศจะมีความแตกต่างในระดับขั้นของการพัฒนาเศรษฐกิจ วิถีชีวิต ขนบประเพณี หรืออีกนัยหนึ่ง ช่วงวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ของสินค้าหรือบริการหนึ่งๆ จะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ

2.4.5 การใช้ประโยชน์จากข้อได้เปรียบเฉพาะของธุรกิจ

เทคโนโลยี ซื่อสัตย์ หรือเครื่องหมายการค้าที่เป็นคุณสมบัติที่เป็นเอกลักษณ์หรือเป็นข้อได้เปรียบเฉพาะของบริษัทสามารถสร้างโอกาสในการเติบโตของธุรกิจได้ โดยการขยายตลาดไปต่างประเทศ

2.4.6 อัตราภาษีที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ

อัตราภาษีที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ มักจะก่อให้เกิดความได้เปรียบในการไปลงทุนในประเทศที่มีอัตราภาษีที่ต่ำ จึงเป็นเหตุผลหนึ่งในการขยายธุรกิจออกไปต่างประเทศ

2.4.7 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการประหยัดอันเนื่องมาจากขนาด

การขยายตลาดออกไปต่างประเทศจะเป็นการช่วยเฉลี่ยต้นทุนต่อหน่วยให้ถูกลง หรือที่เรียกว่าเป็นการประหยัดอันเนื่องมาจากขนาด (Economic of Scale) เหตุผลข้อนี้มักเกิดกับบริษัทที่มีค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาที่ค่อนข้างสูง เช่น บริษัท รถยนต์ เป็นต้น

2.4.8 การปกป้องตลาดในประเทศโดยเข้าไปบุกกรุกในประเทศของคู่แข่ง

การเข้าไปบุกกรุกในประเทศของคู่แข่ง นับเป็นกลยุทธ์ในการสร้างแรงกดดันต่อคู่แข่ง โดยมีวัตถุประสงค์คือ ทำให้คู่แข่งถอยทัพกลับจากตลาดในประเทศของตน เพื่อเข้าไปป้องกันตลาดในประเทศของตนเองแทน (สมชนก, 2551)

2.5 อุตสาหกรรมสีเขียว

ประเทศไทยมุ่งสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) ตามที่ได้ให้สัตยาบันรับรองปฏิญญาโจฮันเนสเบิร์กว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืน (Johannesburg Declaration on Sustainable Development – JDSD) เมื่อปี พ.ศ. 2545 และปฏิญญามะนิลาว่าด้วยอุตสาหกรรมสีเขียว (Manila Declaration) เมื่อปี พ.ศ. 2552 กระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมและสังคม โดยดำเนินการในเชิงรุก มุ่งเน้นในการส่งเสริมและพัฒนาภาคอุตสาหกรรมให้เติบโตและพัฒนาอย่างยั่งยืน (สำนักงานส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมสีเขียว, 2556)



ภาพ 5 ระดับ 5 ขั้นสู่อุตสาหกรรมสีเขียว

ที่มา: สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมสีเขียว (2556)

2.5.1 นิยามศัพท์อุตสาหกรรมสีเขียว

1. อุตสาหกรรมสีเขียว (Green Industry) หมายถึง อุตสาหกรรมที่ยึดมั่นในการประกอบกิจการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้วยการมุ่งเน้นในเรื่องของการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการผลิตและบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง พร้อมกับการประกอบกิจการด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งภายในและภายนอกองค์กรตลอดโซ่อุปทานเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (สำนักงานส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมสีเขียว, 2556)

2. ความมุ่งมั่นสีเขียว (Green Commitment) หมายถึง การแสดงความมุ่งมั่นในรูปแบบของนโยบาย เป้าหมายและแผนงานที่จะลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมีการสื่อสารภายในองค์กรให้ทราบโดยทั่วกัน

3. ปฏิบัติการสีเขียว (Green Activity) หมายถึง การดำเนินกิจกรรมตามนโยบาย เป้าหมายและแผนงานที่กำหนดเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรมสำเร็จตามความมุ่งมั่นที่ตั้งไว้

4. ระบบสีเขียว (Green System) หมายถึง การบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบมีการติดตาม ประเมินผล และทบทวนเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการได้รับรางวัลด้านสิ่งแวดล้อมที่เป็นที่ยอมรับและการรับรองมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ

5. วัฒนธรรมสีเขียว (Green Culture) หมายถึง การที่ทุกคนในองค์กรให้ความร่วมมือร่วมใจในการดำเนินงานอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในทุกด้านของการประกอบกิจการจนกลายเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

2.5.2 เกณฑ์กำหนดอุตสาหกรรมสีเขียว

ระดับที่ 1: ความมุ่งมั่นสีเขียว (Green Commitment)

ข้อ 1 องค์กรต้องกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งครอบคลุมถึงความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับ

- (1) การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หรือการป้องกันมลพิษ (Prevention of Pollution) หรือ
- (2) การใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน (Sustainable Resource Use) หรือ
- (3) การลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change Mitigation and Adaption) หรือ
- (4) การปกป้องและฟื้นฟูธรรมชาติ (Protection and Restoration of the Natural Environment)

ข้อ 2 องค์กรต้องมีการสื่อสารนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมให้บุคลากรในองค์กรทราบ

ระดับที่ 2: ปฏิบัติการสีเขียว (Green Activity)

ข้อ 1 องค์กรต้องกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งครอบคลุมถึงความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมต่างๆ อย่างน้อยกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ดังนี้

- (1) การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หรือการป้องกันมลพิษ (Prevention of Pollution) หรือ
- (2) การใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน (Sustainable Resource Use) หรือ
- (3) การลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change Mitigation and Adaption) หรือ
- (4) การปกป้องและฟื้นฟูธรรมชาติ (Protection and Restoration of the Natural Environment) และสื่อสารนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมให้แก่บุคลากรในองค์กรทราบ

ข้อ 2 องค์กรจัดทำแผนงานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมหรือการป้องกันมลพิษ หรือการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและอย่างยั่งยืน หรือลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศหรือการปกป้องและฟื้นฟูธรรมชาติ โดยแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมต้องประกอบด้วยวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ขั้นตอนการปฏิบัติ ผู้รับผิดชอบ และกรอบระยะเวลาแล้วเสร็จ

ข้อ 3 องค์กรต้องนำแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผล

ระดับที่ 3: ระบบสีเขียว (Green System)

ข้อ 1 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้บริหารสูงสุดขององค์กรต้องกำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งต้องครอบคลุมความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการ เพื่อ

(1) การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หรือการป้องกันมลพิษ (Prevention of Pollution)

หรือ

(2) การใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน (Sustainable Resource Use) หรือ

(3) การลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change Mitigation and Adaption) หรือ

(4) การปกป้องและฟื้นฟูธรรมชาติ (Protection and Restoration of the Natural Environment) และสื่อสารนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมให้บุคลากรทั้งหมดซึ่งทำงานให้หรือในนามขององค์กรทราบ

ข้อ 2 การวางแผน

(1) องค์กรต้องบ่งชี้ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งเกิดจากกิจกรรมผลิตภัณฑ์ และการบริการขององค์กรและพิจารณาประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งทำให้เกิดผลกระทบที่มีนัยสำคัญต่อสิ่งแวดล้อม

(2) องค์กรต้องบ่งชี้และติดตามสืบค้นข้อกำหนดของกฎหมายและข้อกำหนดอื่นๆ ด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม

(3) องค์กรต้องกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมซึ่งสอดคล้องกับนโยบายกฎหมาย และประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ

(4) องค์กรต้องจัดทำแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย โดยแผนงานต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับผู้รับผิดชอบในทุกกระดับและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกำหนดวิธีการและระยะเวลาแล้วเสร็จ

(5) องค์กรต้องมีการดำเนินการตามแผนงานด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีการกระจายและชี้แจงแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมให้ผู้เกี่ยวข้องรับทราบและมีความเข้าใจ เพื่อให้มีการดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้

(6) องค์กรต้องมีการติดตามผลการดำเนินการตามแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมที่จัดทำไว้

(7) องค์กรต้องมีการทบทวนวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมเป็นระยะ

ข้อ 3 การนำไปปฏิบัติ

(1) องค์กรต้องจัดสรรทรัพยากรให้เพียงพอต่อการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม

(2) องค์กรต้องมีการฝึกอบรมและการสร้างจิตใต้สำนึกให้กับบุคลากรที่ทำงานในองค์กรหรือทำงานในนามองค์กรเพื่อให้เกิดความตระหนักต่อประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

(3) องค์กรต้องกำหนดช่องทางและวิธีการสื่อสารข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมให้กับบุคคลภายในองค์กรและบุคคลภายนอกองค์กร

(4) องค์กรต้องจัดทำขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อควบคุมการปฏิบัติในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

(5) องค์กรต้องจัดทำขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อควบคุมการปฏิบัติในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ลดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และ การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและอย่างยั่งยืน

(6) องค์กรต้องจัดทำขั้นตอนการดำเนินงานรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน หรืออุบัติเหตุที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน

ข้อ 4 การติดตาม ประเมินผล

(1) องค์กรต้องจัดทำขั้นตอนการดำเนินงานในการเฝ้าติดตาม/ตรวจวัด คุณภาพสิ่งแวดล้อม และเครื่องมือที่นำมาใช้ในการเฝ้าติดตามและตรวจวัดต้องได้รับทวนสอบและบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม

(2) องค์กรต้องจัดทำขั้นตอนในการดำเนินการประเมินความสอดคล้องของระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมกับข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามช่วงเวลาที่กำหนด

(3) องค์กรต้องจัดทำขั้นตอนการดำเนินงานสำหรับการดำเนินการกับข้อบกพร่องด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นแล้วหรืออาจจะเกิดขึ้น และปฏิบัติการแก้ไขและป้องกัน

(4) องค์กรต้องมีการชี้แจง จัดเก็บ ป้องกัน และกำหนดอายุการจัดเก็บบันทึกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

(5) องค์กรต้องดำเนินการตรวจประเมินภายในระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามช่วงเวลาที่กำหนด เพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมไปปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผลและสอดคล้องกับข้อกำหนดต่างๆ

ข้อ 5 การทบทวนและรักษาระบบ

ผู้บริหารสูงสุดขององค์กรต้องทบทวนระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กรตามช่วงเวลาที่กำหนด เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมยังคงมีความเหมาะสม และเกิดประสิทธิผลอย่างต่อเนื่อง

ระดับที่ 4: วัฒนธรรมสีเขียว (Green Culture)

ข้อ 1 องค์กรต้องมีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมเป็นไปตามเกณฑ์กำหนดระดับที่ 3 ทุกข้อ

ข้อ 2 องค์กรต้องมีการสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านสิ่งแวดล้อม และนำมาปฏิบัติให้เกิดประสิทธิผล โดยให้ครอบคลุมตามหลักการของมาตรฐานความรับผิดชอบต่อสังคม ISO 26000 ดังต่อไปนี้

2.1 องค์กรต้องมีความรับผิดชอบต่อผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยต้องมีความรับผิดชอบต่อ

(1) ผลกระทบจากการตัดสินใจและดำเนินการต่างๆ ขององค์กรต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะผลกระทบต่อด้านลบที่มีนัยสำคัญ

(2) การดำเนินการเพื่อป้องกันผลกระทบต่อด้านลบที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ

2.2 องค์กรต้องมีความโปร่งใสในการตัดสินใจและการดำเนินการต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม องค์กรต้องมีการเปิดเผยอย่างชัดเจน ถูกต้อง และครบถ้วน โดย

(1) ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานขององค์กร สามารถเข้าถึงข้อมูลได้โดยตรงและง่ายต่อความเข้าใจ

(2) ข้อมูลต้องเหมาะสมกับช่วงเวลาที่เปิดเผยชัดเจน และมีความน่าเชื่อถือ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถประเมินผลได้อย่างถูกต้อง

2.3 องค์กรต้องมีการส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมด้านสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง โดย

(1) ประกาศค่านิยมและหลักการต่างๆ ด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กรให้ชัดเจน

(2) ดำเนินการตามโครงสร้างการบริหารที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมด้านสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร

(3) มีกลไกในการกำกับดูแล และควบคุมต่างๆ เพื่อเฝ้าติดตามให้การสนับสนุน และการ
บังคับให้เกิดการปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมด้านสิ่งแวดล้อม

(4) มีการกระตุ้นและส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมด้านสิ่งแวดล้อม

(5) มีการป้องกัน หรือแก้ไขการเกิดผลประโยชน์ทับซ้อนที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติอย่าง
มีจริยธรรมด้านสิ่งแวดล้อมตลอดทั่วทั้งองค์กร

(6) มีรายงานผลการปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมด้านสิ่งแวดล้อม

2.4 องค์กรต้องเคารพ พิจารณา และตอบสนองต่อผลประโยชน์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านประเด็น
สิ่งแวดล้อม

2.5 องค์กรต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านสิ่งแวดล้อม

2.6 องค์กรต้องเคารพต่อการปฏิบัติตามแนวสากลในด้านสิ่งแวดล้อมในสถานการณ์ที่กฎหมาย
หรือการดำเนินการตามกฎหมายยังไม่พอเพียงสำหรับการปกป้องสิ่งแวดล้อมได้ องค์กรต้องผลักดันให้เกิด
ความเคารพต่อการปฏิบัติตามแนวทางของสากล

2.7 องค์กรต้องเคารพต่อสิทธิมนุษยชนในด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี และการยอมรับถึงความสำคัญและ
ความเป็นสากลของสิทธิมนุษยชนในด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อ 3 องค์กรต้องจัดทำรายงานผลการดำเนินกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อเปิดเผยต่อสาธารณะ

ระดับที่ 5: เครือข่ายสีเขียว (Green Network)

ข้อ 1 องค์กรต้องมีระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมีการสร้างวัฒนธรรมองค์กรเป็นไปตาม
เกณฑ์กำหนดอุตสาหกรรมสีเขียวระดับที่ 4 ทุกข้อ

ข้อ 2 องค์กรต้องดำเนินการส่งเสริม สร้าง และสานสัมพันธ์กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมกับผู้มีส่วน
ได้ส่วนเสีย (Stake Holder) ที่ครอบคลุมทั้งโซ่อุปทาน (Supply Chain) ชุมชน และผู้บริโภคและต้องทำให้
ประสบความสำเร็จเป็นที่ประจักษ์ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดย

(1) ต้องส่งเสริมให้โซ่อุปทาน (Supply Chain) มุ่งสู่อุตสาหกรรมสีเขียว และนำมาปฏิบัติให้
เกิดประสิทธิผล โดยต้องดำเนินการให้ครอบคลุมทั้งโซ่อุปทาน และต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

(2) ต้องส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน การพัฒนาชุมชน และต้องร่วมกับชุมชนในการ
กระตุ้นจิตสำนึกและส่งเสริมความรู้ความเข้าใจต่อการบริโภคที่ยั่งยืน โดยให้ความสำคัญและความใส่ใจต่อ
สิ่งแวดล้อม

(3) ต้องให้ความรู้และสร้างความตระหนักแก่ผู้บริโภคในการบริโภคที่ยั่งยืน

ข้อ 3 องค์กรต้องจัดทำรายงานการดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริม สร้าง และสาน
สัมพันธ์กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสรุปรายงานผลความสำเร็จเพื่อเผยแพร่

2.5.3 สิทธิประโยชน์ผู้ประกอบการที่ผ่านการรับรองอุตสาหกรรมสีเขียว

กระทรวงอุตสาหกรรมได้กำหนดให้ผู้ประกอบการที่ผ่านการรับรองอุตสาหกรรมสีเขียวสามารถ
ขอรับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ได้ทันที ได้แก่ ยกเว้นค่าธรรมเนียมรายปีเป็นเวลา 5 ปี เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ การผ่อน
คลายการตรวจกำกับ การยกย่องชมเชย ซึ่งแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงสิทธิประโยชน์ผู้ประกอบการที่ผ่านการรับรองอุตสาหกรรมสีเขียว

สิทธิประโยชน์	เงื่อนไข	หน่วยงาน
ยกเว้นค่าธรรมเนียมรายปีเป็นเวลา 5 ปี	(1) ได้รับการรับรองด้านระบบการจัดการ สิ่งแวดล้อม (มอก. 14001 หรือ ISO 14001) (2) มาตรฐานด้านระบบการจัดการอาชีวอนามัย และความปลอดภัย (มอก. 18001)	กรมโรงงานอุตสาหกรรม (กรอ.) สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม (สปอ.)
ยกเว้นค่าธรรมเนียมรายปีเป็นเวลา 5 ปี	(1) นำของเสียหรือวัสดุเหลือใช้จากการประกอบ กิจกรรมการผลิต ก๊าซชีวภาพเพื่อเป็นพลังงานทดแทน (2) นำเอาอากาศเสียจากการเผาไหม้ในกระบวนการผลิตทั้งหมดกลับมาใช้ประโยชน์ได้	กรมโรงงานอุตสาหกรรม
เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Green Productivity Loan)	ต้องเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดย่อม (SMEs)	SMEs Bank
การผ่อนคลายการตรวจกำกับ	ความถี่ในการตรวจดูแลโรงงานที่ได้รับการรับรองอุตสาหกรรมสีเขียวระดับที่ 3 ระบบสีเขียวขึ้นไป เพื่อกำกับดูแลโรงงานลดลง	กรมโรงงานอุตสาหกรรม (กรอ.) สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม (สปอ.)
การยกย่องชมเชย	การประกาศหรือจัดทำรายงานชื่อในเว็บไซต์ www.greenindustry.go.th สำหรับผู้ได้รับการรับรอง Green Industry Mark	สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม (สปอ.)

ที่มา: สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมสีเขียว (2556)

2.6 ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

จากข้อมูลแผนพัฒนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. 2557 – 2560 ได้แสดงข้อมูลประวัติความเป็นมาของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ลักษณะทางกายภาพ ลักษณะภูมิประเทศ ลักษณะภูมิอากาศ โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมและศักยภาพด้านเศรษฐกิจสังคมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

2.6.1 ลักษณะทางกายภาพ

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจังหวัดหนึ่งใน 25 จังหวัดภาคกลางของประเทศไทยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจังหวัดขนาดกลางมีขนาดพื้นที่ประมาณ 6,367.62 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 3,979,762.50 ไร่อยู่ทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานครประมาณ 325.3 กิโลเมตร ระยะทางจากทิศเหนือจดทิศใต้ประมาณ 212 กิโลเมตร ส่วนแคบที่สุดของประเทศและจังหวัดอยู่ในเขตตำบลคลองวาฬ อำเภอเมือง

ประจวบคีรีขันธ์ จากอ่าวไทยถึงแนวพรมแดนไทย - เมียนมาร์ประมาณ 12 กิโลเมตรดังแสดงในภาพ 6 จังหวัด
ประจวบคีรีขันธ์มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและประเทศเมียนมาร์ดังนี้

ทิศเหนือติดต่อกับอำเภอชะอำ อำเภอท่ายาง อำเภอแก่งกระจาน จังหวัดเพชรบุรี

ทิศใต้ติดต่อกับอำเภอปะทิว อำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร

ทิศตะวันออกติดต่อกับทะเลอ่าวไทยความยาวชายฝั่งทะเลประมาณ 224.8 กิโลเมตร

ทิศตะวันตกติดต่อกับประเทศเมียนมาร์โดยมีเทือกเขาตะนาวศรีเป็นพรมแดนยาวประมาณ 283

กิโลเมตร

2.6.2 ลักษณะภูมิประเทศ

ลักษณะโดยทั่วไปของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ทิศตะวันตกเป็นเทือกเขาตะนาวศรี ซึ่งกั้นพรมแดน
ระหว่างไทยกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ลาดเอียงลงสู่ทะเลอ่าวไทยด้านตะวันออกและมีเทือกเขาและ
ภูเขาอยู่ทั่วไปทั้งบริเวณตอนกลางและบริเวณชายฝั่งทะเลของจังหวัดเทือกเขาที่สำคัญได้แก่ เทือกเขาสามร้อย
ยอดความสูง โดยเฉลี่ยของเทือกเขาด้านตะวันตกประมาณ 750 เมตรเหนือระดับน้ำทะเลสูงสุด 1,215 เมตร
และต่ำสุด 306 เมตร ส่วนความสูงจากระดับน้ำทะเลแถบชายฝั่งตะวันออกโดยเฉลี่ยประมาณ 1 – 5 เมตร
จากความลาดชันสูงก่อให้เกิดลำห้วยหลายสายไหลลงสู่คลองและแม่น้ำได้แก่ แม่น้ำปราณบุรี แม่น้ำกุยบุรี
คลองบางสะพาน คลองบางนางรมและคลองกรูดและในทะเลอ่าวไทยใกล้ชายฝั่งมีเกาะรวม 21 เกาะ

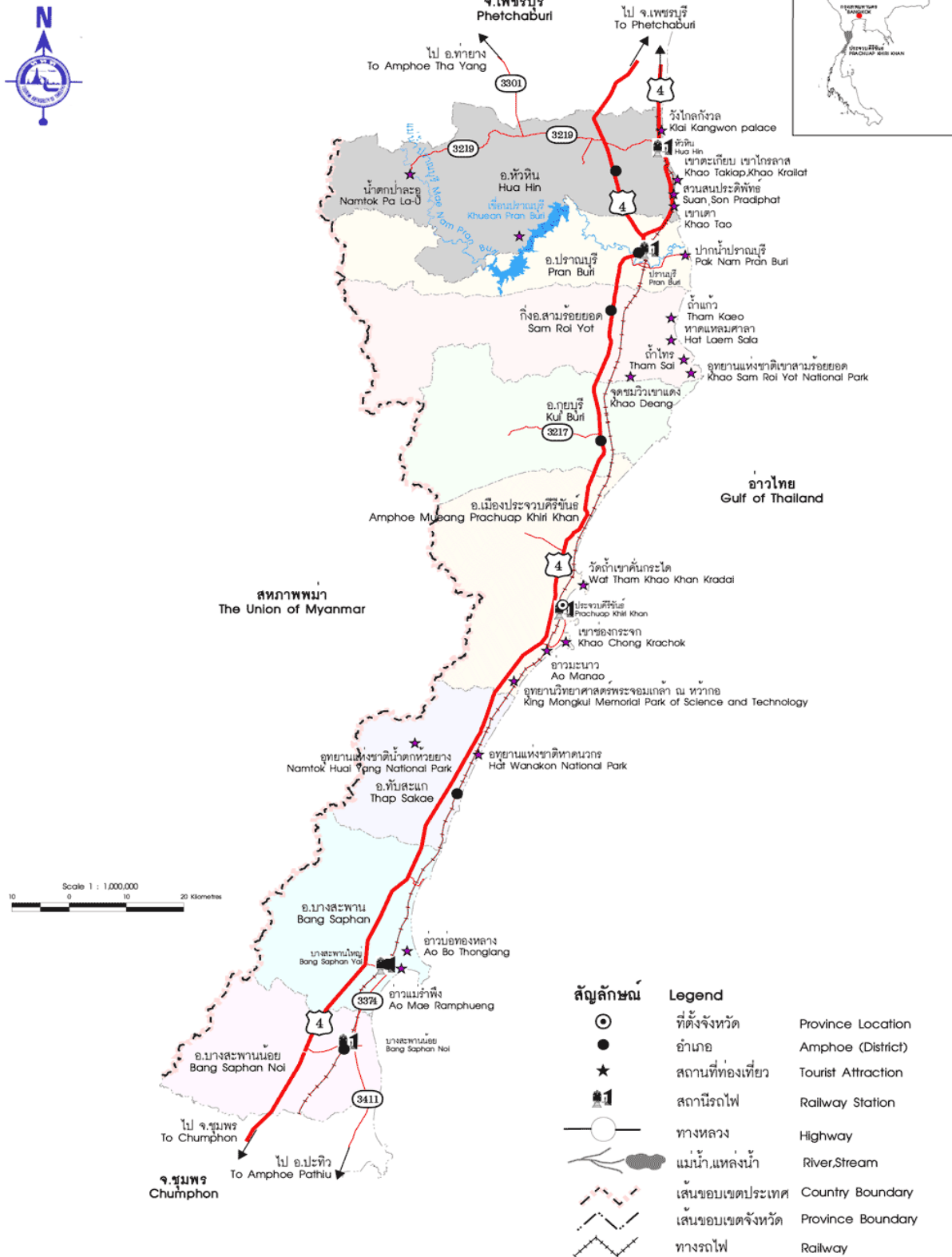
2.6.3 ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์อยู่ในเขตร้อนชื้นอากาศโดยทั่วไปไม่ร้อนไม่หนาวจนเกินไปความชื้น
เฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูงเนื่องจากอยู่ใกล้ทะเล ในปี พ.ศ. 2554 มีปริมาณฝนเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2553
(722.8 มิลลิเมตรต่อปี) เป็น 901.5 มิลลิเมตรต่อปี ปริมาณฝนสูงสุด 224.7 มิลลิเมตรต่อวัน จำนวนวันที่ฝน
ตกเพิ่มขึ้นจากปีก่อนจาก 105 วัน เป็น 132 วัน แต่อุณหภูมิเฉลี่ยลดลงจากปี พ.ศ. 2553 (28.66 องศา
เซลเซียส) เป็น 29.66 องศาเซลเซียส (เฉลี่ยต่ำสุด 23.88 องศาเซลเซียส เฉลี่ยสูงสุด 35.45 องศาเซลเซียส)
มีความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยที่ร้อยละ 76.45

2.6.4 โครงสร้างพื้นฐาน

ด้านไฟฟ้า: การบริการด้านพลังงานไฟฟ้าของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นั้นพบว่ามีไฟฟ้าใช้
ครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัด มีเพียงครัวเรือนจำนวนเล็กน้อยเท่านั้นที่ไฟฟ้ายังเข้าไปไม่ถึง โดยในการบริการด้าน
พลังงานไฟฟ้าของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นั้นพบว่ามีผู้ใช้ไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 181,163
ครัวเรือน มีจำนวนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้ จำนวน 180,814 ครัวเรือน และจำนวนครัวเรือนที่ไม่มีไฟฟ้าใช้มีเพียง
349 ครัวเรือน

แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ PRACHUAP KHIRI KHAN TOURIST MAP



ภาพ 6 แผนที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ที่มา: Novabizz (2557)

ด้านประปา: จังหวัดประจวบคีรีขันธ์อยู่ในเขตความรับผิดชอบของสำนักงานประปา เขต 3 ราชบุรี การประปาส่วนภูมิภาคให้บริการชุมชนในจังหวัดมี 4 แห่ง และเป็นบริการประปาของเทศบาลหัวหิน 1 แห่งมีปริมาณการผลิตน้ำ รวม 30,946,046 ลูกบาศก์เมตร ประกอบด้วย

การประปาประจวบคีรีขันธ์ แหล่งจ่ายน้ำประปา 1 แห่ง ใช้แหล่งน้ำดิบจากคลองบึง และอ่างเก็บน้ำคลองบึง กำลังการผลิต 700 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง (3,440,050 ลูกบาศก์เมตรต่อปี)

การประปาปราณบุรี แหล่งจ่ายน้ำประปา 1 แห่ง ใช้แหล่งน้ำดิบจากแม่น้ำปราณบุรีกำลังการผลิต 650 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง (4,556,931 ลูกบาศก์เมตรต่อปี)

การประปากุยบุรี แหล่งจ่ายน้ำประปา 1 แห่ง ใช้แหล่งน้ำดิบจากแม่น้ำกุยบุรี กำลังการผลิต 400 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง (4,024,726 ลูกบาศก์เมตรต่อปี)

การประปาบางสะพาน แหล่งจ่ายน้ำประปา 3 แห่ง ใช้แหล่งน้ำดิบจากคลองบางสะพานคลองร้อนทอง อ่างเก็บน้ำช่องลม และอ่างเก็บน้ำช้างแรก กำลังการผลิต 850 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง

การประปาเทศบาลเมืองหัวหินเป็นหน่วยงานในสังกัดเทศบาลเมืองหัวหิน รับน้ำดิบจาก 2 แหล่ง คือ ปราณบุรี และเขื่อนแก่งกระจาน มีกำลังการผลิตรวม 2,020 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง (16,480,000 ลูกบาศก์เมตรต่อปี) จ่ายน้ำให้เทศบาลเมืองหัวหินและบริเวณใกล้เคียง

2.6.5 การคมนาคม

ด้านการคมนาคมทางบก: จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เชื่อมระหว่างภาคกลางกับภาคใต้โดยมีถนนเพชรเกษมเป็นเส้นทางการคมนาคมสายหลักทำให้การติดต่อระหว่างจังหวัดกับจังหวัดหรือกับอำเภอเป็นไปด้วยความสะดวกและเป็นทางผ่านของรถไฟและรถโดยสารหลายเส้นทางเข้าสู่ภาคใต้รถยนต์โดยสารประจำทางแยกเป็น

- เส้นทางหมวด 2 (ที่มีจุดเริ่มต้นที่กรุงเทพมหานครจุดปลายทางอยู่ในเขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์) จำนวน 7 เส้นทาง
- เส้นทางหมวด 3 (ระหว่างจังหวัด) จำนวน 5 เส้นทาง เส้นทางหมวด 4 (ภายในเขตจังหวัด) จำนวน 6 เส้นทางและเส้นทางรถขนาดเล็กจำนวน 2 เส้นทางรถโดยสารประจำทางและรถขนาดเล็กดังกล่าวส่วนใหญ่จะมีการเดินรถสายถนนเพชรเกษม

รถยนต์เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เป็นเส้นทางสายหลักที่จะเดินทางสู่ภาคใต้ซึ่งจะต้องผ่านจังหวัดประจวบคีรีขันธ์โดยมีรถโดยสารประจำทางธรรมดาและรถโดยสารประจำทางปรับอากาศให้บริการกรุงเทพมหานคร – ประจวบคีรีขันธ์ระยะทางประมาณ 323 กิโลเมตร

รถไฟจากสถานีรถไฟหัวลำโพง – ประจวบคีรีขันธ์โดยขบวนรถเร็วธรรมดา รถด่วน รถด่วนพิเศษ รถดีเซลรางและสปรีนเตอร์ระยะทางประมาณ 318 กิโลเมตร

ด้านการคมนาคมทางอากาศ: จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีสนามบิน 2 แห่ง

(1) สนามบินกองบิน 5 กองพลบินที่ 4 เป็นสนามบินของกองทัพอากาศตั้งอยู่ชายทะเลบริเวณเขาล้อมหมวกและอ่าวมะนาวอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์

(2) ท่าอากาศยานหัวหิน (สนามบินบ่อฝ้ายเดิม) เป็นสนามบินพาณิชย์ตั้งอยู่ในอำเภอหัวหิน เคยเปิดให้บริการแต่สายการบินดังกล่าวได้หยุดทำการบินแล้วตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. 2552 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารน้อยไม่คุ้มค่าการลงทุนต่อมาวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2554 บริษัทโซล่าเอวีเอชั่นได้เปิดสายการบินกรุงเทพ - หัวหินขึ้นออกจากท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นเครื่องบินพาณิชย์ขนาด 19 ที่นั่ง ซึ่งในระยะแรกจะทำการบินสัปดาห์ละ 4 วันคือ วันพุธ ศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์

ด้านการคมนาคมทางน้ำ: ท่าเรือจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีท่าเรือที่สำคัญ 1 ท่าคือ ท่าเรือประจวบตั้งอยู่บริเวณอ่าวเทียน ตำบลแม่ราพิง อำเภอบางสะพานเป็นของบริษัท ท่าเรือประจวบ จำกัด ได้รับอนุญาตจากกระทรวงคมนาคมให้ประกอบกิจการท่าเรือพาณิชย์โดยให้บริการบรรทุกขนถ่ายเป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเหล็กของเครื่องสทริเรียและสินค้าอื่นๆ เช่น แร่ปูนซีเมนต์ สินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์ ยางพารา เคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร

ส่วนของท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 4 ท่าความยาวทั้งสิ้น 695 เมตร ซึ่งสามารถให้บริการแก่เรือได้คราวละ 4 ลำโดยมีความลึกสูงสุด 14 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลางสามารถรองรับเรือที่มีขนาดสูงสุด 80,000 เดทเวทตัน (DWT) เส้นทางเดินเรือที่สำคัญ ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น ฮองกง ไต้หวัน เวียดนาม อเมริกา สิงคโปร์และมาเลเซียในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนเรือเข้า - ออกทั้งหมด 142 ลำปริมาณสินค้าเข้ามีจำนวน 2,223,243.30 ตัน และมีปริมาณสินค้าออก 84,451.29 ตัน

2.6.6 ศักยภาพด้านเศรษฐกิจสังคมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สถานการณ์ด้านเศรษฐกิจมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (Gross Province Product) เศรษฐกิจจังหวัดประจวบคีรีขันธ์โดยรวมปี พ.ศ. 2552 พิจารณาจากผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (GPP) ปี พ.ศ.2552 ณ ราคาประจำปีมีมูลค่าเท่ากับ 58,549 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2551 ที่มีมูลค่าเท่ากับ 58,154 ล้านบาทและผลิตภัณฑ์จังหวัดต่อหัว (GPP Per Capita) ในปี พ.ศ. 2552 เท่ากับ 121,781 บาทต่อคนต่อปีลดลง เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาคิดเป็นร้อยละ 0.01 และในปี พ.ศ. 2553 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ประมาณการมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (Gross Province Product) ไว้เท่ากับ 63,698 ล้านบาทและมีผลิตภัณฑ์จังหวัดเฉลี่ยต่อบุคคลเพิ่มขึ้นเป็น 131,574 (ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเมื่อวันที่ 30 มิถุนายนพ.ศ. 2555)

โครงสร้างทางเศรษฐกิจหลักของจังหวัดรายได้ส่วนใหญ่อยู่ในภาคเกษตรกรรม โดยมีรายได้จากภาคอุตสาหกรรมรองลงมา มีรายได้จากการค้าปลีก การค้าส่ง ภาคโรงแรมและภัตตาคาร และภาคการขนส่งมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเป็นลำดับโดยในปี พ.ศ. 2553 รายได้ส่วนใหญ่ก็ยังอยู่ในภาคเกษตรกรรม โดยคิดเป็นมูลค่า 16,529 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 และภาคอุตสาหกรรมมีมูลค่า 11,390 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 เช่นกัน แต่การค้าปลีกการค้าส่งลดลงจากปี พ.ศ. 2552 เหลือ 7,464 ล้านบาท ส่วนภาคโรงแรมและภัตตาคารเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 คิดเป็นมูลค่า 4,204 ล้านบาทและภาคการขนส่งมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 เป็น 3,864 ล้านบาท (ข้อมูลจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2554) โดยผลิตภัณฑ์ของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้แบ่งสาขาการผลิตหลักได้แก่ ภาคเกษตรและภาคนอกเกษตรดังแสดงตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ผลิตภัณฑ์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำแนกตามสาขาการผลิต พ.ศ. 2553

สาขาการผลิต	มูลค่า (ล้านบาท)
ภาคเกษตร	20,617
เกษตรกรรม	16,529
การประมง	4,088
ภาคนอกการเกษตร	43,082
เหมืองแร่และเหมืองหิน	812
การผลิตอุตสาหกรรม	11,390

สาขาการผลิต	มูลค่า (ล้านบาท)
การไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	1,737
การก่อสร้าง	2,501
การค้าส่งและการค้าปลีก	7,464
โรงแรมและภัตตาคาร	4,204
การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการคมนาคม	3,864
ตัวกลางทางการเงิน	1,877
บริการอสังหาริมทรัพย์ บริการทางธุรกิจ	1,747
การบริหารราชการแผ่นดิน และการป้องกันประเทศ	2,572
รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับ	
การศึกษา	2,933
การบริการด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	1,256
การบริการชุมชน สังคม และบริการส่วนบุคคลอื่นๆ	686
ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	41
ผลิตภัณฑ์จังหวัด (Gross Provincial Products)	63,698
ผลิตภัณฑ์จังหวัดเฉลี่ยต่อบุคคล (Per capita GPP, Baht)	131,574
จำนวนประชากร (1,000 คน)	484

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2555)

ด้านเกษตรกรรมของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีพืชเศรษฐกิจที่สำคัญคือ สับปะรด มะพร้าว ยางพาราและปาล์มน้ำมัน ด้านประมงมีผลผลิตทั้งประมงทะเล ประมงพาณิชย์และประมงพื้นบ้าน ผลผลิตปศุสัตว์ที่สำคัญของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ โคเนื้อ โคนม โคเนื้อ สุกร ไก่ เนื้อ ฯลฯ ด้านการท่องเที่ยว จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศเป็นหนึ่งในสามแห่งของโครงการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) มุ่งพัฒนาชายทะเลฝั่งอ่าวไทยของจังหวัดให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญรองรับนักท่องเที่ยวเชื่อมต่อกับจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง และอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมแปรรูปสับปะรด อุตสาหกรรมเหมืองแร่ อุตสาหกรรมแปรรูปมะพร้าว อุตสาหกรรมพลังงานทดแทน

นอกจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จะตั้งอยู่ในยุทธศาสตร์ที่อยู่บนเส้นทางขนส่งสายหลักของประเทศไทยแล้ว รวมถึงมีท่าเรือขนส่งสินค้าอีกด้วย เมื่อพิจารณาถึงความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกันตั้งแต่อุตสาหกรรมเกษตรที่ส่งต่อไปยังอุตสาหกรรมแปรรูปจนกลายเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญและนำมาซึ่งรายได้ตลอดจนความเจริญในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ยังมีอาณาเขตติดต่อกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์แล้ว ยังมีด่านสิงขรที่เป็นประตูการค้าระหว่างประเทศ โดยจะกล่าวข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับด่านสิงขรมาเพื่อนำมาพิจารณาต่อไป

2.7 ข้อมูลทั่วไปด้านสิงขร บ้านไร่เครา ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ปัจจุบันด้านสิงขรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะแสดงรายละเอียดของประวัติความเป็นมาของด้านสิงขรและ กิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจไทย – เมียนมาร์ ดังนี้

2.7.1 ประวัติความเป็นมา

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นเมืองชายแดนที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (The Republic of the Union of Myanmar) โดยมีด้านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนหลักทางภาคตะวันตกของไทย เชื่อมต่อกับบ้านมูตอง เมืองตะนาวศรี ตลอดไปจนถึงเมืองมะริด ซึ่งเป็นเมืองท่าที่สำคัญของประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ได้ ในอดีตมีการคมนาคมติดต่อค้าขายระหว่างประชาชน ทั้ง 2 ประเทศตลอดมา ประกอบกับคณะกรรมการร่วมทางการค้า (JTC) ระหว่างไทย - เมียนมาร์ เห็นชอบร่วมกันที่จะผลักดันในการเปิดจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนสิงขร - มูตอง เป็นด่านพรมแดนถาวรโดยคณะกรรมการกิจการชายแดนไทยสภาผู้แทนราษฎร (2555) ได้แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพพื้นที่บ้านด้านสิงขร ลักษณะทางกายภาพและสภาพบ้านมูตองดังนี้

(1) สภาพพื้นที่บ้านด้านสิงขร: ด้านสิงขร ตั้งอยู่ที่บ้านด้านสิงขร หมู่ 6 ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ ห่างจากจังหวัด 22 กิโลเมตร หรือจากถนนเพชรเกษมเข้าไป 14 กิโลเมตร มีประชากรราว 1,000 คนเศษ เป็นหมู่บ้านที่อยู่บนเชิงเขา อาชีพหลักคือทำสวนและทำไร่

(2) ลักษณะทางกายภาพ: การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนด้านชายแดนสิงขร โดยใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และทางหลวงชนบทหมายเลข ปช. 1039 (แยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 บ้านด้านสิงขร) ระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร

(3) สภาพพื้นที่บ้านมูตอง: บ้านมูตองอยู่ห่างจากบ้านด้านสิงขร ไปทางทิศตะวันตก 1.8 กิโลเมตร มีประชากร 5,000 คนเศษ จากบ้านมูตองมีถนนเพียงสายเดียวขึ้นไปทางเหนือ (สาย 108) ระยะทาง 180 กิโลเมตร จะผ่านเมืองสิงขรและตะนาวศรีไปยังเมืองมะริด ซึ่งเป็นเมืองท่าที่สำคัญของฝั่งอันดามันและจังหวัดใหญ่ทางตอนใต้ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (คณะกรรมการกิจการชายแดนไทยสภาผู้แทนราษฎร, 2555)

ด้านสิงขรมีสถานะเป็นจุดผ่อนปรนทางการค้า (จากประกาศ จ.ประจวบคีรีขันธ์ เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2541 เปิดจุดผ่อนปรนและการสัญจรไปมาของบุคคลและยานพาหนะบริเวณชายแดนไทย – เมียนมาร์ ณ ด้านสิงขร) มีศักยภาพในการเชื่อมโยงขนส่งวัตถุดิบและสินค้าจากเมียนมาร์ โดยเฉพาะสินค้าประมงจากเมืองมะริดมายังไทย และมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวเชื่อมโยงหัวหิน – มะริด



ภาพ 7 ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ที่มา: สำรวจพื้นที่โดยคณะผู้วิจัย ณ วันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2557

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ประกาศเป็นจุดผ่อนปรนทางการค้าตั้งแต่วันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2540 เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจสังคมวัฒนธรรมและความสัมพันธ์อันดีระหว่างไทย – เมียนมาร์กำหนดการซื้อขายผ่านจุดผ่อนปรนได้ในวงเงินไม่เกินคนละ 5 แสนบาท (ตามประกาศจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2541) ศุลกากรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ส่งเจ้าหน้าที่ไปฝึกปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการชั่วคราวมาตั้งแต่เป็นจุดผ่อนปรนระยะเวลาเปิด - ปิด ตั้งแต่เวลา 08.00 - 18.00 น. และตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2549 มีอาคารถาวรตามโครงการพัฒนาศูนย์การค้าด่านสิงขร ปีงบประมาณพ.ศ. 2548 (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 2556)

ส่วนราชการสำคัญมาประจำบริเวณด่านสิงขร

1. ด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์
2. ด่านตรวจคนเข้าเมืองสิงขร
3. กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 146
4. หน่วยควบคุมโรคติดต่อทางแมลง ประมง ปศุสัตว์ แรงงาน

2.7.2 กิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจไทย - เมียนมาร์

ฝ่ายไทยได้ดำเนินการเพื่อยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวรมาอย่างต่อเนื่องทั้งการพัฒนาพื้นที่ในฝั่งไทยและหิบบกขึ้นหรือกับฝ่ายเมียนมาร์ในหลายโอกาส แต่ฝ่ายเมียนมาร์ยังไม่มี การตอบสนองอย่างเป็นทางการ ซึ่งฝ่ายเมียนมาร์แจ้งว่าจะพิจารณาเปิดเมื่อสถานการณ์ภายในประเทศเกิดความสงบฝ่ายไทยได้พัฒนาถนนและด่านพรมแดน เช่น อาคารด่านศุลกากรและเตรียมพร้อมในฝั่งไทย ขณะนี้ฝ่ายเมียนมาร์อยู่ระหว่างพิจารณาโดยสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านของไทยมีโครงการจะเข้าไปศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) เพื่อพัฒนาถนนเชื่อมโยงด่านสิงขร – บ้านมู

ต่อ – เมืองตะนาวศรี – เมืองมะริดตามคำขอของฝ่ายเมียนมาร์จึงมีแนวโน้มว่าเมียนมาร์จะให้ความสำคัญกับจุดนี้เมื่อเปรียบเทียบกับข้อเสนอของไทยในการเปิดจุดผ่านแดนอื่น ซึ่งแสดงกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจไทย – เมียนมาร์ในปี พ.ศ. 2553 ดังตารางที่ 3 และความคืบหน้าด้านนโยบายไทย – เมียนมาร์ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 3 กิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจไทย – เมียนมาร์ในปี พ.ศ. 2553

ระยะเวลา	การดำเนินงาน
14 - 16 สิงหาคม	ผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (นายวีระ ศรีวัฒนตระกูล) เดินทางร่วมคณะกับรัฐมนตรีช่วยกระทรวงพาณิชย์ (นายอลงกรณ์ พลบุตร) เยือนสหภาพเมียนมาร์เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์เคยเดินทางไปดูงาน ณ ท่าเรือทวาย เมืองย่างกุ้งและเมืองเนปีดอร์
2 - 4 ตุลาคม	คณะจังหวัดประจวบคีรีขันธ์นำโดยผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (นายวีระ ศรีวัฒนตระกูล) พร้อมด้วยภาคราชการภาคท้องถิ่นและภาคเอกชนเดินทางไปเยือนเมืองมะริด สหภาพเมียนมาร์เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ตามโครงการสถาปนาเมืองพี่เมืองน้อง ซึ่งได้พบปะกับรัฐมนตรีกระทรวงประมงและปศุสัตว์และกรรมการคณะกรรมการการลงทุนพร้อมเยี่ยมชมและดูงานของ YUZANA GROUP ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์ให้สร้างถนนเชื่อมเมืองมะริด – สิงขร ซึ่งได้รับการต้อนรับเป็นอย่างดีและถือเป็นโอกาสที่ดีในการลงทุน
15 กันยายน	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เสนอขอยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าด้านสิงขรบ้านด่านสิงขรอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจุดผ่านแดนถาวร
12 ตุลาคม	กระทรวงมหาดไทยเสนอเรื่องจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เข้าหารือในการประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน สมช. โดยเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 สมช. ได้จัดให้มีการประชุมคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนครั้งที่ 1/2553 ซึ่งที่ประชุมมีมติ ดังนี้ 1) เห็นชอบในหลักการการยกระดับจุดผ่อนปรนด้านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวรสำหรับกรณีเส้นเขตแดนที่ไม่ชัดเจนขอให้ดำเนินการตามมติกรม. เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2542 โดยกระทรวงต่างประเทศเร่งประสานการจัดทำการศึกษาสำรวจเขตแดนร่วมกันทั้งนี้ในระหว่างที่ยังไม่มีการจัดทำสำรวจเขตแดนร่วมกันขอให้สงวนภูมิประเทศให้อยู่ในสภาพเดิม 2) ให้กระทรวงการต่างประเทศเร่งประสานการประชุมคณะกรรมการชาติเขตแดนร่วมไทย - เมียนมาร์ (Joint Boundary Commission: JBC) และนำประเด็นการจัดทำการศึกษาสำรวจเขตแดนเข้าหารือในที่ประชุม

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (2556)

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพื้นที่บริเวณที่จะเปิดจุดผ่านแดนดังกล่าวยังไม่มี การปักปันเขตแดนจึง ต้องให้เจ้าหน้าที่เทคนิคของทั้งสองฝ่ายร่วมกันดำเนินการสำรวจภูมิประเทศ (Joint Detail Survey) เพื่อ จัดเก็บรายละเอียดของพื้นที่ไว้สำหรับการปักปันเขตแดนหรือกรณีมีปัญหาพิพาทเรื่องเขตแดนไทยในอนาคต ซึ่งเป็นไปตามมติกรม. เมื่อปี พ.ศ. 2542 และ พ.ศ. 2548

ตารางที่ 4 ความคืบหน้าด้านนโยบายไทย – เมียนมาร์ปี พ.ศ. 2554 – 2555

ระยะเวลา	การดำเนินงาน
ปี พ.ศ. 2554	
5 ตุลาคม	ในการเยือนเมียนมาร์อย่างเป็นทางการของนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ใน การหารือทวิภาคีกับนายเต็งเส่งประธานาธิบดีเมียนมาร์ นายกรัฐมนตรีได้ขอให้ฝ่ายเมียน มาร์พิจารณายกระดับด่านบ้านมูต้องตรงข้ามด่านสิงขรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจุดผ่าน แคนถาวร
20 ธันวาคม	ในการประชุม GMS Summit ณ นครเนปิดอว์ ในการหารือทวิภาคีกับประธานาธิบดี เมียนมาร์นายกรัฐมนตรีได้ขอให้ฝ่ายเมียนมาร์พิจารณายกระดับด่านบ้านมูต้องตรงข้าม ด่านสิงขรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจุดผ่านแดนถาวร
ปี พ.ศ. 2555	
6 - 8 มิถุนายน	ในการประชุมคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาคไทย – เมียนมาร์ ครั้งที่ 26 (Regional Border Committee: RBQ -26) ณ จังหวัดตองยีรัฐฉานทหารฝ่ายไทยได้ยืนยันคำขอให้ รัฐบาลเมียนมาร์เปิดจุดผ่านแดนใหม่จำนวน 5 แห่งได้แก่ 1) บ้านพุน้ำร้อน - ทิกี้ 2) บ้านสิงขร - มูต้อง 3) บ้านพระเจดีย์สามองค์ – พญาตองซู 4) บ้านกิวผาวอก - ไปงปาจิ้นและ 5) บ้านห้วยต้นนุ่น – แม่แจ๊ะ ซึ่งฝ่ายเมียนมาร์แจ้งว่ายังไม่พร้อมเปิดจุดผ่านแดนใหม่
1 - 2 พฤศจิกายน	การประชุมคณะกรรมการร่วมทางการค้า (JTC ระหว่างไทย - เมียนมาร์ครั้งที่ 6 ณ โรงแรมรอยัลลอร์ดคิดเซอร์ราตัน ฝ่ายไทยได้ขอให้ฝ่ายเมียนมาร์พิจารณาเปิดด่านสิงขรซึ่ง ทั้งสองฝ่ายเห็นพ้องว่าจะต้องขึ้นอยู่กับสถานการณ์ของแต่ละพื้นที่และความพร้อมในการ ปรับปรุงสภาพถนนความมั่นคงและการพัฒนาในท้องถิ่น
7- 9 พฤศจิกายน	ที่ประชุม JBC ไทย – เมียนมาร์ ณ กรุงเนปิดอว์ฝ่ายไทยได้หยิบยกให้มีการสำรวจภูมิ ประเทศร่วมกับฝ่ายเมียนมาร์ที่ประชุมได้ลงมติว่าการสำรวจภูมิประเทศร่วมกันจะเกิดขึ้น ได้หากทั้งสองประเทศมีความเห็นชอบร่วมกันอย่างเป็นทางการให้เปิดจุดผ่านแดนถาวร แล้ว
17 ธันวาคม	ณ เมืองทวาย นายกรัฐมนตรีได้เยือนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์และได้หารือกับ ประธานาธิบดีเมียนมาร์ ซึ่งประธานาธิบดีได้กล่าวแสดงความยินดีที่จะยกระดับด่านมูต้อง เป็นด่านถาวรรองรับการเปิดด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนตามที่ฝ่ายไทยได้นำเสนอ

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (2556)

2.7.3 ข้อมูลการค้าชายบริเวณด้านสิงขรปัจจุบัน

บริเวณตลาดนัดด้านสิงขรมีการค้าขายที่คึกคักขึ้นเนื่องจากมีนักท่องเที่ยวนิยมมาเที่ยวมากขึ้น ผู้บริหารของจังหวัดส่วนราชการในจังหวัดภาคเอกชนและภาคท้องถิ่นก็พยายามสร้างบรรยากาศในการค้าขาย และท่องเที่ยวทำให้มีร้านค้าเพิ่มขึ้นทั้งร้านค้าของคนไทยและร้านค้าของคนเมียนมาร์ เช่น สินค้าจำพวก เพอร์นิเจอร์ เครื่องประดับ อัญมณี สินค้าในครัวเรือนเป็นประจำทุกวันและมีการจัดตลาดนัดทุกวันเสาร์ ชาวเมียนมาร์เดินทางเข้ามาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคและนำสินค้าจำพวกของป่าและสินค้าเกษตรมาจำหน่าย

โดยคาดว่าหลังการเปิดด่านถาวรมูลค่าการค้าชายแดนไม่ต่ำกว่าเดือนละ 3,000 ล้านบาทหรือปีละไม่ต่ำกว่า 36,000 ล้านบาทโดยแยกเป็นสินค้าส่งออกจากไทย ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง น้ำมันเชื้อเพลิงประมาณเดือนละ 500 ล้านบาทปีละ 6,000 ล้านบาท สินค้านำเข้าจากเมียนมาร์จากเมืองมะริด ทวายและบางส่วนของเกาะสองได้แก่ สินค้าประมง สินค้าเกษตรประมาณเดือนละ 2,500 ล้านบาท ปีละ 30,000 ล้านบาท (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 2556)



ภาพ 8 พื้นที่บริเวณตลาดนัดด้านสิงขร

ที่มา: สํารวจพื้นที่โดยคณะผู้วิจัย ณ วันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2557

2.7.4 มูลค่าการค้าชายแดน ณ ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้สำรวจสถิติการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ข้อมูล ณ ด้านสิงขรประจำเดือน พฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2556 มีมูลค่าการค้ารวมเดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2556 มีมูลค่า 15,983,704.72 บาท เพิ่มขึ้น 551,851.72 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.58 เป็นมูลค่าการนำเข้า 7,841,000.00 บาท ลดลง 2,426,000.00 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.63 ได้แก่ เศษไม้ รถแทรกเตอร์ โค กระบือ และไม้ไผ่ ทวาย และมูลค่าส่งออก 8,142,704.72 บาท เพิ่มขึ้น 2,977,851.72 บาท คิดเป็นร้อยละ 57.66 ได้แก่ รถชุดไฮโดรลิก น้ำมันดีเซล เบนซิน อิฐ ปลอกบ่อ เส้า หลบลอนคู่ รถแทรกเตอร์ และปูนซีเมนต์ พร้อมอุปกรณ์ ดุลการค้าเกินดุล 301,704.72 บาท

สำหรับมูลค่าการค้ากับประเทศต่างๆ ที่ผ่านด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ มีดังนี้ มูลค่าการค้ารวมในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2556 มีมูลค่า 2,139.58 ล้านบาท ลดลง 2,002.66 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ

48.35 แยกเป็นมูลค่าการนำเข้า 2,131.44 ล้านบาท ลดลง 1,635.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 43.42 และมูลค่าการส่งออก 8.14 ล้านบาท ลดลง 367.12 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 97.83 (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 2556) โดยได้มีการเก็บสถิติของ 10 อันดับสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ณ ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2556 ดังตารางที่ 5 และมูลค่าการค้ารวม ดังตารางที่ 5 สถิติ 10 อันดับสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ณ ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2556

ตารางที่ 5 สถิติ 10 อันดับสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ณ ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2556

ช่องทางการค้า	10 อันดับสินค้าส่งออกมูลค่าสูงสุด	มูลค่า (บาท)	ช่องทางการค้า	10 อันดับสินค้านำเข้ามูลค่าสูงสุด	มูลค่า (บาท)
ด้านสิงขร อ.สิงขร	อื่นๆ	4,214,500	ด้านสิงขร อ.สิงขร	รถแทรกเตอร์	3,350,000
ด้านสิงขร อ.สิงขร	น้ำมันดีเซล	1,856,624.72	ด้านสิงขร อ.สิงขร	เศษไม้	3,130,000
ด้านสิงขร อ.สิงขร	อิฐบล็อก	824,600	ด้านสิงขร อ.สิงขร	โค - กระบือ	1,178,500
ด้านสิงขร อ.สิงขร	รถแทรกเตอร์	500,000	ด้านสิงขร อ.สิงขร	ไม้ไผ่	182,500
ด้านสิงขร อ.สิงขร	ปูนซีเมนต์	340,180	ด้านสิงขร อ.สิงขร	ไม้อัดเคลือบ	0
ด้านสิงขร อ.สิงขร	เหล็กเส้น	177,800	ด้านสิงขร อ.สิงขร	เหล็กเส้น	0
ด้านสิงขร อ.สิงขร	กระเบื้อง	96,000	ด้านสิงขร อ.สิงขร	สังกะสี	0
ด้านสิงขร อ.สิงขร	สังกะสี	48,000	ด้านสิงขร อ.สิงขร	ท่อพีวีซี	0
ด้านสิงขร อ.สิงขร	อิฐ หิน ทราบ	43,000	ด้านสิงขร อ.สิงขร	น้ำมันดีเซล	0
ด้านสิงขร อ.สิงขร	ไม้อัดเคลือบ	22,000	ด้านสิงขร อ.สิงขร	ปูนซีเมนต์	0
ด้านสิงขร อ.สิงขร	อื่นๆ	20,000	ด้านสิงขร อ.สิงขร	อื่นๆ	0

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (2556)

ตารางที่ 6 มูลค่าการค้าชายแดนรวม ปี พ.ศ. 2547 - 2556 (ม.ค.- พ.ค. 56)

ปี พ.ศ.	มูลค่าการค้ารวม (บาท)	รายงานมูลค่าการค้าชายแดน
2547 - 2551	นำเข้ามีมูลค่าปีละ 100 - 500 ล้านบาท ส่งออกมีมูลค่าปีละ 90 - 130 ล้านบาท	- นำเข้ามีมูลค่าปีละ 100 - 500 ล้านบาท ได้แก่ ถ่านหิน โค - กระบือ - ส่งออกมีมูลค่าปีละ 90 - 130 ล้านบาท ได้แก่ เครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ในการทำเหมืองถ่านหิน
2552	3.6 ล้านบาท	แยกเป็นมูลค่านำเข้า 1.3 ล้านบาทและมูลค่าส่งออก 2.3 ล้านบาท สาเหตุที่มูลค่าลดลงมากเนื่องจากหมดสัมปทานการทำเหมืองถ่านหิน จึงมีเพียงการนำเข้า - ส่งออกเครื่องมือเล็ก ๆ น้อย ๆ เท่านั้น

ปี พ.ศ.	มูลค่าการค้ารวม (บาท)	รายงานมูลค่าการค้าชายแดน
2553	3.18 ล้านบาท	แยกเป็นมูลค่านำเข้า 1.10 ล้านบาทและมูลค่าส่งออก 2.08 ล้านบาท สาเหตุที่มูลค่าลดลงมากเนื่องจากหมดสัมปทานการทำเหมืองถ่านหิน จึงมีเพียงการนำเข้า – ส่งออก น้ำมันเชื้อเพลิง ไม้ไผ่ หน่อไม้ พักทอง และไม้กวาดดอกหญ้า
2554	41.77 ล้านบาท	แยกเป็นมูลค่านำเข้า 21.78 ล้านบาทและมูลค่าส่งออก 19.99 ล้านบาทมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2554 เนื่องจากรัฐบาลและผู้บริหารของจังหวัดหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องดำเนินการผลักดันที่จะให้ด่านสิงขรยกระดับเป็นด่านถาวรทำให้ด่านสิงขรเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวมากขึ้นและมีการค้าขายชายแดนมากขึ้นสินค้านำเข้าหลักได้แก่ เศษไม้ ไม้ไผ่ ไม้ หวาย โค กระบือ สินค้าส่งออกหลักได้แก่ รถกระบะ บรรทุก รถจักรยานยนต์ น้ำมันเชื้อเพลิง วัสดุก่อสร้าง
2555	71.46 ล้านบาท	- มีมูลค่าการค้ารวมแยกเป็นมูลค่านำเข้า 27.54 ล้านบาท ได้แก่ เศษไม้ ไม้ไผ่ ไม้หวาย โค - กระบือและถ่านไม้ มูลค่าส่งออก 4.92 ล้านบาทได้แก่ รถยนต์ กระบะเก่าใช้แล้ว รถตุ้ม รถตัก รถแทรกเตอร์ ตินตะขาบและวัสดุก่อสร้างมูลค่าเพิ่มขึ้นเนื่องจากจังหวัดกำลังผลักดันให้ด่านสิงขรเป็นด่านถาวรทำให้มีการค้าขายมากขึ้นและด่านสิงขรเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวมากขึ้นและฝั่งเมียนมาร์ต้องการวัสดุก่อสร้างมาสร้างบ้านเรือนมากขึ้น
2556 (ม.ค.- พ.ค. 56)	82.55 ล้านบาท	- มีมูลค่าการค้ารวมแยกเป็นนำเข้า 18.04 ล้านบาทได้แก่ เศษไม้ ไม้ไผ่ ไม้หวาย โค - กระบือและถ่านไม้ส่งออก 64.51 ล้านบาท ได้แก่ กรดไขมันน้ำมันปาล์ม รถยนต์กระบะ รถแทรกเตอร์และวัสดุก่อสร้างมูลค่าเพิ่มขึ้นเนื่องจากจังหวัดกำลังผลักดันให้ด่านสิงขรเป็นด่านถาวรทำให้มีการค้าขายมากขึ้นและด่านสิงขรเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวมากขึ้นและฝั่งเมียนมาร์มีความเจริญมากขึ้นจึงต้องการวัสดุก่อสร้างมาสร้างบ้านเรือนเป็นจำนวนมาก

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (2556)

นอกจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จะมีจุดผ่านแดนที่เชื่อมต่อกับเมียนมาร์แล้ว ยังมีการติดต่อเชื่อมความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจระหว่างไทย – เมียนมาร์อย่างต่อเนื่อง สิ่งที่สำคัญคือ ความร่วมมือในการพัฒนาประตูการค้าร่วมกันทั้งกฎระเบียบ การค้า เศรษฐกิจที่ต้องหารือและดำเนินการไปพร้อมกัน ซึ่งในปัจจุบันการค้าบริเวณชายแดนด้านสิงขรได้แสดงให้เห็นถึงจุดเริ่มต้นที่ดีในการค้าระหว่างประเทศในพื้นที่ด้านสิงขร ทั้งนี้เมื่อพิจารณาข้อมูลทั่วไปของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และด่านสิงขรแล้วยังต้องพิจารณาข้อมูลในพื้นที่ของมณฑลตะนาวศรีเพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ต่อไป

2.8 ข้อมูลทั่วไปมณฑลตะนาวศรี

ข้อมูลทั่วไปของมณฑลตะนาวศรี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ประกอบด้วย ข้อมูลพื้นฐาน การปกครอง สภาพทางวัฒนธรรม การศึกษา สภาพอากาศ ทรัพยากรทางธรรมชาติ ทรัพยากรทางทะเล โครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

2.8.1 ข้อมูลพื้นฐาน

มณฑลตะนาวศรีตั้งอยู่บนดินแดนคาบสมุทรมาลาญทางตอนใต้ของเมียนมาร์มีพื้นที่รวมประมาณ 43,328 ตารางกิโลเมตรและมีจำนวนประชากรรวมประมาณ 1,538,875 คน โดยมีเมืองสำคัญหลัก 3 เมือง คือ ทวาย มะริดและเกาะสอง ซึ่งหากพิจารณาภูมิศาสตร์และพื้นที่ของมณฑลตะนาวศรีแล้วจะพบว่า มีลักษณะเป็นที่ราบชายฝั่งทะเลความยาวจากเหนือจรดใต้ประมาณ 567 กิโลเมตร ทางทิศตะวันตกส่วนทางทิศตะวันออกมีเทือกเขาเป็นฉากหลังเรียกเทือกเขานี้ว่าเทือกเขาตะนาวศรี (TanintharyiYoma) เทือกเขานี้เชื่อมต่อมาจากที่ราบสูง

เทือกเขาตะนาวศรีจะประกอบด้วยหินแกรนิต (Granite) และหินพาที่มีแถบสี (Gneiss) ซึ่งมักจะมีดีบุกและทังสแตน เทือกเขาตะนาวศรีมีลักษณะวางแนวทอดยาวไปทางใต้จนถึง Victoria Point และยาวตรงไปจนถึง Malay Peninsular ซึ่งตามจริงแล้วเทือกเขาตะนาวศรีเป็นส่วนหนึ่งของเทือกเขา Indo-Malayan ซึ่งเป็นแกนหลักของ Southeast Asian Peninsular ยอดเขาที่สูงที่สุดได้แก่ Myinhmo – Let – Kyat – Taung สูงถึง 2,040 เมตร มีช่องทางผ่านระหว่างเทือกเขานี้หลายช่องทางคู่ขนานไปกับชายฝั่งในส่วนสภาพทางภูมิศาสตร์ชายฝั่งทะเลของมณฑลเต็มไปด้วยเกาะและหมู่เกาะเช่น หมู่เกาะ Heinze หมู่เกาะ Maungmagon หมู่เกาะ Launglon และหมู่เกาะมะริด (Merguiarchipelago) ซึ่งประกอบไปด้วยเกาะ Mali, Letsutaw, Katharine, Owen, Carre, Lampi, Pale, Zadetgalay และ Zadetgyi แม่น้ำสายสำคัญได้แก่ แม่น้ำทวาย แม่น้ำตะนาวศรีใหญ่ แม่น้ำตะนาวศรีเล็ก แม่น้ำ Le – nyar และแม่น้ำปากจั่น (Pachan) (พรพิมล ตรีโชติ, 2552)

2.8.2 การปกครอง

รัฐบาลเมียนมาร์ได้จัดแบ่งพื้นที่การปกครองของมณฑลตะนาวศรีออกเป็น 3 จังหวัด (District) ได้แก่ จังหวัดทวายหรือดะแวง (Dawei) จังหวัดมะริดหรือเมค (Myeik) และจังหวัดเกาะสองหรือเกาะทอง (Kawthaung) ทั้งมณฑลมี 10 ตำบลและ 328 หมู่บ้าน โดยมีทวายเป็นเมืองหลวงของมณฑลและมีมะริดเป็นเมืองหลักทางด้านเศรษฐกิจและการค้า (พรพิมล ตรีโชติ, 2552)

2.8.3 สภาพทางวัฒนธรรม

เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาและมีประชากรค่อนข้างเบาบางประชากรในปี พ.ศ. 2549 ประมาณ 1,538,875 คน ความหนาแน่นของประชากรอยู่ที่ประมาณ 64 คนต่อ 1 ตารางไมล์ ประชากรส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่ตามที่ราบริมชายฝั่งและตามลุ่มแม่น้ำตำบลที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นได้แก่ ตำบลลองโลง (Launglon) และมะริด (Myeik) ตำบลตะนาวศรีและปกเปียน (Bokpyin) จะมีประชากรอยู่ที่ 14 - 15 คนต่อตารางไมล์ผู้อยู่อาศัยในมณฑลนี้ประกอบด้วยชาวเมียนมาร์ กะเหรี่ยง มอญ ไทใหญ่ ยะไข่ ปะชู (Pashues) หรือมาเลย์และซาลอน (Salons) ซึ่งอาศัยอยู่ตามหมู่เกาะมะริดประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธและพุดภาษาเมียนมาร์ (พรพิมล ตรีโชติ, 2552)

2.8.4 การศึกษา

มณฑลตะนาวศรีมีสถาบันการศึกษาระดับต้นและระดับกลาง (ระดับ 1 - 10) กระจายอยู่ในเกือบทุกพื้นที่ของมณฑลนอกจากนี้ยังมีสถาบันการศึกษาระดับวิทยาลัยและมหาวิทยาลัยอาทิ

1. มหาวิทยาลัยทวาย (Dawei University)
2. วิทยาลัยคอมพิวเตอร์ทวาย (Dawei Government Computer College)
3. วิทยาลัยเทคนิคทวาย (Dawei Government Technical College)
4. วิทยาลัยการศึกษาทวาย (Dawei Education College)
5. วิทยาลัยมะริด (Myeik Degree College)
6. วิทยาลัยคอมพิวเตอร์มะริด (Myeik Government Computer College)
7. วิทยาลัยเทคนิคมะริด (Myeik Government Technical College)

นอกจากสถาบันการศึกษาเหล่านี้แล้วรัฐบาลยังได้จัดให้มีการศึกษาระบบทางไกลโดยตั้งเป็นมหาวิทยาลัยการศึกษาทางไกลซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม พ.ศ. 2535 นอกจากนี้ยังกึ่งแล้วยังมีสาขาอยู่ทั่วประเทศอีก 18 แห่งปัจจุบันมีทั้งหมด 26 ศูนย์ ในมณฑลตะนาวศรีมีศูนย์มหาวิทยาลัยทางไกลส่วนภูมิภาค 2 แห่งคือศูนย์ภูมิภาคทวาย (Dawei Regional Centre) และศูนย์ภูมิภาคมะริด (Myeik Regional Centre) สำหรับจำนวนสถานศึกษาของมณฑลตะนาวศรีทั้งหมด

อย่างไรก็ดี แม้มณฑลตะนาวศรีจะมีสถาบันทางการศึกษาตั้งแต่ระดับต้นถึงระดับสูงกระจายอยู่ตามส่วนต่างๆ ของมณฑลหากแต่ปัญหาสำคัญของมณฑลโดยเฉพาะในเมืองใหญ่อย่างมะริดที่มีอุตสาหกรรม การประมงประเภทต่างๆ คือการขาดแคลนทรัพยากรบุคคลในระดับผู้จัดการผู้บริหารงานผู้คุมงานและผู้ชำนาญการสาขาต่างๆ อาทิ ช่างไฟฟ้า ช่างเหล็กผู้คุมโรงเลื่อย เป็นต้น (พรพิมล ตรีโชติ, 2552)

2.8.5 สภาพอากาศ

มณฑลตะนาวศรีจัดว่ามีภูมิอากาศแบบมรสุมเมืองร้อน (Tropical monsoon) เพราะอยู่เหนือเส้นศูนย์สูตร (Equator) ขึ้นไปประมาณ 10 - 15 องศาฟาเรนไฮต์ มีอากาศร้อนทั้งปีและมีอุณหภูมิเปลี่ยนแปลงไม่ค่อยมากดังเช่นที่ทวายจะมีอุณหภูมิสูงถึง 100 องศาฟาเรนไฮต์ อากาศโดยปกติที่มะริดอยู่ที่อุณหภูมิประมาณ 96.5 องศาฟาเรนไฮต์ และอากาศต่ำสุดอยู่ที่ 65 องศาฟาเรนไฮต์ อีกทั้งมีฝนตกชุกมากกว่าที่อื่นๆ ของประเทศโดยปริมาณน้ำฝนตลอดปีที่มะริดประมาณ 162 นิ้ว ในขณะที่ทวายมีปริมาณน้ำฝนประมาณ 215 นิ้วและฝนจะตกประมาณ 145 วันต่อปี (พรพิมล ตรีโชติ, 2552)

2.8.6 ทรัพยากรทางธรรมชาติ

แร่สำคัญที่พบได้แก่ ดีบุกและทังสแตน ซึ่งมณฑลนี้สามารถผลิตได้ถึงร้อยละ 67 ของการผลิตทั้งประเทศเหมืองที่สำคัญจะอยู่ในเมือง Hinda, Harmyngyi, Kanbauk, Yawa, Kyauknitaung, Nanthida และ Yatanaban เหมืองที่เมือง Hinda และ Harmyngyi ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยขึ้น มีการสำรวจเพิ่มและผลิตเพิ่มแร่ต่างๆ จะนำมาสกัดที่โรงงาน Kamyawkin Smelting ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับทวายมณฑลนี้มีท่อส่งก๊าซธรรมชาติขนาดใหญ่ที่ส่งมายังประเทศไทย นอกจากนี้ยังพบทรายที่นำไปผลิตแก้วในตำบลจวนซู (Kyunsu) เพื่อส่งต่อไปยังโรงงานผลิตแก้วส่วนทรัพยากรธรรมชาติที่เกี่ยวกับพลังงานยังเป็นสิ่งที่มีอยู่ในพื้นที่มณฑลตะนาวศรีโดยเฉพาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

มณฑลตะนาวศรีตั้งอยู่ในเขตร้อนชื้นประกอบด้วยฝนตกชุกจึงมีพื้นที่ป่าสีเขียวที่อุดมสมบูรณ์และพบป่าชายเลนตามลำน้ำและชายฝั่งทะเลอันอุดมไปด้วยไม้เนื้อแข็งต่างๆ ได้แก่ In, Kanyin, Thitya และ Inngin ซึ่งไม้เหล่านี้จะนำมาผลิตเป็นเฟอร์นิเจอร์ต่างๆ นอกจากนี้ยังมีผลิตภัณฑ์ประเภทหวาย ยางเรซิน ถ่านและไม้ที่ใช้เป็นเชื้อเพลิง เป็นต้น

2.8.7 ทรัพยากรทางทะเล

นอกจากมณฑลตะนาวศรีจะมีทรัพยากรธรรมชาติบนผืนแผ่นดินดังที่กล่าวมาแล้วทรัพยากรทางทะเลยังเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่มณฑลนี้มีอยู่อย่างมหาศาลด้วย เนื่องจากมีชายฝั่งทะเลเป็นแนวยาวและทะเลยังมีสภาพที่สมบูรณ์ทางธรรมชาติอยู่ส่งผลให้มีทรัพยากรทางทะเลจำนวนมากโดยเฉพาะสัตว์น้ำประเภทต่างๆ ที่ปัจจุบันยังมีอยู่จำนวนมาก ในขณะที่เดียวกันทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่ยังไม่ถูกทำลายได้ส่งผลให้พื้นที่ทางทะเลของมณฑลโดยเฉพาะบริเวณหมู่เกาะมะริดยังคงสภาพทางธรรมชาติที่สวยงามอันสามารถแปรเปลี่ยนไปเป็นทรัพยากรทางการท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่งด้วย นอกจากนี้จังหวัดมะริดและทะเลนอกชายฝั่งยังเป็นพื้นที่ที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยไข่มุก ซึ่งมุกของมณฑลตะนาวศรีเป็นมุกที่สวยงามและมีคุณภาพดีที่สุดของเมียนมาร์

2.8.8 โครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐานของมณฑลตะนาวศรีแม้จะมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องภายใต้โครงการของรัฐบาลและมณฑลหากแต่ยังไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่ของมณฑลได้ทั้งหมดและสภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะถนนมีสภาพที่ไม่ดีและไม่สามารถรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมในพื้นที่ส่วนใหญ่ได้ (ยกเว้นแต่ในเมืองใหญ่) โครงสร้างพื้นฐานของมณฑลตะนาวศรีในปัจจุบันแม้จะมีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อมาถึงเมืองทวายและมีเครือข่ายถนนเชื่อมโยงเมืองต่างๆ ภายในมณฑลหากแต่สภาพของเส้นทางในการเชื่อมโยงดังกล่าวมีสภาพที่ค่อนข้างไม่ดี เป็นหลุมบ่อและเป็นถนนดินโดยเฉพาะเส้นทางบริเวณนอกเมืองสำคัญ

ในด้านนี้มณฑลตะนาวศรีจึงจำเป็นต้องพัฒนาเส้นทางคมนาคมต่างๆ อีกมากเพื่อรองรับกับแผนงานการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของรัฐบาลเมียนมาร์และบริษัทเอกชนจากภายนอก ดังนั้นโอกาสการลงทุนประการสำคัญอีกอันหนึ่งในมณฑลตะนาวศรีคือ การก่อสร้างเส้นทางคมนาคม เนื่องจากแม้จะมีแผนงานจากรัฐบาลเมียนมาร์หากแต่รัฐบาลเมียนมาร์อาจจะไม่มีเงินทุนเพียงพอสำหรับการก่อสร้างโครงการต่างๆ สำหรับโครงการเส้นทางคมนาคมขนาดใหญ่ที่ปัจจุบันมีแผนงานแล้วคือ

1. โครงการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานกาญจนบุรี – ทวายซึ่งมีแผนที่จะสร้างถนนและทางรถไฟเชื่อมต่อจากช่องพุน้ำร้อนจังหวัดกาญจนบุรีผ่านอำเภอบ้านเมตตาเมืองทวายไปออกสู่ทะเลที่หมู่บ้านปะวาเมืองทวายพร้อมทั้งสร้างท่าเรือน้ำลึกรองรับเส้นทางในบริเวณดังกล่าว อีกทั้งยังมีแผนในการสร้างเขตนิคมอุตสาหกรรมบริเวณท่าเรือ ซึ่งหากโครงการดังกล่าวสามารถดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนงานจะสามารถกระตุ้นเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศอีกทั้งยังจะทำให้เกิดชุมชนเศรษฐกิจใหม่ๆ ตลอดแนวเส้นทางดังกล่าว

2. การเชื่อมโยงเส้นทางเมืองมะริด – ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ระยะทางประมาณ 170 กิโลเมตร ซึ่งในอดีตบริษัทเอกชนรายหนึ่งจากประเทศไทยได้รับสัมปทานและสำรวจแนวเส้นทางเป็นที่เรียบร้อยแล้ว หากแต่ประสบปัญหาทางด้านเงินทุนทำให้ไม่สามารถดำเนินการตามแผนงานได้ ซึ่งหากโครงการเส้นทางเชื่อมโยงดังกล่าวนี้สำเร็จจะส่งผลให้มีการเชื่อมโยงพื้นที่เมืองมะริดและมณฑลตะนาวศรีเข้ากับประเทศไทยในทางบกอันจะเอื้อต่อการขนส่งสินค้าเข้าสู่ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งระยะเวลาของการสร้างถนนเส้นนี้อยู่ภายในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปีนับตั้งแต่การทำข้อตกลงการสร้างนอกจากโครงการขั้วการคมนาคมทางบกแล้ว (พรพิมล ตรีโชติ, 2552)

จากข้อมูลของพื้นที่ตะนาวศรีได้บ่งบอกถึงสภาพภูมิประเทศที่เป็นเทือกเขา ที่ราบชายฝั่งทะเล และหมู่เกาะ มีภูมิอากาศแบบมรสุมเมืองร้อนและมีฝนตกชุก ทรัพยากรที่สำคัญ เช่น ไร่ ไม้ ก๊าซธรรมชาติ ประมง ท่องเที่ยว เป็นต้น ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธและพุดภาษาเมียนมาร์ มีสถาบันการศึกษาทั้งระดับวิทยาลัยและมหาวิทยาลัย เมืองที่สำคัญคือทวายและมะริดที่เป็นเมืองหลักทางด้านเศรษฐกิจและการค้า มณฑลตะนาวศรียังคงมีการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมภายในประเทศและเส้นทางการติดต่อตามชายแดนกับประเทศไทย

2.9 ข้อมูลทั่วไปเมืองมะริด

เมืองมะริด เป็นเมืองหนึ่งในเขตตะนาวศรี ประเทศเมียนมาร์ ตั้งอยู่ทางตอนใต้ของประเทศบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน ปัจจุบันจัดเป็นเมืองท่าทางการประมงที่มีความสำคัญของประเทศอีกแห่งหนึ่ง มีประชากรทั้งหมดประมาณ 200,000 คน ประชาชนส่วนใหญ่กว่า 100,000 คน ประกอบอาชีพทำการประมง เมืองมะริดมีเรือประมงประมาณ 8,000 ลำ แบ่งเป็นเรืออวนล้อมประมาณ 1,000 ลำ และเรืออวนลอยประมาณ 2,000 ลำ ส่วนที่เหลือเป็นเรือไต่หมึกประมาณ 5,000 ลำ นอกจากนี้ยังมีเรือทำประมงชายฝั่งอีกกว่า 2,000 ลำ วัตถุประสงค์ที่จับได้จากทะเลส่วนใหญ่เป็นปลา (โดยเฉพาะปลาชาร์ดิน) และหมึก โดยวัตถุประสงค์ที่จับได้ทั้งหมดในเขตนี้จะขึ้นที่ท่าเมืองมะริดก่อนที่จะนำส่งเข้าโรงงานหรือส่งออกไปยังจังหวัดระนองของประเทศไทย ส่วนใหญ่ ร้อยละ 70 ของวัตถุประสงค์จะถูกส่งไปขายที่จังหวัดระนอง โดยใส่ถังแช่ลงเรือขนส่งไป (ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 21-28 ชั่วโมง) ปริมาณปลาที่จับได้มากกว่า 1,000 ตันต่อลำต่อวัน สามารถจับปลาได้ 9 เดือนต่อปี ยกเว้นฤดูมรสุม (ช่วงเดือนกรกฎาคม สิงหาคม และกันยายน) โดยปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้ต่อปี มีปริมาณ 280,000 ตัน ชาวประมงส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นของเมืองมะริดและเมืองใกล้เคียง และมีผู้ประกอบการไทยเข้าไปทำธุรกิจเรือประมงในประเทศเมียนมาร์มากขึ้น ใน ปี พ.ศ. 2555 เมืองมะริดมีการค้าการค้ำกับประเทศไทย มีมูลค่ารวมกว่า 170 ล้าน USD (สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 2556)

ปัจจุบันมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องในเส้นทางมะริด – ด่านสิงขร ได้แก่ ยุทธศาสตร์การค้าชายแดน ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559) ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ภาคกลางส่วนยุทธศาสตร์ในฝั่งเมียนมาร์ได้แก่ นโยบายด้านการพัฒนาประเทศของเมียนมาร์แผนพัฒนา 30 ปีกิจการที่เมียนมาร์ส่งเสริมให้ต่างชาติลงทุนโดยมีรายละเอียดดังนี้

2.10 ยุทธศาสตร์การค้าชายแดน

สภาหอการค้าไทย (2552) ได้ระบุถึงยุทธศาสตร์การค้าชายแดน ซึ่งภายใต้ศักยภาพของทำเลที่ตั้งที่อยู่กึ่งกลางของภูมิภาคและมีระบบคมนาคมเชื่อมโยงอย่างทั่วถึงประกอบกับมีแนวโน้มการลงทุนในพื้นที่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น GMS BIMSTEC ACMECS และ IMT - GT หอการค้าไทยจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเป็น 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ดังนี้

2.10.1 ยกระดับด้านการค้าชายแดนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

(1) ยกระดับจุดผ่านแดนและขยายด่าน

2.10.2 เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมเพื่อใช้เป็นฐานในการขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจและสังคม ทั้งในปัจจุบัน และอนาคต โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

(1) กำหนดยุทธศาสตร์การคมนาคมทั้งทางบกทางทะเล และทางอากาศ เพื่อเชื่อมโยงเครือข่าย การขนส่งระหว่างกันกับประเทศเพื่อนบ้าน ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจตั้งแต่กรอบเล็ก (ACMECS, IMT.GT) ไปจนถึงกรอบใหญ่ (ASEAN) และต้องให้สอดคล้องกัน

(2) เร่งรัดโครงการและงบประมาณในการปรับปรุง และสร้างถนน ทางรถไฟและสะพานเพื่อ เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางบกภายในประเทศ

(3) สร้างความร่วมมือในการสร้างถนน ทางรถไฟ และสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านบริเวณ ชายแดน

(4) ปฏิรูปเส้นทางการคมนาคมทางรถไฟและยกระดับการขนส่งทางรถไฟสู่มาตรฐานสากลเพื่อ รองรับการเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน

(5) สร้างความร่วมมือในการเปิดเส้นทางการบินเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.10.3 ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบเพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาด และสร้างรายได้ให้แก่ธุรกิจ บริเวณชายแดน โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

(1) ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

2.10.4 เสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างแหล่งงานในพื้นที่ชายแดนระหว่างไทยกับ ประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

(1) เสริมสร้างความร่วมมือในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่างๆ

2.10.5 ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การท่องเที่ยว การขนส่งระหว่างประเทศเพื่อ เพิ่มขีดความสามารถทางการค้า การลงทุน และการบริการของประเทศ โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

(1) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การท่องเที่ยว และการขนส่งระหว่างประเทศ (หอการค้าไทย, 2557)

จากข้อมูลการกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนมีประเด็นการกำหนดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ทั้งการ ยกระดับจุดผ่านแดน การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม การปรับปรุงกฎระเบียบ การเสริมสร้างความร่วมมือ ทางด้านเศรษฐกิจ รวมถึงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งข้อกำหนดยุทธศาสตร์ดังกล่าว จะต้องมีการพัฒนาโดยใช้การบูรณาการร่วมกันอย่างเหมาะสมในแต่ละด้านการค้าที่กระจายอยู่ตามชายแดน ของประเทศ นโยบายที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่จะช่วยส่งเสริมและผลักดันให้ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนใน พื้นที่จังหวัดนั้นมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง คือ ยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนภายในจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ ซึ่ง จะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

2.11 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ภาคกลาง

(1) ฐานอุตสาหกรรมหลักและแหล่งผลิตอาหาร Ready To Cook Ready To Eat ของประเทศที่ เติบโตอย่างมีคุณภาพและมีความยั่งยืน

(2) ศูนย์กลางการค้า การขนส่งและสื่อสารเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(3) ฐานการเรียนรู้และวิจัย พัฒนาการพยาบาลมนุษย์

โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ภาคกลาง ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบเศรษฐกิจหลักของประเทศให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางในการพัฒนาทั้งทางด้านอุตสาหกรรม เกษตร ท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และการบริการ และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพคน สังคม และชุมชนให้มีคุณภาพ มีธรรมาภิบาล โดยมีแนวทางในการพัฒนาทั้งทางการศึกษา สุขภาวะ สถาบันครอบครัว ชุมชน และสังคม และพัฒนาศักยภาพของชุมชนและท้องถิ่น

ยุทธศาสตร์ที่ 3 อนุรักษ์ ฟื้นฟู และพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีความสมดุลต่อระบบนิเวศ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างศักยภาพการพัฒนาเมืองและพื้นที่ชายแดนตามแนวเส้นทาง เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก

ยุทธศาสตร์ที่ 5 บริหารจัดการพัฒนาพื้นที่เมืองและชนบทอย่างมีส่วนร่วมและเกื้อกูลกัน

(4) ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างเข้มข้นเพื่อเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมอาหาร การแปรรูป การเกษตรและประมง และอุตสาหกรรมเหล็กต้นน้ำ ซึ่งเป็นแหล่งจ้างงานที่โดดเด่น ภาคเกษตรกรรมและการท่องเที่ยวยังมีบทบาทที่สำคัญต่อการพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ การขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจทำให้เกิดปัญหาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งมีแหล่งกำเนิดจากภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรมและภาคครัวเรือน โดยเฉพาะน้ำเสียของแม่น้ำสายหลักและขยะความท้าทายต่อการพัฒนาอันเนื่องมาจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเมืองและแหล่งท่องเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทย

ทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ปี พ.ศ. 2557 - 2560 ซึ่งกำหนดโดยสำนักงานการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีดังนี้

- การวางแผนเชิงรุกเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด
 - ควรมุ่งเน้นการพัฒนากลุ่มจังหวัดอย่างยั่งยืน
- ส่งเสริมการพัฒนาการเกษตรอย่างยั่งยืนปลอดภัยและมีคุณภาพเพื่อการส่งออก
- จัดทำยุทธศาสตร์การปรับตัวของภาคเกษตรกรรมและเกษตรกรเพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก
- การรวมกลุ่มเกษตรกรและการส่งเสริมเครือข่ายเพื่อสร้างความเข้มแข็งเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร
- การเชื่อมโยงการผลิตภาคเกษตรกับภาคอุตสาหกรรม
- การพัฒนาเมืองชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการค้าและอุตสาหกรรมชายแดน
- การจัดการทรัพยากรชายฝั่งทะเลแบบบูรณาการรวมทั้งการลดผลกระทบและป้องกันการกัดเซาะ

ภาครัฐได้ส่งเสริมให้พื้นที่ภาคกลางมีการพัฒนาด้านท่องเที่ยว เกษตร ชายแดนในพื้นที่ นโยบายที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่จะช่วยส่งเสริมและผลักดันให้ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนในพื้นที่จังหวัดนั้นมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง คือ ยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนภายในจังหวัดหรือกลุ่มจังหวัด ซึ่งจังหวัดประจวบคีรีขันธ์จัดอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ซึ่งจะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

2.12 ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสงคราม เพชรบุรี สมุทรสาคร)

สภาหอการค้าไทย (2552) ภายใต้ศักยภาพด้านการเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร โดยเฉพาะสินค้าประมงและประมงแปรรูปรวมทั้งเป็นฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของประเทศ มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีความโดดเด่นประกอบกับมีที่ตั้งที่อยู่ใกล้เมืองหลวง และมีระบบการคมนาคมขนส่งที่สะดวก หอการค้าไทยจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ เป็น 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

2.12.1 สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมงเพื่อการส่งออกตลอดห่วงโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการสร้างรายได้ให้แก่กลุ่มจังหวัดฯโดยมีกลยุทธ์ดังนี้

- (1) พัฒนาศักยภาพด้านการผลิตสินค้าประมงขั้นต้น
- (2) เพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์อาหารและสินค้าแปรรูปประมงให้ได้มาตรฐานเพื่อการบริโภคภายในประเทศ และส่งออก
- (3) เร่งทำการตลาดเชิงรุกสินค้าประมงทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง
- (4) พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการด้านการผลิตและแปรรูปสินค้าประมงเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

2.12.2 ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตเหล็กต้นน้ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการสร้างรายได้ให้แก่กลุ่มจังหวัดฯโดยมีกลยุทธ์ดังนี้

- (1) ขยายกำลังการผลิตอุตสาหกรรมเหล็กต้นน้ำเพื่อลดต้นทุนและทดแทนการนำเข้า

2.12.3 สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคธุรกิจท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และเชิงสุขภาพเพื่อทำให้เกิดการจ้างงาน และกระจายรายได้ โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

- (1) ฟื้นฟูและบำรุงรักษาแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์
- (2) ยกระดับมาตรฐานการให้บริการและปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว
- (3) พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบเชื่อมโยงกลุ่มจังหวัด (Routing)
- (4) พัฒนาการตลาดเชิงรุก และส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว

2.12.4 พัฒนา และปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อใช้เป็นฐานในการขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจและสังคม ทั้งในปัจจุบัน และอนาคต โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

- (1) พัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์พื้นฐาน
- (2) เชื่อมโยงระบบการกระจายสินค้าและบริการกลุ่มจังหวัด

จากยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 มีการส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปประมง เหล็ก รวมถึงพัฒนาภาคธุรกิจเชิงนิเวศ โดยมีการพัฒนา และปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ในด้านโลจิสติกส์เพื่อใช้เป็นฐานในการขับเคลื่อนทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถวิเคราะห์เบื้องต้นได้ว่าการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมจะช่วยเอื้อให้ภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การกระจายสินค้าและการคมนาคมขนส่งมีความสะดวกมากขึ้น ซึ่งนอกจากภาครัฐจะมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้นแล้ว สิ่งที่จะต้องพิจารณาคือไปด้วยคือ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาคหรือของประเทศ ซึ่งแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาเป็นลำดับและสอดคล้องกับเครือข่ายความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ซึ่งจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

2.13 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)

แผนยุทธศาสตร์มีเป้าหมายในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขันและได้มีการพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และความเชื่อมโยงกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ดังนี้

1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับนี้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืนและยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมด้วยการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม และเป็นธรรม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากลและการสร้างความมั่นคงด้านพลังงานด้วยการส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด พัฒนาพลังงานทางเลือก และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกระดับ ปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Country Strategy) เป็นแนวทางการขับเคลื่อนเพื่อเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น ลดความเหลื่อมล้ำ ส่งเสริมการเติบโตอย่างมีมิตรกับสิ่งแวดล้อม และประสานให้ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคสังคมต่างๆ เข้าใจและเข้าร่วมในการพัฒนาประเทศ พัฒนาบุคลากร โดยมีเป้าหมายไปสู่อนาคตที่มั่นคง ยั่งยืนและสมดุล ซึ่งแผนยุทธศาสตร์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนของรัฐบาลด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงทั้งภายในและต่างประเทศ

3. ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนปี พ.ศ. 2558 ที่กำหนดวิสัยทัศน์ให้ประเทศไทยเป็นสมาชิกที่เข้มแข็งและสนับสนุนคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนอาเซียนร่วมกันโดยสอดคล้องกับแนวทางของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับนี้ เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานมีความเชื่อมโยงและมีขีดความสามารถในการรองรับพร้อมทั้งมีกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนและสอดคล้องกับพันธกรณีและข้อตกลงอาเซียนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการเพิ่มศักยภาพของเมืองเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียนในด้านอุตสาหกรรมท่องเที่ยวบริการและเมืองชายแดน

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) ได้ระบุยุทธศาสตร์ที่ 2 เพื่อส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดนประเภทธุรกิจและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่เมืองชายแดนที่มีการติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นกลไกสำคัญทำให้การเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมีการกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม (Win - Win) ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ (Inclusive Growth) ระหว่างกลุ่มประเทศใน GMS และเอเชีย ซึ่งการพิจารณาการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทาง มะริด – ด้านสิงขร สามารถเข้ากับยุทธศาสตร์ที่ 2 ในกลยุทธ์ที่ 1 – 3 ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30 - 50 กิโลเมตรเพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าบริเวณชายแดนโดยพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ผลผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคที่มีคุณภาพดี บริการโลจิสติกส์บริการสุขภาพบริการฝึกอบรม และบริการการศึกษาขั้นสูง

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกันเพื่อสร้างช่องทางการค้าที่ถูกกฎหมายบริเวณชายแดน กระตุ้นให้เกิดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางการค้า ในโซ่อุปทานของภูมิภาคที่ยั่งยืน โดยอาศัยหลักการพื้นฐานความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ทำให้เกิดผลลัพธ์การพัฒนาที่ได้รับผลประโยชน์ร่วมกัน (Co - Prosperity) รวมทั้งจัดตั้ง "หน่วยงานส่งเสริมการค้าและโลจิสติกส์" ที่จุดผ่านแดนทำหน้าที่รวบรวมองค์ความรู้ จัดทำคู่มือส่งเสริมการค้าและระเบียบพิธีการและกระบวนการค้าการขนส่งที่ด้านชายแดนกับแต่ละประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม การเปิดด่านถาวรดังกล่าวจะต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับความพร้อมของสถานการณ์ในพื้นที่ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาด่านถาวรของประเทศเพื่อนบ้านให้ได้มาตรฐานสากลเช่นเดียวกัน

กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ อาชีพ และยกระดับกำลังซื้อของประเทศเพื่อนบ้านและใช้ประโยชน์จากต้นทุนของโซ่อุปทานที่ลดลงเนื่องจากค่าจ้างแรงงานที่ต่ำและได้รับสิทธิประโยชน์ GSP

จากข้อมูลแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 -2560) มีทั้งในส่วนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศรวมถึงนโยบายที่ส่งเสริมการค้าบริเวณชายแดน โดยมีการพิจารณาถึงการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้า การปรับให้เป็นด่านถาวร รวมถึงการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน การกำหนดนโยบายดังกล่าวจะมีส่วนช่วยให้การค้าบริเวณชายแดนมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจภายในพื้นที่ ภูมิภาค และประเทศ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ดีนั้นจะมีการพัฒนาควบคู่ไปกับแนวทางการบริหารและนโยบายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งจะกล่าวในหัวข้อถัดไป

2.14 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 มีการกำหนดยุทธศาสตร์หลัก 6 ด้าน ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม (2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน (3) ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน (4) ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน (5) ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม (6) ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของประเทศไทยอยู่ในสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงภายในประเทศทางด้านเศรษฐกิจ โดยต้องเร่งรัดการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพ และยั่งยืน การขับเคลื่อนการปรับโครงสร้าง เศรษฐกิจของไทยจะต้องใช้โอกาสจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระดับภูมิภาคและโลก อาทิ การรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน การขยายตัวของอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่ในเอเชียโดยเฉพาะการดำเนินนโยบายของอำนาจทางเศรษฐกิจเหล่านั้นกับประเทศเพื่อนบ้านของไทย รวมทั้งความเปลี่ยนแปลงด้านตลาดในโลก

ในขณะที่การพัฒนาปรับปรุงด้านสมรรถนะในการแข่งขันโดยเฉพาะด้านปัจจัยการผลิตจะต้องสัมพันธ์และร่วมพัฒนาในฐานะหุ้นส่วนที่เสมอภาคกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศสมาชิกในอาเซียนมากยิ่งขึ้น ทั้งในด้านปัจจัยแรงงาน พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติ ฐานและห่วงโซ่การผลิตและการแปรรูปตลอดจน

การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ และยังมีความจำเป็นที่ประเทศไทยจะต้องเปิดกว้างต่อตลาดเงินและตลาดทุนที่มีศักยภาพโดยเฉพาะในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียแปซิฟิกเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน จากการรายงานการประเมินความเสี่ยงมีประเด็นที่สำคัญ 7 ประการได้แก่

- (1) ผู้ประกอบการไทยขาดศักยภาพในการลงทุนในต่างประเทศรวมทั้งการลงทุนในประเทศเพื่อบ้านและขาดความพร้อมต่อการแข่งขันเสรีภายในประเทศ
- (2) แรงงานไทยขาดการยอมรับในมาตรฐานฝีมือแรงงานและมีข้อจำกัดด้านภาษาต่างประเทศ รวมทั้งความรู้ความเข้าใจด้านขนบธรรมเนียมและวัฒนธรรมของประเทศในภูมิภาค พร้อมทั้งภาครัฐยังขาดการวางแผนงานด้านแรงงานร่วมกับประเทศที่เป็นตลาดแรงงานไทย เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนร่วมกัน
- (3) ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องขาดความรู้เข้าใจอย่างพอเพียงในการใช้ประโยชน์จากเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์และการคมนาคมขนส่งภายใต้แผนแม่บทความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และผลกระทบจากยุทธศาสตร์เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของมหาอำนาจในภูมิภาค
- (4) การมีบทบาทในเชิงตั้งรับต่อประเด็นความเคลื่อนไหวในด้านการสร้างข้อกีดกันทางการค้าใหม่ๆ อันเนื่องมาจากกระแสการเปลี่ยนแปลงในโลกที่มีแนวโน้มนำมาใช้เป็นข้อกีดกันในระดับภูมิภาค
- (5) ความไม่พร้อมในการพัฒนาเมืองชายแดนและเขตเศรษฐกิจชายแดนของไทยตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- (6) ข้อจำกัดที่ทำให้การขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนค่อนข้างล่าช้า และไม่สามารถดำเนินการตามข้อตกลงความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนได้อย่างสมบูรณ์
- (7) ความไม่แน่นอนทางการเมืองและความมั่นคงในประเทศเพื่อนบ้าน

จากการประเมินความเสี่ยงที่เกิดขึ้นชี้ให้เห็นว่าการเตรียมความพร้อมของทุกภาคส่วนภายในประเทศเพื่อให้สามารถปรับตัว มีองค์ความรู้ และสามารถใช้ประโยชน์จากความร่วมมือทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นในภูมิภาคได้ ประเทศไทยต้องให้ความสำคัญต่อการสร้างภูมิคุ้มกัน ได้แก่

- (1) การกำหนดบทบาทและทิศทางการพัฒนาของประเทศที่กระตุ้นให้เกิดการเติบโตและเชื่อมโยงของสาขาต่างๆ ทางเศรษฐกิจ
- (2) การใช้ศักยภาพความได้เปรียบของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ และศักยภาพของพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศเพื่อสร้างฐานการผลิตให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก
- (3) การสร้างความเข้มแข็งและการพัฒนาความสามารถในการปรับตัวของผู้ประกอบการไทย
- (4) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนแบบมีสมดุลบนพื้นฐานของการสร้างผลประโยชน์ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านและความไว้วางใจระหว่างกัน

โดยยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมมีวัตถุประสงค์ เป้าหมายและแนวทางที่สำคัญดังนี้

วัตถุประสงค์

- (1) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบด้านที่ตั้งของประเทศในเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียแปซิฟิก
- (2) เพื่อเสริมสร้างประโยชน์ของไทยในด้านการค้า การลงทุน การเงินและโอกาสด้านการตลาดระหว่างประเทศ ในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน รวมทั้งเชื่อมโยงด้านการค้าการลงทุนกับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่ในเอเชียและกลุ่มเศรษฐกิจใหม่ในเอเชียแปซิฟิก

- (3) เพื่อผลักดันบทบาทของไทยให้เป็นส่วนสำคัญของความร่วมมือในการพัฒนาภายใต้กรอบต่างๆ ได้แก่ อนุภูมิภาค อาเซียน อาเซียนและพันธมิตร รวมทั้งเอเชียแปซิฟิก

เป้าหมาย

- (1) ระบบห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคมีความเชื่อมโยงระหว่างกันเพื่อรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง
- (2) ประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาคบนพื้นฐานของผลประโยชน์และความมั่นคงร่วมกัน
- (3) เพิ่มสัดส่วนการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีต่อมูลค่าส่งออกรวมเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50.0 ในปี พ.ศ. 2559 ภายใต้ความตกลงทางการค้าเสรีในทุกกรอบที่เจรจาแล้วเสร็จ และเพิ่มโอกาสและทางเลือกบนพื้นฐานของประโยชน์และข้อจำกัดของประเทศในการเข้าถึงตลาดใหม่ที่เป็นการกอบการการค้าเสรีที่จะมีบทบาทมากขึ้นในอนาคต
- (4) ลดต้นทุนการประกอบธุรกิจภายในประเทศและระหว่างประเทศภายในภูมิภาคให้เข้าสู่มาตรฐานสากล
- (5) เพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนและการลงทุนโดยตรงของไทยในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านให้ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ต่อปี ตามลำดับ

แนวทางการพัฒนา

- (1) การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน
 - พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล
 - ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง
 - พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์
 - เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ ชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดน
 - ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ
- (2) การพัฒนาฐานลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค
 - พัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
 - พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนให้มีบทบาทการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
 - บูรณาการแผนพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- (3) การสร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
 - พัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนที่มีศักยภาพ
 - เสริมสร้างความเข้มแข็งให้สถาบันการศึกษาทั้งของรัฐและเอกชนให้มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล
 - กำหนดมาตรฐานขั้นพื้นฐานของคุณภาพสินค้าและบริการ
- (4) การเข้าร่วมเป็นภาคีความร่วมมือระหว่างประเทศระหว่างภูมิภาคโดยมีบทบาทที่สร้างสรรค์เพื่อเป็นทางเลือกในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศในเวทีโลก

- รักษาบทบาทของไทยในการมีส่วนร่วมกำหนดยุทธศาสตร์ของกรอบความร่วมมือที่ดำเนินอยู่
 - รักษาคุณภาพของปฏิสัมพันธ์กับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจเดิมและมหาอำนาจใหม่
- (5) การสร้างความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจในภูมิภาคด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การเคลื่อนย้ายแรงงาน และการส่งเสริมแรงงานไทยในต่างประเทศ
- เร่งดำเนินการด้านความร่วมมือในการกำหนดมาตรฐานฝีมือระหว่างประเทศ
 - ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการขยายการลงทุนไปสู่ต่างประเทศ
 - ค้ำครองและส่งเสริมสิทธิและผลประโยชน์ของคนไทยและแรงงานไทยในต่างประเทศ
- (6) การมีส่วนร่วมอย่างสำคัญในการป้องกันภัยจากการก่อการร้ายและอาชญากรรม ยาเสพติด ภัยพิบัติ และการแพร่ระบาดของโรคภัย
- พัฒนาศักยภาพและความพร้อมในการป้องกันและแก้ปัญหาข้ามชาติ ด้านการก่อการร้าย ปัญหายาเสพติด ปัญหาการค้ามนุษย์และการหลบหนีเข้าเมืองทั้งระบบ
 - เตรียมพร้อมรับภัยพิบัติทางธรรมชาติและเหตุฉุกเฉิน
 - ร่วมมือในการป้องกันการติดเชื้อและการแพร่ระบาดของโรคภัยประเภทที่เกิดขึ้นใหม่ในโลก
- (7) การเสริมสร้างความร่วมมือที่ีระหว่างประเทศในการสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมีจริยธรรมและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- เสริมสร้างการผลิตและบริโภคสินค้าและบริการที่นำสู่การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
- (8) การผลักดันการจัดทำความตกลงการค้าเสรี และวางแนวทางป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้น
- (9) การส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติใช้ประเทศไทยเป็นฐานธุรกิจในภูมิภาคเอเชียและการสนับสนุนบทบาทขององค์กรระหว่างประเทศที่ไม่แสวงหากำไร
- สนับสนุนให้นักลงทุนต่างชาติใช้สิทธิประโยชน์การจัดตั้งสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค
 - ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกองค์กรระหว่างประเทศที่ไม่แสวงหากำไร
- (10) การปรับปรุงและเสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีการพัฒนาภายในประเทศตั้งแต่ระดับชุมชนท้องถิ่น
- เสริมสร้างศักยภาพชุมชนท้องถิ่น
 - สนับสนุนกลไกการพัฒนาระดับพื้นที่
 - ส่งเสริมศักยภาพด้านวิชาการและเครือข่ายของสถาบันการศึกษาของไทย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554)

2.15 นโยบายด้านการพัฒนาประเทศของเมียนมาร์ : แผนพัฒนา 30 ปี (พ.ศ. 2543/4 – 2573/4)

ปัจจุบันการดำเนินงานอยู่ในช่วงแผนพัฒนา 10 ปีแรกของแผนพัฒนาระยะยาว (พ.ศ. 2544 - 2553) ซึ่งมีสาระสำคัญในการพัฒนา คือ การพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจและสังคม (Socio - Economic Development) เพื่อประชาชนและการพัฒนาไปสู่ความเป็นประเทศพัฒนาที่ทันสมัยโดยมีพันธกิจดังต่อไปนี้คือ

- 1) เพิ่มอัตราการเจริญเติบโตของ GDP ใน 10 ปี
- 2) เพื่อรับประกันความมั่นคงของสิ่งจำเป็นสำหรับชีวิตอาทิอาหารเครื่องนุ่งห่มและที่อยู่อาศัย

- 3) สร้างสมดุลทางเศรษฐกิจ
- 4) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- 5) พัฒนาให้เกิดความสมดุลทั้งด้านการผลิตภาคบริการและภาคการค้า
- 6) สนับสนุนเพื่อให้ประชาชนมีชีวิตที่สมบูรณ์และยืนยาว
- 7) เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนมีสุขภาพแข็งแรงปราศจากโรคร้ายไข้เจ็บ
- 8) เพื่อสนับสนุนให้มีอัตราการรู้หนังสือที่สูง
- 9) สนับสนุนให้มีการผลิตบุคลากรในวิชาชีพระดับสูงเพื่อสภาวะผู้นำและการบริหารจัดการ
- 10) สนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- 11) พัฒนาและสนับสนุนการเข้าถึงเทคโนโลยีด้านข้อมูลข่าวสาร

เนื่องด้วยเมียนมาร์เป็นประเทศที่ร่ำรวยไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติและยังอุดมไปด้วยพื้นที่ในการทำการเกษตรในอดีตประเทศเมียนมาร์สามารถผลิตข้าวเพื่อการส่งออกเป็นอันดับหนึ่งของโลก นอกจากนั้นยังสามารถเลี้ยงดูประชาชนในเมียนมาร์ได้ ดังนั้นภาคการเกษตรจึงถือเป็นเศรษฐกิจหลักของประเทศ โดยมีอัตราการผลิตสูงถึงร้อยละ 48 ของ GDP และเป็นสัดส่วนร้อยละ 18 ของสินค้าส่งออกของประเทศ นอกจากนี้ศักยภาพด้านการเกษตรเมียนมาร์ยังอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ แร่ธาตุ อัญมณีและไข่มุก ไม้มีค่า สัตว์น้ำ ฯลฯ ทรัพยากรเหล่านี้เหมาะสำหรับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมได้ ซึ่งรัฐบาลเมียนมาร์เองก็ได้วางแผนที่จะค่อยๆ ยกกระตือรือร้นการผลิตภาคอุตสาหกรรมให้ขึ้นมาแทนที่ภาคเกษตรกรรมโดยตั้งเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในระยะเวลา 30 ปี (พ.ศ. 2543/4 – 2573/4) โดยมีสัดส่วนของการผลิตภาคหลักสำคัญสามภาคด้วยกันคือภาคเกษตรอุตสาหกรรมและบริการ

2.15.1 นโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของเมียนมาร์

จากแผนงานพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจระยะเวลา 30 ปี โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543/4 – 2573/4 นั้นพบว่ารัฐบาลเมียนมาร์ต้องการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของประเทศจากภาคเกษตรกรรมไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามภาคเกษตรก็ยังคงเป็นหัวใจหลักของเศรษฐกิจในปัจจุบัน ดังนั้นแผนการการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติไม่อาจละเลยภาคเกษตรกรรมไปได้ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ารัฐบาลเมียนมาร์ได้วางยุทธศาสตร์การพัฒนาไว้ที่ 3 ภาคสำคัญคือ

1. ภาคเกษตร
2. ภาคอุตสาหกรรม
3. ภาคบริการโดยเฉพาะการท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตามในช่วงแรกของการพัฒนาของแผนระยะยาว 30 ปี คือระหว่างปี พ.ศ. 2543/44 – 2548/49 รัฐบาลได้กำหนดนโยบาย 5 ปีแรก ไว้ดังนี้

1. พัฒนาการเกษตรอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมอื่นๆที่จำเป็นเพื่อเป็นก้าวแรกไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม
2. พัฒนาพลังงานไฟฟ้าและพลังงานให้สอดคล้องกับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม
3. ขยายภาคการเกษตรและการประมงเพื่อการบริโภคภายในประเทศและการส่งออก
4. การปลูกป่าและการขยายพื้นที่สีเขียว 9 แห่ง
5. ขยายบริการด้านการศึกษาและสาธารณสุขเพื่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
6. การพัฒนาพื้นที่ในชนบท
7. พัฒนาทุกภาคส่วนให้ครบวงจร

8. สร้างฐานการพัฒนาเศรษฐกิจและการคลังให้มีความมั่นคงยั่งยืน

2.15.2 การพัฒนาด้านการเกษตรและการประมง

รัฐบาลได้วางเป้าหมายการผลิตภาคการเกษตรไว้ดังนี้

1. เพิ่มผลผลิตข้าว
2. สามารถผลิตน้ำมันประกอบอาหารให้เพียงพอแก่การบริโภคภายในประเทศ
3. ขยายการผลิตถั่วธัญพืชและพืชที่เป็นวัตถุดิบสำหรับป้อนโรงงานอุตสาหกรรม

เมียนมาร์มีพื้นที่ที่เป็นพื้นดิน 67.66 ล้านเฮกตาร์และในปีพ.ศ. 2546/47 มีพื้นที่เพาะปลูกร้อยละ 10.25 ของพื้นที่ทั้งหมดพืชที่เพาะปลูกส่วนใหญ่ได้แก่ ข้าวธัญพืช ฝ้ายและอ้อย พืชทั้ง 4 นี้ถือเป็นพืชสำคัญ 4 ชนิดของเมียนมาร์ โดยเฉพาะข้าวยังคงเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญของเมียนมาร์ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันรัฐบาลได้หันมาให้การสนับสนุนการปลูกพืชเศรษฐกิจตัวใหม่ เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น และเพื่อเป็นการสนับสนุนการพัฒนาการเกษตรให้เป็นไปตามเป้าหมายรัฐบาลได้กำหนดนโยบายให้การสนับสนุนภาคการเกษตรดังนี้คือ

1. การผลิตพืชที่เป็นอาหารและพืชที่เป็นวัตถุดิบป้อนอุตสาหกรรมที่เป็นที่ต้องการของตลาด
2. อนุญาตให้มีการผลิตเพื่อการพาณิชย์โดยเฉพาะพืชสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมและแปลงพืชเศรษฐกิจ (Plantation)

3. อนุญาตให้ผู้ลงทุนเอกชนและเกษตรกรขยายและใช้ประโยชน์จากพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเพื่อการผลิตภาคการเกษตร

4. สนับสนุนการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการกระจายผลผลิตภาคการเกษตร
5. ให้นำพื้นที่ที่ไม่สามารถสร้างการผลิตภาคการเกษตรไปใช้ประโยชน์ในภาคการผลิตอื่นๆ

รัฐบาลจะให้การสนับสนุนภาคการเกษตรด้วยตนเองแล้วยังเชิญชวนให้ผู้ประกอบการด้านการเกษตรทั้งเอกชนเมียนมาร์และต่างชาติให้เข้าไปลงทุนทางด้านการค้าและการลงทุนในภาคนี้ในรูปแบบของการลงทุนร่วม (Joint Venture) หรือการลงทุนร้อยเปอร์เซ็นต์เต็มโดยให้สิทธิพิเศษในหัวข้อดังต่อไปนี้

1. การใช้ประโยชน์ในที่ดินรัฐบาลเมียนมาร์โดย The Central Committee for Management of Culturable Land, Fallow Land and Waste Land (ก่อตั้งในปีพ.ศ. 2534) ได้อนุญาตให้นักลงทุนท้องถิ่นและต่างชาติ (ปัจจุบันอนุญาตเฉพาะนักลงทุนท้องถิ่น) ซึ่งมีความชำนาญการมีเทคโนโลยีและเงินลงทุนสามารถลงทุนในการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรได้สัญญาเช่านานที่สุดภายใน 30 ปี เพื่อใช้ประโยชน์ในการเพาะปลูกหรือใช้ประโยชน์ในการปลูกพืชเศรษฐกิจ สวนผลไม้ เลี้ยงสัตว์ปีก ปศุสัตว์และเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ระยะการเช่าอาจขยายเวลาได้ด้วยการเจรจาซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะของโครงการหรือกิจกรรมการลงทุน ยกเว้นค่าเช่าที่ดินที่อาจอนุญาตให้ภายในระยะ 2 - 8 ปีหลังการทำสัญญาเช่าซึ่งขึ้นอยู่กับลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรการเลี้ยงสัตว์และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ นอกจากนี้อาจมีการระงับการเก็บภาษีรายได้เป็นระยะเวลา 2 ปี หลังจากการเริ่มต้นทางธุรกิจที่ได้ทำการภายในพื้นที่ที่ได้พัฒนาและลงทุน

2. การก่อตั้งอุตสาหกรรมด้านการเกษตรกระทรวงเกษตรและการชลประทาน (Ministry of Agriculture and Irrigation) ได้มีนโยบายให้ภาคเอกชนเข้าไปลงทุนในอุตสาหกรรมภาคการเกษตรต่างๆ เช่น ปอ น้ำตาล ฝ้าย การเลี้ยงไหม ยาฆ่าแมลง ยางพารา เครื่องจักรใช้ในการเกษตรและโรงงานอาหารกระป๋อง นอกจากนี้ยังมีนโยบายเชิญชวนให้ภาคเอกชนเข้าไปลงทุนในการปลูกพืชไร่ - พืชสวนและอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องดังรายการต่อไปนี้

2.1 แปลงปลูกพืชขนาดใหญ่ : เช่น ยางพารา ปาล์มน้ำมัน มะม่วงหิมพานต์ ตลอดจนสวนผลไม้ เช่น มะม่วง สับปะรดและกล้วย เป็นต้น

2.2 โรงงานน้ำตาล : ปัจจุบันกระทรวงอุตสาหกรรมและรัฐวิสาหกิจได้พัฒนาโรงงานน้ำตาลไปแล้วค่อนข้างมากในช่วงปี พ.ศ. 2546 – 2547 สามารถผลิตน้ำตาลได้ถึง 54,060 ตัน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลมีนโยบายให้ผู้ลงทุนต่างชาติเข้ามาร่วมลงทุน (Joint Venture) กับรัฐวิสาหกิจหรือภาคเอกชนของเมียนมาร์ในอุตสาหกรรมโรงงานน้ำตาล

2.3 อุตสาหกรรมฝ้าย : การผลิตเส้นใยตลอดจนเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการผลิตใยฝ้ายเส้นฝ้ายตลอดจนการผลิตน้ำมันจากเมล็ดฝ้าย การเลี้ยงไหม การผลิตเส้นไหมและการทอผ้าไหมเป็นอีกอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีศักยภาพในการลงทุน

2.4 อุตสาหกรรมปอกระเจา : ปัจจุบันมีอุตสาหกรรมปอกระเจาอยู่ 13 แห่งที่ผลิตผลิตภัณฑ์จากปอเช่น การทอทำเส้นใยตลอดจนการทำพรมจากปอ ซึ่งโรงงานเหล่านี้อยู่ภายใต้การรับผิดชอบของกระทรวงเกษตรและชลประทาน นอกจากนี้ยังมีผลิตภัณฑ์อย่างอื่นเช่น กระสอบเสื่อผ้าพรมสิ่งประดิษฐ์ต่างๆ ซึ่งปัจจุบันได้เป็นสินค้าส่งออกของเมียนมาร์เช่นกันหากแต่อุตสาหกรรมในส่วนนี้ยังคงต้องการเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัยดังนั้นการลงทุนจากต่างชาติจึงเป็นที่ต้องการสูง

2.5 อุตสาหกรรมยางพารา : ยางพาราเป็นพืชที่รัฐบาลเมียนมาร์ให้ความสำคัญและได้กันพื้นที่ไว้สำหรับการปลูกยางพาราเพื่อการค้ารวมถึงได้เชิญชวนให้ผู้ประกอบการและนักลงทุนต่างชาติเข้าไปร่วมลงทุนกับภาครัฐและภาคเอกชนทั้งในรูปแบบของการลงทุนร่วม (Joint Venture) หรือลงทุน 100 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ยังเสนอโอกาสในอุตสาหกรรมต่างๆ ที่ต่อเนื่องกับยางพาราในรูปแบบต่างๆ อาทิการผลิตยางพาราเป็นผลิตภัณฑ์ต่างๆตลอดจนโรงงานอุตสาหกรรมไม้และเฟอร์นิเจอร์จากยางพารา เป็นต้น

2.6 อุตสาหกรรมการเกษตรต่อเนื่องอาทิการผลิตยาฆ่าแมลงปุ๋ยพัฒนาพันธุ์พืช โรงงานผลิตนี้เป็นประกอบอาหารโรงงานอุตสาหกรรมผลิตอาหารโรงงานอาหารสัตว์กิจการเหล่านี้ยังคงต้องการการลงทุนอีกมากทั้งเพื่อการผลิตภายในประเทศและการส่งออก นอกจากอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องที่ยังเป็นที่ต้องการสูงได้แก่เครื่องจักรเครื่องยนต์เพื่อใช้ในการเกษตรก็เป็นที่ต้องการสูงเช่นกันเช่น รถไถ (Walking Tractor) ขนาด 5 - 6 แรงม้า เครื่องปั้มน้ำ สปริงเกอร์และระบบน้ำหยดสำหรับการให้น้ำพืชไร่และพืชสวนเครื่องอบเมล็ดพันธุ์พืชโรงเก็บรักษาพืชไร่ ฯลฯ

2.15.3 การพัฒนาภาคอุตสาหกรรม

รัฐบาลเมียนมาร์มีแผนจะพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศโดยได้กำหนดแผนระยะ 30 ปี เพื่อจะเปลี่ยนแปลงการผลิตจากภาคเกษตรไปสู่ภาคอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ที่จะรองรับแผน 30 ปีนี้คือ การตั้งเขตอุตสาหกรรมขึ้น 18 แห่งทั่วประเทศเพื่อดึงดูดการลงทุนในปีพ.ศ. 2533 และต่อมาในปี พ.ศ. 2538 รัฐบาลก็ได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมา 2 ชุดคือ The Myanmar Industrial Development Committee ซึ่งมีรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรม 1 เป็นประธานและคณะกรรมการการดำเนินการโดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม 2 เป็นประธานโดยมีเป้าหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรมดังต่อไปนี้คือ

1. เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตร
2. เพื่อยกระดับคุณภาพและปริมาณของผลิตภาคอุตสาหกรรม
3. เพื่อผลิตชิ้นส่วนเครื่องจักรใหม่ๆ
4. เพื่อผลิตเครื่องจักรชิ้นส่วนและเครื่องมือสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมและ
5. สร้างรากฐานที่มั่นคงเพื่อเปลี่ยนประเทศไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม

พร้อมกันนี้ก็ได้กำหนดยุทธศาสตร์เพื่อรองรับเป้าหมายเหล่านี้ซึ่งได้แก่

1. เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมของรัฐของสหกรณ์และของเอกชน
2. เพื่อกระตุ้นและสนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรด้านการเกษตร
3. เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมทดแทนการนำเข้าและกระตุ้นให้ผลิตเพื่อการส่งออก
4. เพื่ออำนวยความสะดวกการลงทุนจากต่างชาติและให้บริการความช่วยเหลือที่จำเป็นแก่ผู้

ลงทุนชาวเมียนมาร์ในภาคอุตสาหกรรม

5. เพื่ออำนวยความสะดวกในการยกระดับระบบเทคโนโลยีด้านข้อมูลให้เท่าเทียมกับต่างชาติ

ยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมคือ การสนับสนุนภาคเอกชนให้เข้ามาลงทุนในภาคนี้ให้มากขึ้น นอกจากนี้ยังสนับสนุนให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนในด้านอุตสาหกรรมเช่นกันด้วยการเข้ามาร่วมทุนกับนักลงทุนเมียนมาร์ในลักษณะของการลงทุนร่วม (Joint Venture) หรือการลงทุนร้อยเปอร์เซ็นต์เต็ม ทั้งนี้เพื่อเป็นการระดมทุนในกิจการอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังเป็นไปเพื่อการยกระดับความสามารถในการผลิตด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยหลังจากการปิดประเทศไปเป็นเวลา 26 ปี อันเนื่องจากระบบสังคมนิยมวิถีมียนมาร์ (The Burmese Way to Socialism) ซึ่งยึดหลักการดำเนินการในการพึ่งพาต่างชาติให้น้อยที่สุดและเน้นการพึ่งพาตนเองการปิดตัวเองจากการติดต่อกับต่างประเทศ ทำให้ขาดการเรียนรู้ในเทคโนโลยีที่ทันสมัยส่งผลให้การผลิตของภาคอุตสาหกรรมของเมียนมาร์ยังล้าหลังเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

ดังนั้น เมื่อรัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนและพัฒนาภาคอุตสาหกรรมจึงต้องการได้รับการสนับสนุนด้านเทคโนโลยีจากต่างชาติในการพัฒนาและถ่ายทอดวิชาการที่ทันสมัยให้กับนักลงทุนชาวเมียนมาร์การดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ทำให้รัฐบาลกำหนดเขตนิคมอุตสาหกรรมขึ้นมา 18 แห่งเพื่อสนับสนุนให้เอกชนเข้าไปลงทุนนอกจากนี้ยังสนับสนุนการถ่ายโอนอุตสาหกรรมและโรงงานที่เป็นรัฐวิสาหกิจไปให้เอกชนดำเนินงานต่อไปในส่วนของเขตนิคมอุตสาหกรรมนั้นรัฐบาลได้กำหนดพื้นที่กระจายไปทั่วประเทศ หากแต่ส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวในบริเวณตอนกลางของประเทศเป็นสำคัญโดยเฉพาะในเขตเมืองหลักอาทิ ย่างกุ้ง พะโค มัณฑะเลย์ เป็นต้น อย่างไรก็ตามรัฐบาลได้เพิ่มพื้นที่ของเขตนิคมอุตสาหกรรมไปอยู่บริเวณชายแดน ซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับจีนและไทย อีกทั้งยังได้กำหนดพื้นที่บางแห่งให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเช่น เขตพิเศษติละวา ซึ่งจะกล่าวถึงในรายละเอียดในส่วนต่อไป โดยสรุปรัฐบาลเมียนมาร์มียุทธศาสตร์ในการสนับสนุนภาคอุตสาหกรรมประกอบด้วย

1. การสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาลงทุนเพิ่มขึ้น
2. การสนับสนุนการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ
3. การกำหนดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมเพื่อสนับสนุนการลงทุนเป็น 3 ลักษณะคือ
 - 3.1 พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม 18 แห่ง
 - 3.2 พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ
 - 3.3 พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมในบริเวณชายแดน

2.15.4 พื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมของเมียนมาร์ (Industrial Zones)

กรมพัฒนาที่อยู่อาศัยและทรัพยากรมนุษย์ (Department of Human Settlement and Housing Development: DHSHD) กระทรวงก่อสร้างได้พัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรม (Industrial Zone) สำหรับการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อสร้างงานและส่งเสริมการพัฒนาชนบท รวมถึงการส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านอุตสาหกรรมขึ้นมาจำนวน 18 แห่งในปี พ.ศ. 2538 โดยให้กระจายพื้นที่ไปทั่ว

ประเทศ อย่างไรก็ตามก่อนปี พ.ศ. 2531 เขตอุตสาหกรรมสำคัญของเมียนมาร์จะอยู่บริเวณรอบเมืองย่างกุ้งในเขตตำบลมิงกลาดอน (Mingaladon) ซึ่งอยู่ห่างจากตัวเมืองย่างกุ้งไปทางทิศตะวันออกตั้งอยู่บนถนนสายย่างกุ้ง - พะโค อย่างไรก็ตามพื้นที่บริเวณนี้ไม่ได้ถูกเลือกอย่างไม่มีเหตุผลทั้งนี้เนื่องเพราะตำบลมิงกลาดอนเป็นพื้นที่ที่ตั้งของค่ายและที่พักของทหาร ดังนั้นสมาชิกในครอบครัวทหารซึ่งมีเป็นจำนวนมากจึงเป็นแรงงานป้อนโรงงานเหล่านี้ได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2538 รัฐบาลได้ตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรม (The Myanmar Industrial Development Committee) ขึ้นมาเพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมดังนั้นจึงได้มีการตั้งเขตอุตสาหกรรมขึ้นมาทั้งหมด 18 แห่งด้วยกันและต่อมาเพิ่มขึ้นอีก 5 แห่ง รวมทั้งหมดเป็น 23 เขต ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงค่อนข้างจะภูมิใจกับจำนวนอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นโดยรัฐบาลระบุว่าสามารถสนับสนุนให้มีการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมมากถึง 43,000 โรงงานที่เอกชนเป็นเจ้าของแต่ที่นำสังเกตคือประมาณร้อยละ 93 ของโรงงานของภาคเอกชนไม่ได้ตั้งอยู่ในเขตอุตสาหกรรมที่รัฐบาลกำหนดนอกเหนือไปจากนั้นพบว่าโรงงานส่วนใหญ่มีขนาดเล็กมากเทียบเท่ากับอุตสาหกรรมในครัวเรือนเท่านั้น ดังนั้นโรงงานเหล่านี้จึงไม่สามารถจ้างงานเป็นจำนวนมากตามที่รัฐบาลคาดหวังไว้หากแต่ก็นับได้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมได้ผลในระดับเป็นที่น่าพอใจ อย่างไรก็ตามแม้ว่าโรงงานอุตสาหกรรมจะไม่ได้ตั้งอยู่เฉพาะในเขตนิคมที่รัฐบาลกำหนดเท่านั้นหากยังกระจายไปทั่วประเทศ แต่แม้กระนั้นก็ตามรัฐบาลก็ยังคงให้ความสำคัญกับเขตนิคมอุตสาหกรรมทั้ง 23 เขตที่ได้กำหนดไว้ก่อนเป็นลำดับต้นๆ ดังนั้นนักลงทุนต่างชาติจึงควรพิจารณาเข้าไปลงทุนในพื้นที่ที่รัฐบาลเมียนมาร์ให้ความสำคัญเป็นพิเศษนอกจากนั้นยังพบว่าในแต่ละเขตอุตสาหกรรมนั้นมีการเน้นหนักการลงทุนในเฉพาะด้านและยังขาดแคลนการผลิตในอีกหลายด้านเช่นกัน

เขตอุตสาหกรรมและการค้าบริเวณชายแดน

ในเบื้องต้นเขตอุตสาหกรรมทั้ง 18 แห่งถูกกำหนดขึ้นมาโดยรัฐบาลเมียนมาร์ในช่วงปีพ.ศ. 2538 และกำหนดเพิ่มขึ้นมาใหม่อีก 5 แห่งโดยแห่งสุดท้ายถูกตั้งขึ้นในปีพ.ศ. 2549 ซึ่งเขตอุตสาหกรรมทั้ง 23 เขตนี้ส่วนใหญ่แล้วจะเกาะกลุ่มกันอยู่แต่บริเวณเมืองใหญ่โดยเขตล่าสุดคือ เขตติละวา - จีออคตัน (Thilawa - Kyauktan) ตั้งอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำย่างกุ้งไปทางใต้ของเมืองหลวงเก่าย่างกุ้ง ซึ่งก็ยังเป็นเขตอุตสาหกรรมในพื้นที่ตอนกลางของเมียนมาร์เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม เขตอุตสาหกรรมใหม่ส่วนใหญ่ที่รัฐบาลเมียนมาร์ให้การสนับสนุนจะตั้งอยู่ในเขตชายแดนเช่นเขตผานเมืองหลวงของรัฐกะเหรี่ยง (ปัจจุบันมีโรงงานซีเมนต์ตั้งอยู่แล้ว) เขตเมะลาโย (เมืองหลวงของรัฐมอญ) ซึ่งปัจจุบันสามารถเชื่อมโยงเข้ากับเมืองย่างกุ้งและเมืองมันซะเลย์ได้ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548 ทั้งนี้ โดยผ่านเส้นทางรถไฟบนสะพานข้ามปากแม่น้ำสาละวินและเขตที่ประกาศใหม่ล่าสุดได้แก่เขตอุตสาหกรรมเมียวตีซึ่งประกาศเมื่อเดือนตุลาคมพ.ศ. 2548 ทั้งสามเขตอุตสาหกรรมอันได้แก่ ผาน เมะลาโย และเมียวตีล้วนเป็นเขตชายแดนที่ติดต่อกับชายแดนไทยบริเวณใกล้กับอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนหนึ่งเป็นการสะท้อนนโยบายของรัฐบาลเมียนมาร์ในการที่จะเชื่อมเศรษฐกิจเมียนมาร์เข้ากับของไทย เขตเศรษฐกิจใหม่เหล่านี้ไม่เพียงเป็นเขตอุตสาหกรรมแต่ยังจะเป็นเขตศูนย์กลางการค้าด้วยอีกนัยหนึ่งเขตอุตสาหกรรมใหม่ทั้งสามสะท้อนให้เห็นถึงผลพวงของความร่วมมือด้านเศรษฐกิจระหว่างไทย - เมียนมาร์ - ลาว - กัมพูชาและเวียดนามภายใต้โครงการ ACMECS ซึ่งประกาศร่วมกันจัดตั้งที่เมืองพุกามในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2546 (โดยเวียดนามเข้าร่วมภายหลังในปีพ.ศ. 2547) สำหรับเมียนมาร์แล้วมีนโยบายที่จะตั้งเขตอุตสาหกรรมและการค้าชายแดนที่ชายแดนอินเดีย - เมียนมาร์ - บังคลาเทศ (Tamu - Moreh) และกับประเทศอื่นที่มูเซ - ลูยลี่

ในส่วนของไทยนั้นเมียนมาร์มีนโยบายมีนโยบายที่จะตั้งเขตอุตสาหกรรมที่จังหวัดท่าซี้เหล็ก (เมียนมาร์) – แม่สาย (ไทย) แม่ฮ่องสอน เกาะสอง (เมียนมาร์) กับระนอง (ไทย) ตลอดจนทวายและกาญจนบุรี ในส่วนของไทย – เมียนมาร์นั้นทั้งสองรัฐบาลให้ความสนใจกับเขตอุตสาหกรรมที่ผาอัน เมาะลำไย และเมียวดี โดยหวังว่าเขตอุตสาหกรรมทั้งสามเขตจะช่วยในการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมหากพิจารณาจากพื้นที่ที่ตั้งจะเห็นว่าทั้งสามเขตไม่เพียงแต่อยู่ในบริเวณชายแดนหากแต่ตั้งอยู่บนเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างอินเดีย – บังคลาเทศ – จีน – เมียนมาร์ – ไทย โดยเฉพาะเขตเมาะลำไย – เมียวดี – แม่สอดนั้นยังอยู่ในเส้นแนวเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตกหรือ EWEC อีกด้วย ซึ่งสามารถขยายไปจนถึงเมืองดานังของเวียดนามและออกไปถึงทะเลจีนใต้สำหรับประเทศไทยแล้วสามารถเข้าไปลงทุนในเขตอุตสาหกรรมทั้ง 3 ได้ในอนาคตทั้งนี้โดยไม่ต้องเป็นกังวลกับเรื่องไฟฟ้า ซึ่งปัจจุบันเมียนมาร์ยังไม่สามารถผลิตได้อย่างพอเพียง หากแต่ในอนาคตเขื่อนฮัจยีบนแม่น้ำสาละวินสามารถป้อนไฟฟ้าให้เขตอุตสาหกรรมผาอันและเมียวดีได้อย่างพอเพียงเพราะเขื่อนนี้อยู่ห่างจากไทยไปเพียง 60 กิโลเมตรจากชายแดน

ต่อมาเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2532 รัฐบาลก็ได้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินนโยบายตามที่กำหนดโดยคณะกรรมการกลางโดยพลโทชินหุ่ยเป็นประธานคณะกรรมการทำงานพร้อมกันนั้นได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการย่อยเพื่อดูแลกิจการต่างๆ ขึ้นมาอีก 18 คณะกรรมการโดยมีรัฐมนตรีกระทรวงต่างๆ รัฐมนตรีช่วยและข้าราชการระดับอธิบดีกรมต่างๆ เป็นสมาชิกมีจำนวนประมาณ 40 คนและท้ายสุดรัฐบาลเมียนมาร์ได้ตั้งกระทรวงขึ้นมาเพื่อดูแลกิจการชายแดนนี้โดยเฉพาะพร้อมทั้งมอบหมายให้แม่ทัพภาคภาคต่างๆ เข้ามาประสานงานในการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดโดยเรียกว่า “กระทรวงพัฒนาพื้นที่ชายแดนและชนชาติ” เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ.2535 และได้ตั้งเป็นกระทรวงชื่อว่า “กระทรวงพัฒนาเพื่อความก้าวหน้าของพื้นที่ชายแดนและกลุ่มชนชาติ” (The Ministry of Development and Progress for Border Areas and National Races) เมื่อวันที่ 30 มกราคม พ.ศ.2537 เพื่อทำหน้าที่พัฒนาพื้นที่ในเขตชนบทและเมืองอย่างจริงจัง

นโยบายหลักของกระทรวงพัฒนาพื้นที่ชายแดนและชนชาติ มีดังนี้คือ

- 1) เพื่อยื่นเสนอโครงการขอความช่วยเหลือและความสนับสนุนจากองค์กรระหว่างประเทศและต่างประเทศในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและกลุ่มชนชาติต่อคณะกรรมการของกระทรวง
- 2) ขอความช่วยเหลือด้านงบประมาณและการสนับสนุนจากองค์กรระหว่างประเทศและประเทศต่างๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานพัฒนาพื้นที่ชายแดน
- 3) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานกับองค์กรระหว่างประเทศและต่างประเทศ
- 4) ทำหน้าที่ประสานงานกับกระทรวงและหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งมีหน้าที่ในการพัฒนาชายแดนและกลุ่มชนชาติ
- 5) นำเสนอประเด็นใหม่ๆ ในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนต่อองค์กรระหว่างประเทศและต่างประเทศเพื่อขอความช่วยเหลือและการสนับสนุน
- 6) ดำเนินงานตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการของกระทรวงพื้นที่ที่รัฐบาลเมียนมาร์ให้ความสำคัญในการเร่งพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและพื้นที่การเกษตรได้แก่ พื้นที่เหล่านี้คือ เขตพิเศษของรัฐคะฉิ่น เขตโกกัง เขตว่า รัฐฉาน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของคะฉิ่น เขตปะหล่องเชียงตุง ตะวันออก โฮเมือง เมืองเตา เมืองทันหม่อปาปะโอ รัฐคะยา รัฐยะไข่ (อาระกัน) รัฐชินสะเกียง เขตหุบเขากา บอร์รัฐกะเหรี่ยง มณฑลตะนาวศรีและรัฐมอญ

2.16 กิจการที่เมียนมาร์ส่งเสริมให้ต่างชาติลงทุน

กิจการที่เมียนมาร์ส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนมี 9 กิจการได้แก่ ด้านเกษตรกรรม ด้านปศุสัตว์ และประมง ด้านป่าไม้ ด้านเหมืองแร่ ด้านพลังงาน ด้านการผลิต ด้านการท่องเที่ยว ด้านการคมนาคมและการสื่อสารและกิจการร่วมทุนกับรัฐบาลหรือรัฐวิสาหกิจ โดยแสดงผู้รับผิดชอบและรายละเอียดของกิจการที่ส่งเสริมให้ลงทุนดังแสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 กิจการที่เมียนมาร์ส่งเสริมให้ต่างชาติลงทุน

กิจการที่ส่งเสริมให้ต่างชาติลงทุน	รายละเอียด
1.เกษตรกรรม	กระทรวงเกษตรและชลประทานของเมียนมาร์รับผิดชอบการพิจารณาและอนุมัติโครงการลงทุนด้านเกษตรกรรม รวมทั้งกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนภาคเกษตรกรรมมากขึ้นโดยนักลงทุนสามารถขออนุมัติโครงการตามแผนการส่งเสริม <ul style="list-style-type: none"> - การเช่าและใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร - จัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเกษตร - พัฒนากิจการอุตสาหกรรมเกษตรขนาดเล็ก และการใช้เทคโนโลยีขนาดเบาในโรงงาน - การค้าผลิตผลทางการเกษตร วัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือการเกษตร โดยลักษณะของการลงทุนด้านเกษตรกรรม อาทิ <ol style="list-style-type: none"> 1. เพาะปลูก ผลิต แปรรูปและจำหน่ายพืชล้มลุก (รวมทั้งมันสำปะหลังและยาสูบ) 2. ทำไร่หรือแปรรูปพืชเป็นยา กาแฟ ชา น้ำมันปาล์ม พืชสวนและจำหน่ายผลผลิตของตนได้
2.ปศุสัตว์และประมง	กระทรวงปศุสัตว์และประมงรับผิดชอบการสนับสนุนและขยายการลงทุนของนักลงทุนเอกชนตามนโยบายส่งเสริมดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมการพัฒนาปศุสัตว์และประมงอย่างครบวงจร - ขยายผลิตผลเพื่อการบริโภคภายในประเทศและขายส่งออกนอกประเทศ - ส่งเสริมการขยายการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ - ยกระดับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในกิจการปศุสัตว์และประมง โดยลักษณะของการลงทุนด้านปศุสัตว์และการประมง ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1. เพาะเลี้ยงแปรรูปบรรจุกระป๋องและจำหน่ายสัตว์ปีกและผลผลิตของตนได้ (รวมทั้งการเพาะเลี้ยงและแปรรูปเนื้อหมู) 2. ผลิตและจำหน่ายอาหารสัตว์ Addihves ยารักษาโรคสัตว์และผลิตภัณฑ์เสริม 3. เพาะพันธ์ จับปลา แปรรูป จำหน่ายปลาทะเลและปลาน้ำจืด กุ้งและสิ่งมีชีวิตในทะเล ซึ่งรวมทั้ง Fish Fry Fingerlings ตัวอ่อนของกุ้ง แต่ทั้งนี้ไม่รวมการเพาะเลี้ยงปลาหรือกุ้งในการประมงที่รัฐบาลได้สงวนไว้เพื่อการวิจัย ผลิต แปรรูป จำหน่าย อาหารปลาทุกชนิด
3.ป่าไม้	บริษัทค้าไม้เมียนมาร์ (Myanmar Timber Enterprise) เป็นผู้รับผิดชอบกิจการป่าไม้ในเมียนมาร์ นักลงทุนต้องติดต่อเพื่อทำสัญญา ลงทุนแบบร่วมทุน หรือดำเนินกิจการด้วยตนเองทั้งหมดโดยลักษณะของการลงทุนด้านป่าไม้ ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1. ผลิตและจำหน่ายวัสดุก่อสร้างพื้นฐาน เฟอร์นิเจอร์ Parquet เป็นต้น โดยใช้ไม้ที่ Extracted และขายโดยองค์กรของรัฐ 2. ผลิตและจำหน่ายสินค้าแกะสลักและงานฝีมือจากไม้สักที่ Extracted และขายโดยองค์กรของรัฐ 3. ผลิต แปรรูปและจำหน่ายไม้เนื้อแข็ง (นอกเหนือไปจากไม้สักไม้ไผ่ หวายหรือผลิตผลจาก

กิจการที่ส่งเสริม ให้ต่างชาติลงทุน	รายละเอียด
	ป่า) 4. ผลิตและจำหน่ายวัสดุก่อสร้าง เพอร์นิเจอร์และผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่ใช้ไม้เนื้อแข็ง (นอกเหนือไปจากไม้สัก) ไม้ไผ่ หวายและผลิตผลจากป่า
4.เหมืองแร่	กระทรวงเหมืองแร่เป็นผู้รับผิดชอบการอนุมัติโครงการลงทุนเหมืองแร่ ตามกฎหมายเหมืองแร่ ปี พ.ศ. 2537 (ค.ศ. 1994) และระเบียบเหมืองแร่ ปีพ.ศ. 2539 (ค.ศ.1996) การลงทุนใน กิจการเหมืองแร่ นักลงทุนต้องมีการแบ่งปันผลผลิตและการแบ่งปันผลกำไรให้แก่กระทรวง โดยลักษณะของการลงทุนด้านเหมืองแร่ อาทิ สํารวจ ใช้ ผลิตและจำหน่ายแร่ธาตุที่ไม่ใช่โลหะ ที่ใช้ในอุตสาหกรรม เช่น ถ่านหิน หินปูน ยิปซั่ม ฯลฯ
5.พลังงาน	หมายรวมถึงกิจการผลิตไฟฟ้าจากเขื่อน น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ โดยเฉพาะการผลิต พลังงานจากน้ำมันและก๊าซ ได้รับการส่งเสริมให้มีการลงทุนจากต่างชาติมากเนื่องจากใช้เงิน ลงทุนจำนวนมากเทคโนโลยีขั้นสูงและใช้ทรัพยากรภายในประเทศทั้งสิ้นหน่วยงานที่ รับผิดชอบการผลิตน้ำมันและก๊าซ ได้แก่ กระทรวงพลังงาน และบริษัทน้ำมันและก๊าซเมียน มาร์ จำกัด (Myanmar Oil and Gas Enterprise: MOGE) การหาแหล่งก๊าซนอกชายฝั่งแห่ง ใหม่ นักลงทุนต้องทำสัญญาการแบ่งปันผลผลิตกับหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องด้วย
6.การผลิต	<ul style="list-style-type: none"> - อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่งออก ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตร ไม้ยาง สังกะสี (แร่ทองแดง) ผลิตผลจากทะเล อุตสาหกรรมเสื้อผ้า สิ่งทอ ไฟฟ้ารองเท้า อุตสาหกรรมเบาอื่น ๆ - อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อตลาดในประเทศ ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหาร เครื่องดื่ม อุปกรณ์ การเกษตร เช่น ปุ๋ย ยาฆ่าแมลง เครื่องมือการเกษตร อุตสาหกรรมซีเมนต์ อุปกรณ์ไฟฟ้า พลาสติก เหล็ก และบรรจุภัณฑ์ หีบห่อ
7.การท่องเที่ยว	เมียนมาร์มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงามหลายแห่ง การเติบโตทางการท่องเที่ยวและ โรงแรมจึงมีความจำเป็นเพื่อรองรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวโดยเฉพาะรัฐบาลส่งเสริมให้มีชั้น เรือนนานาชาติใน โรงเรียนการโรงแรมตามเขตท่องเที่ยวที่สำคัญ รวมทั้งเปิดพื้นที่ท่องเที่ยวแห่ง ใหม่ ที่ยังไม่มีโรงแรมระดับมาตรฐานนานาชาติเข้าไปรองรับ จึงเป็นโอกาสดีต่อการ กิจการที่ พัก บังกะโล สโมสรกอล์ฟ และสวนสนุก.
8.การคมนาคม และการสื่อสาร	ต้องร่วมทุนกับรัฐบาลเมียนมาร์เท่านั้น
9.กิจการร่วมทุน กับรัฐบาลหรือ รัฐวิสาหกิจ	ต้องได้รับการพิจารณาเฉพาะรายกิจการนับตั้งแต่มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนของต่างชาติ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2531 เป็นต้นมา กิจการที่ชาวต่างชาติให้การลงทุนมากยังคงเป็นอุตสาหกรรม ขนาดใหญ่ ได้แก่ โรงผลิตน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ การทำเหมือง อุตสาหกรรมภาคพลังงาน และอุตสาหกรรมการผลิต ประเทศที่ลงทุนอย่างต่อเนื่องเป็นอันดับหนึ่งคือ ประเทศจีน จาก สถิติการลงทุนของจีนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-2548 มีการลงทุนถึงร้อยละ 80 ในปี พ.ศ. 2549 - 2550 ลงทุนร้อยละ 37.4 และในปี พ.ศ. 2551 – 2552 (เมษายน) ลงทุนร้อยละ 88.2 จาก สัดส่วนการลงทุนต่างชาติทั้งหมดในเมียนมาร์ประเทศที่ลงทุนอย่างต่อเนื่องเป็นอันดับสอง คือ ประเทศไทย ซึ่งพบว่าในปี พ.ศ. 2548 - 2549 ไทยมีการลงทุนในเมียนมาร์ถึงร้อยละ 99.5

ที่มา: กรมส่งเสริมการส่งออก (2555)

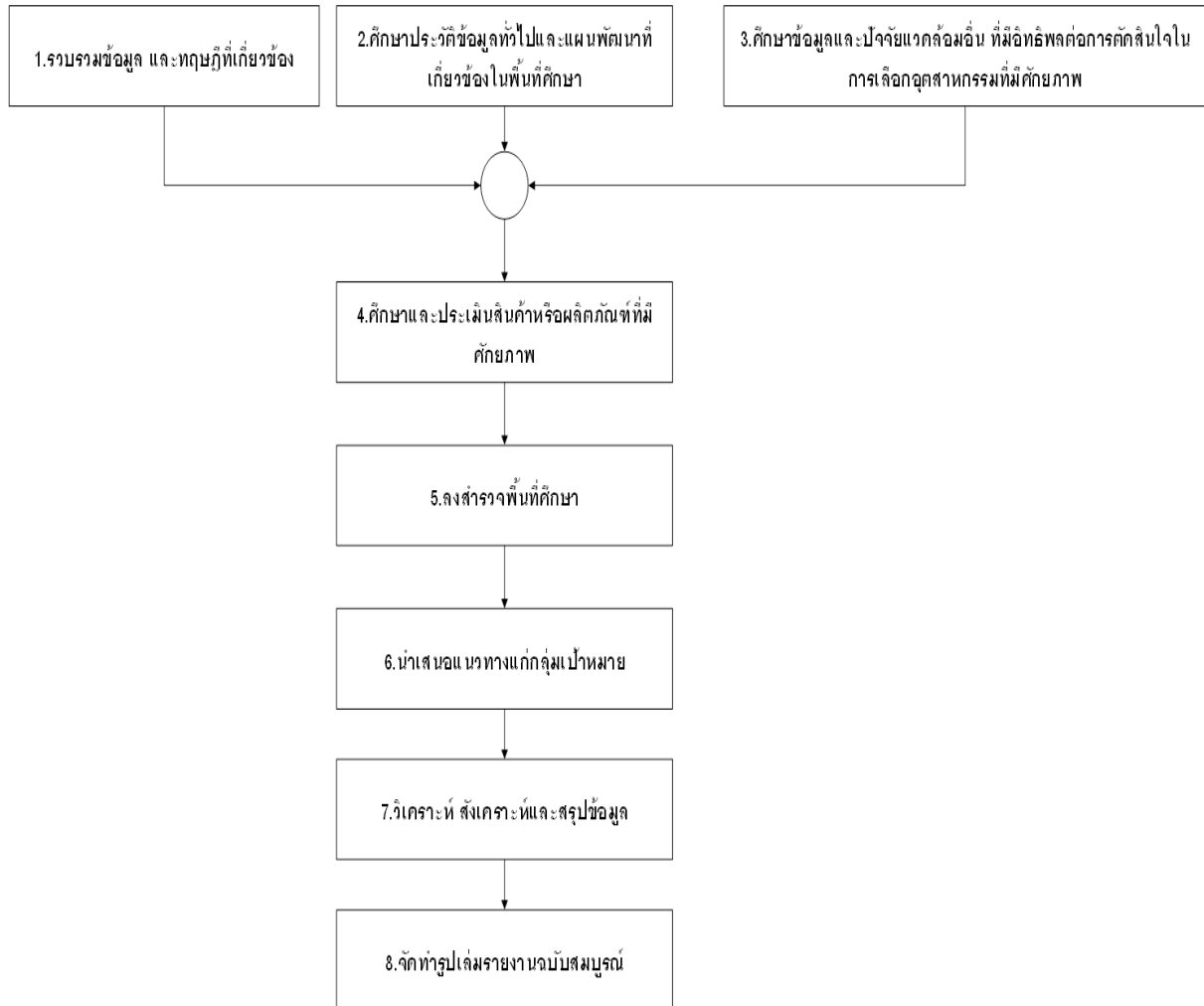
2.17 สรุปท้ายบท

พื้นที่ของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญคือ เมียนมาร์ ซึ่งพรมแดนของทั้งสองประเทศถูกกั้นด้วยเทือกเขาตะนาวศรีและมณฑลตะนาวศรี โดยที่ทั้งสองประเทศนอกจากจะมีเทือกเขาแล้ว ยังมีพื้นที่ที่เป็นชายฝั่งทะเลเป็นแนวยาวตลอด ภูมิอากาศของทั้งสองมีความใกล้เคียงกันคือเป็นเขตร้อนชื้น โดยรวมแล้วโครงสร้างพื้นฐานของประจวบคีรีขันธ์มีความพร้อมมากกว่ามณฑลตะนาวศรีซึ่งรวมทั้งการคมนาคมขนส่งอีกด้วย ประตูกำแพงระหว่างประเทศในพื้นที่นี้คือ ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งที่ผ่านมาได้มีกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจ รวมถึงหารือร่วมกันด้านนโยบายในการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศตลอดมา สิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงและเป็นแรงขับเคลื่อนให้การพัฒนาการค้าบริเวณด้านสิงขรเติบโตอย่างต่อเนื่อง คือ ยุทธศาสตร์ในพื้นที่ การกำหนดทิศทางและส่งเสริมนโยบายความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีการศึกษาและรวบรวมข้อมูลทางด้านยุทธศาสตร์ของทั้งสองประเทศต่อไป

จากข้อมูลนโยบายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559) ที่กำหนดให้มียุทธศาสตร์ในการพัฒนาหลัก 6 ด้าน โดยมีด้านที่เกี่ยวกับยุทธศาสตร์ที่มุ่งการสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม มีความสอดคล้องแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 – 2560) ที่มีการส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการบริเวณชายแดน รวมถึงสนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดน อีกทั้งยังมียุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ภาคกลางและยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่างที่มุ่งส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูป การท่องเที่ยว การเกษตร การพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ภายในจังหวัดและพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ ส่วนนโยบายที่สำคัญและเป็นนโยบายที่เป็นการส่งเสริมการค้าการลงทุนตามชายแดนคือ ยุทธศาสตร์การค้าชายแดน ซึ่งการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ภายในจังหวัดจะส่งผลต่อการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมเพื่อใช้เป็นฐานในการขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจและสังคม โดยจะต้องมีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น รวมถึงปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ควบคู่ไปอย่างเหมาะสม

บทที่ 3 วิธีการดำเนินงาน

ในการศึกษาข้อมูลโครงการศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีแนวคิดในการดำเนินงานวิจัยเพื่อใช้เป็นแนวทางในการวิเคราะห์ปัจจัยในการศึกษา โดยได้แสดงไว้ดังภาพ 9 ซึ่งแสดงรายละเอียดดังนี้



ภาพ 9 กรอบขั้นตอนการดำเนินงาน

1. รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศในการศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นฐานข้อมูลที่เหมาะสมในการวิเคราะห์
2. ศึกษาประวัติข้อมูลทั่วไปและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เช่น การพัฒนาเส้นทางการคมนาคม การส่งเสริมการค้าบริเวณชายแดน เป็นต้น
3. ศึกษาข้อมูลในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งปัจจัยแวดล้อมอื่น ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ กฎหมาย การค้าการลงทุน ทรัพยากร ที่มีความสัมพันธ์ตั้งแต่จุดเริ่มต้น จุดหมายปลายทาง ลักษณะในการขนส่ง
4. ศึกษาและประเมินสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพ รวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลและส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
5. ลงสำรวจพื้นที่ศึกษา ประสานงานผู้นำชุมชน และหน่วยงานในพื้นที่ และเก็บข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ศึกษา ระบุพิกัดตำแหน่งและองค์ประกอบ
6. นำเสนอแนวทางแก่กลุ่มเป้าหมาย พัฒนาต้นแบบแนวทางผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม (จัดงานสัมมนารับฟังความคิดเห็น)
7. วิเคราะห์ สังเคราะห์และสรุปข้อมูลแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
8. จัดทำรูปเล่มรายงานฉบับสมบูรณ์

3.1 รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศในการศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ เพื่อเป็นฐานข้อมูลที่เหมาะสมในการวิเคราะห์

3.4.1 ศึกษาทฤษฎีการวิเคราะห์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ โดยใช้ตัวแบบเพชร (Diamond Model) โดยมีปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบ ดังนี้

- ปัจจัยด้านการผลิต (Factor Conditions)
- ปัจจัยด้านอุปสงค์ (Demand Conditions)
- ปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries)
- ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ โครงสร้างและการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry)
- รัฐบาล (Government)
- เหตุสุดวิสัย หรือโอกาส (Chance)

3.4.2 ศึกษาทฤษฎีการวิเคราะห์วิเคราะห์ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model)

- การศึกษาวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมประมงและอาหารทะเลแปรรูป
- การศึกษาวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

3.2 ศึกษาประวัติข้อมูลทั่วไปและแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เช่น การพัฒนาเส้นทาง การคมนาคม การส่งเสริมการค้าบริเวณชายแดน เป็นต้น

- ยุทธศาสตร์การค้าชายแดน
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ภาคกลาง
- ยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสงคราม เพชรบุรี สมุทรสาคร)
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559)
- นโยบายด้านการพัฒนาประเทศของเมียนมาร์ : แผนพัฒนา 30 ปี (พ.ศ. 2543/4 – 2573/4)
- กิจกรรมที่เมียนมาร์ส่งเสริมให้ต่างชาติลงทุน

3.3 ศึกษาข้อมูลในสภาพปัจจุบัน รวมทั้งปัจจัยแวดล้อมอื่น ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ กฎหมาย การค้าการลงทุน ทรัพยากร ที่มีความสัมพันธ์ตั้งแต่จุดเริ่มต้น จุดหมายปลายทาง ลักษณะในการขนส่ง

- ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- ข้อมูลทั่วไปด้านสิงขร บ้านไร่เครา ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- ข้อมูลทั่วไปมณฑลตะนาวศรี
- ข้อมูลทั่วไปเมืองมะริด
- สาเหตุหรือความจำเป็นของการดำเนินการธุรกิจระหว่างประเทศ
- เหตุผลที่ธุรกิจมองหาโอกาส ข้อได้เปรียบ ประโยชน์การทำธุรกิจระหว่างประเทศ (Proactive Reasons)

3.4 ศึกษาและประเมินสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่มีศักยภาพ รวมถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลและส่งผลต่ออุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

3.4.1 วิเคราะห์พื้นที่และอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

- ปัจจัยด้านการผลิต (Factor Conditions)
- ปัจจัยด้านอุปสงค์ (Demand Conditions)
- ปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries)
- ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ โครงสร้างและการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry)
- รัฐบาล (Government)
- เหตุสุดวิสัย หรือโอกาส (Chance)

3.4.2 วิเคราะห์ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model)

- การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมประมงและอาหารทะเลแปรรูป
- การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

3.5 ลงสำรวจพื้นที่ศึกษา ประสานงานผู้นำชุมชน และหน่วยงานในพื้นที่ และเก็บข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ศึกษา ระบุพิกัดตำแหน่งและองค์ประกอบ

3.5.1 การลงพื้นที่สำรวจ

ในการลงพื้นที่เพื่อศึกษา สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลงานวิจัย คณะผู้วิจัยได้ดำเนินการลงพื้นที่เพื่อสำรวจ ทั้งในประเทศไทยและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ โดยพื้นที่หลักที่ทำการสำรวจมี 5 พื้นที่ ดังนี้

1. จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

คณะผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์ในการลงพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อศึกษา สัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลของศักยภาพอุตสาหกรรมในพื้นที่รวมถึงในเส้นทางมะริด – ด้านสิงขร ศักยภาพของพื้นที่ แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงทางการขนส่ง ภาวะเปรียบเทียบข้อบังคับต่างๆ และประเด็นอื่นๆ โดยได้เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลได้แก่

- ผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- ด้านศุลกากรสิงขร
- หอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- ท่าเรือประจวบคีรีขันธ์

2. จังหวัดระนอง

คณะผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์ในการลงพื้นที่จังหวัดระนองเพื่อศึกษา สัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นในด้านผลกระทบทางการค้าของวัตถุดิบประมงที่จะเกิดขึ้นหากมีการเปลี่ยนเส้นทาง และประเด็นอื่นๆ โดยได้เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูล ได้แก่

- หอการค้าจังหวัดระนอง
- ผู้ประกอบการจังหวัดระนอง
- ท่าเรือระนอง

3. จังหวัดสมุทรสาคร

คณะผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์ในการลงพื้นที่จังหวัดสมุทรสาครเพื่อศึกษา สัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นในด้านประโยชน์ของการเปลี่ยนเส้นทางทางการขนส่งวัตถุดิบประมงที่จะเกิดขึ้นหากมีการสนับสนุนการเปิดด่านสิงขรและพัฒนาเส้นทาง ศักยภาพทางด้านวัตถุดิบประมงทั้งในด้านการแปรรูปและความพร้อมในการลงทุนอุตสาหกรรมการแปรรูปวัตถุดิบประมง สถานการณ์นำเข้าวัตถุดิบประมงจากมะริดมายังมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร และประเด็นอื่นๆ โดยได้เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูล ได้แก่

- ประธานหอการค้าจังหวัดสมุทรสาคร
- ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสาคร
- สำนักงานพาณิชย์จังหวัดสมุทรสาคร
- ผู้ประกอบการธุรกิจประมง

- ผู้ประกอบการการกระจายสินค้า

4. เมืองย่างกุ้ง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

คณะวิจัยมีวัตถุประสงค์ในการลงพื้นที่เมืองย่างกุ้ง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์เพื่อศึกษา
สัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายและทิศทางการพัฒนาของประเทศในพื้นที่มะริด สาธารณรัฐแห่ง
สหภาพเมียนมาร์ โดยได้เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูล ได้แก่

- สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงย่างกุ้ง
- กระทรวงพาณิชย์ ประจำกรุงย่างกุ้ง
- กระทรวงวางแผนและพัฒนาประเทศ
- ผู้ประกอบการธุรกิจอาหารทะเลแช่แข็ง
- บริษัท Blue and White

5. เมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

คณะวิจัยมีวัตถุประสงค์ในการลงพื้นที่เมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์เพื่อศึกษา
สัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลเกี่ยวกับศักยภาพในพื้นที่เมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ โดยได้เข้าพบ
เพื่อสัมภาษณ์ข้อมูล ได้แก่

- ประธานหอการค้ามะริด
- สภาอุตสาหกรรมมะริด
- ผู้ประกอบการประมง ปาล์มน้ำมัน

6. เกาะสอง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

คณะวิจัยมีวัตถุประสงค์ในการลงพื้นที่จังหวัดเกาะสอง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์เพื่อ
ศึกษา สัมภาษณ์ และเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุดิบจากมะริดมายังเกาะสอง รวมถึงความคิดเห็นในด้าน
ผลกระทบทางด้าน การขนส่งของวัตถุดิบประมงที่จะเกิดขึ้นหากมีการเปลี่ยนเส้นทาง และประเด็นอื่นๆ โดยได้
เข้าพบเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูล ได้แก่

- หอการค้าเกาะสอง
- ผู้ประกอบการประมง เกาะสอง

3.5.2 ศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการจัดการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมประมงและปาล์มน้ำมัน (การศึกษาเบื้องต้น)

โดยได้ดำเนินการนำความรู้ ทฤษฎี และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์กระบวนการ
จัดการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมประมงและปาล์มน้ำมัน

3.6 นำเสนอแนวทางแก่กลุ่มเป้าหมาย พัฒนาต้นแบบแนวทางผ่านกระบวนการมีส่วนร่วม (จัดงานสัมมนา รับฟังความคิดเห็น)

คณะวิจัยได้ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการวิจัยแก่กลุ่มเป้าหมายที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาฯ รับฟังงานวิจัยและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นทั้งภาครัฐและภาคเอกชน
ผู้ประกอบการการขนส่ง ประชาชนทั่วไป โดยมีวิทยากรรับเชิญ 4 ท่าน คือ

1. นายประจวบ สุภินี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการศูนย์พัฒนาธุรกิจสู่สากล กระทรวงพาณิชย์

2. นางศิวพร วุฒินานนท์
ตำแหน่ง นายด่านศุลกากรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
3. อาจารย์โชติ โชติชยากร
ตำแหน่ง รองประธานหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
4. ดร.ปรีชา ศิริแสงอารำพี
ตำแหน่ง ประธานหอการค้าจังหวัดสมุทรสาคร

3.7 วิเคราะห์ สังเคราะห์และสรุปข้อมูลแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนใน เส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

- วิเคราะห์การบูรณาการปัจจัยตัวขับเคลื่อนโลจิสติกส์ โดยทั่วไปมีอยู่ 6 ปัจจัยหลักคือ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) สินค้าคงคลัง (Inventory) การขนส่ง (Transportation) ข้อมูล (Information) การจัดหา (Sourcing) และการกำหนดราคา (Pricing)
- วิเคราะห์ข้อเสนอแนะเพื่อสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

3.8 จัดทำรูปเล่มรายงานฉบับสมบูรณ์

บทที่ 4 วิเคราะห์พื้นที่และอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ

จากการศึกษาข้อมูลด้านต่างๆ ในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ทั้งข้อมูลปฐมภูมิโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก และข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ สามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อหาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ โดยใช้ตัวแบบ Diamond Model ของ Michael E. Porter ซึ่งได้นำปัจจัยแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน คือ ปัจจัยด้านการผลิต ปัจจัยด้านอุปสงค์ ปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ โครงสร้าง และสภาพการแข่งขันของประเทศ รวมถึงผลกระทบจากภายนอกอันได้แก่ โอกาส และบทบาทของรัฐบาล มาวิเคราะห์ได้ดังนี้

4.1 ปัจจัยด้านการผลิต (Factor Conditions)

ปัจจัยด้านการผลิตที่ใช้ในการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 7 ด้าน ได้แก่ ด้านทรัพยากรทางกายภาพ ด้านสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ ด้านแหล่งน้ำ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านทรัพยากรมนุษย์ ด้านทรัพยากรด้านความรู้ ด้านแหล่งเงินทุน ซึ่งผลการวิเคราะห์มีรายละเอียด ดังนี้

4.1.1 ด้านทรัพยากรทางกายภาพ (Physical Resources)

การวิเคราะห์ทรัพยากรทางกายภาพแบ่งเป็น 2 ด้าน ได้แก่ ด้านเกษตรกรรมและด้านการประมง โดยแสดงรายละเอียดดังนี้

(1) ทรัพยากรด้านเกษตรกรรม

พืชเศรษฐกิจที่สำคัญของเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ คือ ปาล์มน้ำมัน ซึ่งมีแนวโน้มการเพาะปลูกมากขึ้นทั้งในฝั่งของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และในฝั่งของเมืองมะริด มณฑลตะนาวศรี ประเทศเมียนมาร์ โดยเฉพาะประเทศเมียนมาร์กำลังได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล โดยได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาให้มณฑลตะนาวศรีเป็น “บ่อน้ำมัน” ของประเทศ (Tanintharyi Must Become Oil Bowl of Myanmar) อันหมายถึง บ่อน้ำมันบนดินจากปาล์มน้ำมันหรือพืชพลังงานทดแทน เพื่อผลิตเป็นไบโอดีเซล ส่งผลให้มีการดำเนินนโยบายขยายพื้นที่และสนับสนุนการเพาะปลูกปาล์มน้ำมัน โดยจำกัดผู้ดำเนินการเฉพาะแต่เพียงผู้ถือสัญชาติเมียนมาร์เท่านั้น ปัจจุบันในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีการให้สัมปทานการปลูกปาล์มน้ำมัน ประมาณ 300,000 เอเคอร์ (ประมาณ 750,000 ไร่) ดังแสดงในภาพ 10 และภาพ 11 มีผลผลิตน้ำมันปาล์มจากการหีบน้ำมันปาล์ม ประมาณ 15 ตัน ต่อไร่ ซึ่งปัจจุบันจะมีการนำน้ำมันปาล์มไปแปรรูปเป็นสบู่เท่านั้น โดยใช้วิธีการขนส่งทางเรือจากเมืองมะริด ไปส่งโรงงานแปรรูปที่เมืองย่างกุ้ง



ภาพ 10 สวนปาล์มน้ำมันในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัด
ประจวบคีรีขันธ์

ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 11 ผลผลิตที่ได้จากสวนปาล์มน้ำมัน

ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 12 โรงงานบีบน้ำมันปาล์มขนาดเล็กในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 13 น้ำมันปาล์มที่ผ่านกระบวนการบีบและบรรจุลงถัง
ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)

อย่างไรก็ดี การขยายพื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมันในประเทศเมียนมาร์ยังประสบกับปัญหาการขาดแคลนเทคโนโลยีการเกษตรและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องการปาล์มน้ำมัน เช่น โรงงานหีบน้ำมันปาล์มที่ต้องใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันโรงงานหีบปาล์มน้ำมันในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ยังเป็นโรงงานหีบปาล์มน้ำมันขนาดเล็ก ซึ่งเป็นการนำเข้าเข้าเครื่องมือเครื่องจักร อุปกรณ์ จากประเทศไทย ดังแสดงในภาพ 12 และภาพ 13

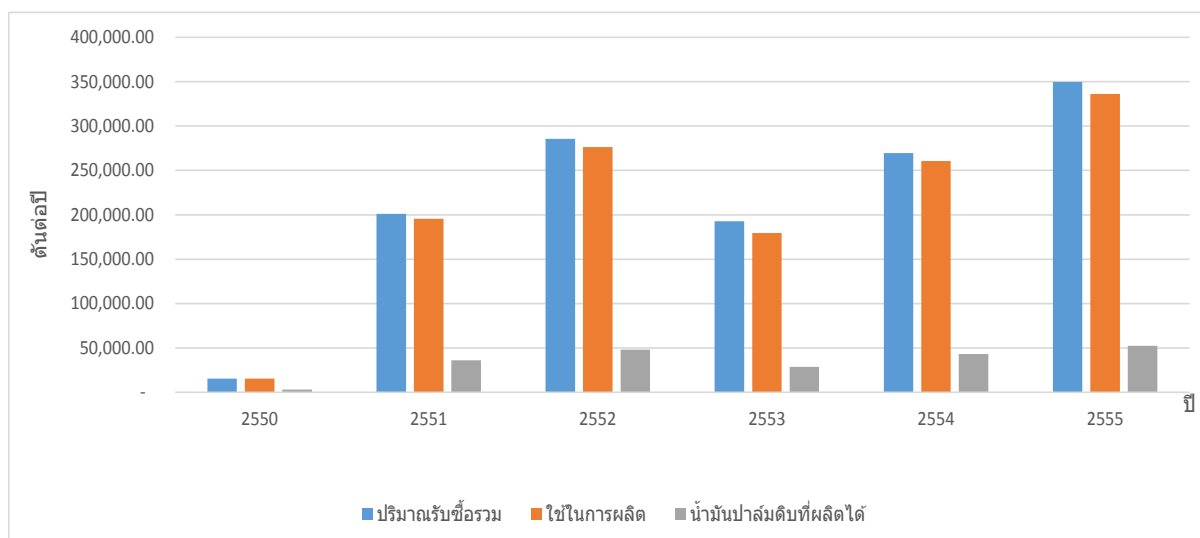
สำหรับการใช้ปาล์มน้ำมันในการผลิตของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ถึง ปี พ.ศ. 2555 โดยในปี พ.ศ. 2555 มีปริมาณรับซื้อผลปาล์มรวมเท่ากับ 349,692.22 ตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2554 และ 2553 เท่ากับร้อยละ 29.76 และ ร้อยละ 81.45 ตามลำดับ ใช้ในการผลิตเท่ากับ 336,334.13 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 29.04 จากปี พ.ศ. 2554 และร้อยละ 87.38 จากปี พ.ศ. 2553 และเมื่อมองในส่วนของน้ำมันปาล์มที่ผลิตได้พบว่าในปี พ.ศ. 2555 ผลิตได้เท่ากับ 52,416.00 ตัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2554 และ 2553 เท่ากับร้อยละ 21.42 และร้อยละ 83.00 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าปาล์มน้ำมันเป็นพืชเศรษฐกิจสำคัญที่มีความต้องการใช้เพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังแสดงแสดงปริมาณการซื้อและการใช้ปาล์มน้ำมันของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ในตารางที่ 8 และกราฟที่ 1

ตารางที่ 8 แสดงปริมาณการซื้อและการใช้ปาล์มน้ำมันของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

หน่วย: ตัน

ปี	2550	2551	2552	2553	2554	2555
รายการ						
ปริมาณรับซื้อผลปาล์มทะเล	11,795.74	165,091.37	238,510.12	153,649.72	240,545.24	322,657.06
ปริมาณรับซื้อผลปาล์มร่วง	3,696.20	35,871.34	47,226.04	39,078.47	28,948.92	27,039.16
ปริมาณรับซื้อรวม	15,491.94	200,962.71	285,736.16	192,728.18	269,494.16	349,696.22
ใช้ในการผลิต	15,389.42	195,517.58	276,428.91	179,489.17	260,648.08	336,334.13
น้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตได้	3,057.80	36,119.44	48,052.22	28,642.54	43,167.69	52,416.00

ที่มา: สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร (2555)



กราฟที่ 1 แสดงปริมาณการซื้อและการใช้ปาล์มน้ำมันของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ที่มา: คณะผู้วิจัยแสดงกราฟโดยอ้างอิงถึงแสดงปริมาณการซื้อและการใช้ปาล์มน้ำมันของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ของสำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร (2555)

(2) ทรัพยากรด้านประมง

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีศักยภาพทางด้านการประมงสูงเนื่องจากมีพื้นที่ติดกับชายฝั่งทะเลยาวถึง 224 กิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ชายฝั่งทะเลของจังหวัดถือเป็นแหล่งผสมพันธุ์วางไข่ อาศัยเลี้ยงตัวในวัยอ่อนของสัตว์น้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ เช่น ปลาหู ปลาหลัง ปลากระตัก ปูม้า หมึก และหอยลาย เป็นต้น ผลผลิตประมงทะเล มีปริมาณและมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2552 ผลผลิตประมงมีปริมาณ 70,192 ตัน มูลค่า 1,818 ล้านบาท ปี พ.ศ. 2553 มีปริมาณ 79,157 ตัน มูลค่า 2,319 ล้านบาท และปี พ.ศ. 2554 มีปริมาณ 89,401 ตัน มูลค่า 2,243 ล้านบาท

สำหรับการประมงฝั่งประเทศเมียนมาร์จะเห็นว่า เมืองมะริด มณฑลตะนาวศรี เป็นเมืองที่มีศักยภาพและความโดดเด่นเรื่องการทำประมง เนื่องจากมีชายฝั่งทะเลเป็นแนวยาวและทะเลยังมีสภาพที่สมบูรณ์ทางธรรมชาติอยู่ส่งผลให้มีทรัพยากรทางทะเลจำนวนมากโดยเฉพาะสัตว์น้ำประเภทต่างๆ ยังมีอยู่จำนวนมาก ปัจจุบันเมืองมะริดจัดเป็นเมืองท่าทางการประมงที่มีความสำคัญของประเทศอีกแห่งหนึ่งของประเทศเมียนมาร์ ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำการประมงกว่า 100,000 คน มีเรือประมงประมาณ 8,000 ลำ แบ่งเป็นเรืออวนล้อมประมาณ 1,000 ลำ และเรืออวนลอยประมาณ 2,000 ลำ ส่วนที่เหลือเป็นเรือไถหมึกประมาณ 5,000 ลำ นอกจากนี้ยังมีเรือทำประมงชายฝั่งอีกกว่า 2,000 ลำ ปริมาณปลาที่จับได้มากกว่า 1,000 ตันต่อลำต่อวัน สามารถจับปลาได้ 9 เดือนต่อปี ยกเว้นฤดูมรสุม (ช่วงเดือนกรกฎาคม, สิงหาคม และกันยายน) โดยปริมาณสัตว์ทะเลที่จับได้ต่อปี มีปริมาณ 280,000 ตัน โดยวัตถุดิบที่จับได้ทั้งหมดในเขตนี้จะขึ้นที่ท่าเมืองมะริดก่อนที่จะนำส่งเข้าโรงงานหรือส่งออกไปยังจังหวัดระนองของประเทศไทย ส่วนใหญ่ร้อยละ 70 ของวัตถุดิบจะถูกส่งไปขายที่จังหวัดระนอง โดยใส่ถังแช่ลงเรือขนส่งไป และใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 21 - 28 ชั่วโมงชาวประมงส่วนใหญ่เป็นคนที่ท้องถิ่นของเมืองมะริดและเมืองใกล้เคียง และมีผู้ประกอบการไทยเข้าไปทำธุรกิจเรือประมงในประเทศเมียนมาร์มากขึ้น ใน ปี พ.ศ. 2555 เมืองมะริดมีการทำการค้ากับประเทศไทยมีมูลค่ารวมกว่า 170 ล้าน USD

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ทรัพยากรทางกายภาพในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ปาล์มน้ำมันมีความสำคัญกับประเทศเมียนมาร์ โดยที่ประเทศเมียน

มาร์ได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาให้มณฑลตะนาวศรีเป็น “บ่อน้ำมัน” ของประเทศ และมีการปลูกมาก
ในมณฑลตะนาวศรี รวมถึงในส่วนของประเทศไทยปาล์มน้ำมันเป็นพืชเศรษฐกิจสำคัญที่มีความต้องการใช้
เพิ่มขึ้นอย่างมาก และทรัพยากรที่มีความโดดเด่นอีกอย่างหนึ่งก็คือ ประมง ซึ่งเมืองมะริดจัดเป็นเมืองท่าทาง
การประมงที่มีความสำคัญของประเทศอีกแห่งหนึ่งของประเทศไทยนั้น ฝั่ง
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีศักยภาพทางด้านการประมงสูงเนื่องจากมีพื้นที่ติดกับชายฝั่งทะเลยาวถึง 224
กิโลเมตร

4.1.2 ด้านสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ

ลักษณะโดยทั่วไปของสภาพภูมิประเทศของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีเทือกเขาและภูเขาอยู่ทั่วไป
ทั้งบริเวณตอนกลางและบริเวณชายฝั่งทะเลของจังหวัด เทือกเขาที่สำคัญ ได้แก่ เทือกเขาสามร้อยยอด คลอง
และแม่น้ำที่สำคัญ ได้แก่ แม่น้ำปราณบุรี แม่น้ำกุยบุรี คลองบางสะพาน คลองบางนางรม และคลองกรูด และ
ในทะเลอ่าวไทยใกล้ชายฝั่ง มีเกาะรวม 21 เกาะ และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์อยู่ในเขตมรสุมร้อนชื้นอากาศ
โดยทั่วไปไม่ร้อนไม่หนาวจนเกินไป ความชื้นเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างสูงเนื่องจากอยู่ใกล้ทะเล ซึ่งสภาพภูมิ
ประเทศและภูมิอากาศดังกล่าวรวมถึงลักษณะดินที่มีทำให้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เหมาะสำหรับการปลูกพืชไร่
มากที่สุด รองลงมาเป็นการปลูกไม้ยืนต้น และพื้นที่ทำนา ปลูกพืชผัก ไม้ดอกไม้ประดับ และพืชสมุนไพร
ตามลำดับ

สำหรับสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ มณฑลตะนาวศรี ประเทศเมียนมาร์ ส่วนใหญ่เป็นป่า
และมีที่ราบลุ่มบ้างเล็กน้อย อีกทั้งสภาพภูมิอากาศที่อยู่ในแถบร้อนชื้นและมีฝนตกชุก ส่งผลให้เหมาะกับการ
ปลูกพืชเศรษฐกิจ คือ ยางพาราและปาล์มน้ำมัน นอกจากนี้มณฑลตะนาวศรี ในส่วนของเมืองมะริดมีที่ตั้งของ
เมืองซึ่งอยู่ปากแม่น้ำตะนาวศรีอันเป็นแม่น้ำสายหลักของมณฑล และมีหมู่เกาะในทะเลจำนวนมากมีสภาพภูมิ
ประเทศที่อุดมสมบูรณ์ส่งผลให้มีทรัพยากรทางทะเลที่สมบูรณ์และเป็นจุดหลบลมเอื้อต่อการเป็นจุดจอดพัก
เรือประมงและสร้างท่าเทียบเรือประมง ทำให้เมืองมะริดกลายเป็นเมืองท่าการค้าและการประมงที่สำคัญของ
มณฑลตะนาวศรี

ดังนั้นจากการวิเคราะห์สภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพ
เมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะเห็นได้ว่าทั้งสองประเทศมีสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ
ที่เหมาะสมกับการทำประมง และเหมาะกับการปลูกพืชเศรษฐกิจ เช่น ปาล์มน้ำมัน และยางพารา เป็นต้น

4.1.3 ด้านแหล่งน้ำ

แหล่งน้ำในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ที่เป็นแหล่งน้ำธรรมชาติส่วนใหญ่เป็นสายสั้นๆ ที่เป็นอิสระ
แยกจากกันและไหลลงอ่าวไทย ซึ่งแหล่งน้ำธรรมชาติที่สำคัญ ได้แก่ แม่น้ำปราณบุรี แม่น้ำกุยบุรี คลองบึง
แม่น้ำบางสะพานใหญ่ และคลองบางสะพานน้อย ปัจจุบันแหล่งน้ำต่างๆ อยู่ในสภาพตื้นเขิน จะมีน้ำมาก
เฉพาะในช่วงฤดูฝน ส่วนในฤดูแล้งส่วนใหญ่ น้ำจะแห้งขอดใช้ประโยชน์ในด้านการเกษตรได้บ้างเพียงส่วนน้อย
เท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีระบบชลประทานที่ดี จะเห็นได้จากกรมชลประทานได้
ดำเนินการพัฒนาแหล่งน้ำเพื่อช่วยเหลือพื้นที่การเกษตรในเขตจังหวัด โดยดำเนินการก่อสร้างโครงการ
ชลประทานขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก จนถึงปัจจุบัน รวมทั้งสิ้น 115 โครงการ พื้นที่รับประโยชน์
รวม 392,766 ไร่ ความจุประมาณ 470.48 ล้านลูกบาศก์เมตร (สำนักงานจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ กลุ่มงาน
ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด, 2556) ทำให้มีน้ำเพียงพอในการทำการเกษตร

สำหรับแหล่งน้ำทางฝั่งประเทศเมียนมาร์ ในมณฑลตะนาวศรีจะมีแม่น้ำสายสำคัญได้แก่ แม่น้ำทวาย แม่น้ำตะนาวศรีใหญ่ แม่น้ำตะนาวศรีเล็ก แม่น้ำ Le – nyar และแม่น้ำปากจั่น ซึ่งเป็นแม่น้ำสายหลักในการทำการเกษตรของมณฑล ในส่วนของระบบชลประทานยังไม่ดี มีแค่บางพื้นที่ การทำการเกษตรส่วนใหญ่จึงใช้จากแหล่งน้ำธรรมชาติ และน้ำฝนตามฤดูกาล

ดังนั้นจากการวิเคราะห์แหล่งน้ำในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะเห็นได้ว่าแหล่งน้ำในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีน้ำเพียงพอในการทำการเกษตร และมีเพียงพอสำหรับรองรับการขยายตัวของเมืองจากการเปิดด่านสิงขร ในขณะที่แหล่งน้ำทางฝั่งประเทศเมียนมาร์ ส่วนใหญ่ยังเป็นแหล่งน้ำจากธรรมชาติ

4.1.4 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานจะวิเคราะห์ในด้านไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ การคมนาคม สาธารณสุข โดยสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

ด้านไฟฟ้า

ปริมาณไฟฟ้าฝ่ายผลิตที่จ่ายให้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีการใช้ไฟฟ้าร้อยละ 60 ของการจ่ายกระแสไฟฟ้าจากหม้อแปลงและเก็บไว้เป็นปริมาณสำรองร้อยละ 40 สำหรับความต้องการที่จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคต การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยมีสถานีไฟฟ้าแรงสูงอยู่ในเขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 4 สถานี คือ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยมีสถานีไฟฟ้าแรงสูงอยู่ในเขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 4 สถานี คือ สถานีการไฟฟ้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สถานีการไฟฟ้าอำเภอหัวหิน สถานีการไฟฟ้าอำเภอบราณบุรี สถานีการไฟฟ้าอำเภอบางสะพาน และมีสำนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจำนวน 1 แห่ง สำหรับเมืองมะริด มณฑลตะนาวศรี ประเทศเมียนมาร์ ปัจจุบันยังคงประสบปัญหาไฟฟ้าไม่เพียงพอแต่ปัจจุบันได้มีการเตรียมความพร้อมโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านไฟฟ้าโดยการขอจัดซื้อไฟฟ้าจากฝ่ายไทย โดยที่ค่าไฟฟ้าทั่วไปราคาอยู่ที่ 0.08 หน่วย ต่อดอลลาร์สหรัฐฯ และค่าไฟฟ้าสำหรับการประกอบธุรกิจ อยู่ที่ 0.049 - 0.056 หน่วย ต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งยังเป็นราคาที่สูง

ด้านประปา

ในด้านประปา ปัจจุบันจังหวัดประจวบคีรีขันธ์สามารถผลิตน้ำได้ 30,946,046 ลูกบาศก์เมตรต่อปี ซึ่งเพียงพอต่อการใช้ทั้งจังหวัดทั้งการใช้ในครัวเรือนรวมถึงอุตสาหกรรมต่างๆ ข้อมูลด้านประปาของเมืองมะริดพร้อมทั้งประปาในเส้นทางมะริด – ด่านสิงขร มีอัตราค่าใช้จ่ายน้ำประปาทั่วไป อยู่ที่ 0.88 หน่วย ต่อดอลลาร์ และค่าน้ำประปาสำหรับประกอบธุรกิจ อยู่ที่ 0.44 หน่วย ต่อดอลลาร์ ซึ่งการผลิตน้ำประปาในเส้นทางมะริด – ด่านสิงขร ยังมีการผลิตไม่มีพอที่จะรองรับการเกิดอุตสาหกรรมขนาดใหญ่

ด้านโทรศัพท์

การบริการด้านโทรศัพท์อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัททศท. คอร์เปอเรชั่นจำกัด (มหาชน) และบริษัทที่มีจำนวนเลขหมายโทรศัพท์ให้บริการในโครงข่ายของ TOT 40,745 เลขหมายเป็นเลขหมายที่มีผู้เช่าใช้บริการ 28,057 เลขหมายคิดเป็นร้อยละ 68.86 และในโครงข่ายสัมปทานอีก 29,136 เลขหมายรวมยอดการให้บริการโทรศัพท์เป็น 69,887 เลขหมายโทรศัพท์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีศูนย์บริการลูกค้าในจังหวัด 6 ศูนย์บริการรับผิดชอบ 86 ชุมสายซึ่งเพียงพอครอบคลุมทั้งจังหวัด ข้อมูลด้านโทรศัพท์ในประเทศไทยและเมืองมะริดพร้อมทั้งโทรศัพท์ในเส้นทางมะริด – ด่านสิงขร กิจการด้านโทรคมนาคม รัฐบาลเมียนมาร์เป็นผู้

ควบคุมกิจการทั้งหมด ในช่วงปี พ.ศ. 2550 ได้มีการติดตั้งสายส่งโทรคมนาคมถึง 503,900 สาย เพิ่มขึ้นจาก 447,097 สาย ในปี พ.ศ. 2548 แต่ยังไม่เพียงพอ จึงเปิดให้นักลงทุนเอกชนเข้าร่วมดำเนินกิจการ และในปี 2551 พบว่ามีประชาชนใช้โทรศัพท์มือถือเพิ่มขึ้นเป็น 214,200 หมายเลข คิดเป็นร้อยละ 0.4 ของประชากรทั้งหมด ซึ่งถือว่าเป็นสัดส่วนที่ต่ำอยู่ เมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่ม CLMV เช่น กัมพูชา มีร้อยละ 18 และเวียดนาม มีร้อยละ 27 ส่วนในด้านอัตราค่าบริการจะขึ้นอยู่กับเครือข่ายและประเทศปลายทาง

ด้านการคมนาคม

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีการคมนาคมที่สะดวกในทุกด้านไม่ว่าจะเป็นทางถนนที่มีคุณภาพไม่เป็นหลุมเป็นบ่อ ด้านทางรถไฟซึ่งมีเส้นเชื่อมต่อไปตามภาคต่างๆของประเทศ โดยมีการให้บริการครอบคลุมทั้ง ขบวนรถเร็ว รถธรรมดา รถด่วน รถด่วนพิเศษ รถดีเซลราง และสปริงเตอร์ นอกจากนี้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีสนามบิน 2 แห่ง เพื่อให้บริการการคมนาคมทางอากาศ และยังมีการคมนาคมทางน้ำ โดยมีท่าเรือที่สำคัญคือ ท่าเรือประจวบ อยู่บริเวณอ่าวเทียน ตำบลแม่รำพึง อำเภอบางสะพาน เป็นของบริษัทท่าเรือประจวบ จำกัด โดยให้บริการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ซึ่งปัจจุบันเป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเหล็กของเครือสหวิริยา และสินค้าอื่น ๆ เช่น แร่ ปูนซีเมนต์ สินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์ ยางพารา เคมีภัณฑ์ และผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร ส่วนของท่าเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 4 ท่า สามารถรองรับเรือที่มีขนาดสูงสุด 80,000 เดทเวทตัน (DWT) และหากในอนาคตมีการเปิดด่านสิงขรท่าเรือก็มีความพร้อมในการรองรับสินค้าประมงที่จะถูกส่งมาจากฝั่งประเทศเมียนมาร์ ขณะนี้เส้นทางเดินเรือที่สำคัญของที่นี่คือ จีน ญี่ปุ่น ฮองกง ไต้หวัน เวียดนาม อเมริกา สิงคโปร์ และมาเลเซีย และในอนาคตทางจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีโครงการจะสร้างท่าเรือขึ้นที่อำเภอคลองวาฬ เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือไปจนถึงท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือของภาครัฐ

ในส่วนของประเทศเมียนมาร์มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องภายใต้โครงการของรัฐบาลและมณฑล หากแต่ยังไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่ของมณฑลได้ทั้งหมดและสภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะถนนยังมีสภาพที่ไม่ดีนัก โครงสร้างพื้นฐานของมณฑลตะนาวศรีในปัจจุบันแม้จะมีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อมาถึงเมืองทวายและมีเครือข่ายถนนเชื่อมโยงเมืองต่างๆ ภายในมณฑล หากแต่สภาพของเส้นทางในการเชื่อมโยงดังกล่าวค่อนข้างเป็นหลุมบ่อและเป็นถนนดินโดยเฉพาะเส้นทางบริเวณนอกเมืองสำคัญ อย่างไรก็ตามปัจจุบันได้มีโครงการเส้นทางคมนาคมขนาดใหญ่ที่มีแผนงานแล้ว คือ การเชื่อมโยงเส้นทางเมืองมะริด – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ระยะทางประมาณ 170 กิโลเมตร และขณะนี้การดำเนินการซ่อมแซมปรับปรุงเส้นทางจากบ้านมุดองไปยังอำเภอตะนาวศรี ระยะทาง 120 กิโลเมตร ซึ่งฝ่ายประเทศเมียนมาร์ได้จ้างผู้ประกอบการทางฝ่ายไทยไปดำเนินการ โดยปรับปรุงถนนลูกรังบดอัดแน่นผิวการจราจร 12 เมตร ดำเนินการใกล้แล้วเสร็จ ซึ่งจะส่งผลให้สามารถร่นระยะเวลาการเดินทางจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ไปยังเมืองมะริดจาก 10 ชั่วโมงเหลือเพียง 4 ชั่วโมงเท่านั้น และในอนาคตเมียนมาร์มีโครงการพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึก ทั้งสิ้น 2 โครงการที่อยู่ในมณฑลตะนาวศรี ได้แก่ โครงการท่าเรื่อน้ำลึกทวาย อยู่ใกล้เมืองทวาย โครงการท่าเรื่อน้ำลึก Bokyin อยู่ระหว่างเมืองมะริดกับเกาะสอง

ด้านสาธารณสุข

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีสถานบริการสาธารณสุขภาครัฐ / เอกชน รวมทั้งสิ้น 95 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาลชุมชนขนาดกลาง 5 แห่ง โรงพยาบาลชุมชนขนาดใหญ่ 1 แห่ง สำหรับระดับตติยภูมิมี 2 แห่ง คือโรงพยาบาลประจวบคีรีขันธ์ และโรงพยาบาลหัวหิน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 81 แห่ง ซึ่งครอบคลุมทุกตำบล และศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาล 3 แห่ง โรงพยาบาลภาครัฐอื่นอีก 3 แห่ง

ในส่วนของการบริการสาธารณสุขของเมืองมะริด มณฑลตะนาวศรี ยังไม่มีความพร้อมและมาตรฐานในการรักษาพยาบาล ความเชื่อมั่นของประชาชนชาวเมียนมาร์ไม่มีความมั่นใจในการรักษาพยาบาล จึงมีการเข้ามารักษาพยาบาลในประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ (จากการสัมภาษณ์)

ดังนั้นจากการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะเห็นได้ว่าโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีความพร้อมในทุก ๆ ด้านในการขยายตัวของเมืองการค้าชายแดน การขยายตัวของอุตสาหกรรมในอนาคต ส่วนในด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเมียนมาร์ มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องภายใต้โครงการของรัฐบาลและมณฑล หากแต่ยังไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่ของมณฑลได้ทั้งหมดและสภาพของโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะถนนยังมีสภาพที่ไม่ดีนัก และด้านไฟฟ้าและประปาซึ่งยังไม่เพียงพอ และในด้านสาธารณสุขยังมีไม่เพียงพอและไม่มีความพร้อมและมาตรฐาน ประชาชนยังไม่มี ความเชื่อมั่นในการรักษาพยาบาล

ด้านทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources)

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แรงงานส่วนใหญ่อยู่ในภาคเกษตรกรรม และผู้ที่ทำงานนอกภาคเกษตรกรรม ซึ่งผู้ที่ทำงานนอกภาคเกษตรกรรมส่วนใหญ่ทำงานในสาขาขายส่ง ขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ รถจักรยานยนต์ของใช้บุคคลและของใช้ในครัวเรือน รองลงมา คือ สาขาโรงแรมและอาหาร และสาขาการผลิต การจ้างงาน มีอัตราการจ้างแรงงาน 28,401 คน โรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก

ในส่วนของค่าแรงนั้น เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล โดยแรงงานมีรายได้วันละประมาณ 300 บาท และผู้ที่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีมีรายได้เดือนละประมาณ 15,000 บาท โดยหากมองเฉพาะส่วนแรงงานพบว่าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ยังมีแรงงานไม่เพียงพอต่อความต้องการในอุตสาหกรรม และถึงแม้จะมีการเคลื่อนย้ายแรงงานมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือแล้วก็ตาม ในปัจจุบันจึงมีการจ้างแรงงานต่างด้าวโดยเฉพาะแรงงานเมียนมาร์เข้ามาทำงานทดแทนแรงงานที่ขาดแคลน

ในขณะที่ทรัพยากรมนุษย์ของฝั่งเมียนมาร์พบว่าประชากรวัยทำงานและกำลังหางานทำยังมีอยู่มาก ซึ่งโดยภาพรวมแล้วแรงงานของประเทศเมียนมาร์สามารถใช้ภาษาอังกฤษได้ดีกว่าแรงงานไทย แต่ศักยภาพด้านการทำงานของแรงงานยังไม่ดีนัก โดยทางฝั่งประเทศเมียนมาร์มีค่าแรงในประเทศต่ำกว่าประเทศไทยถึงครึ่งหนึ่ง คือ มีค่าจ้างเพียงประมาณ 150 บาทต่อวันเท่านั้น และมีค่าจ้างสำหรับพนักงานโรงงาน ขึ้นต่ำ 2,000 - 3,000 จ๊าด ต่อเดือนเท่านั้น จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้แรงงานในฝั่งประเทศเมียนมาร์เข้ามาทำงานในฝั่งไทยเป็นจำนวนมาก โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจ้างงานชาวเมียนมาร์ดังนี้ พระราชบัญญัติการจ้างงานปี 2502 (The Employment Registration Act 1959) ชั่วโมงการทำงานโดยทั่วไป 8 ชั่วโมงต่อวัน บริษัท/ศูนย์การค้า/โรงงาน 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ เวลาทำงาน 9.30 - 16.30 น. ทำงานวันจันทร์-วันศุกร์ วันลาพักร้อน 6 วันต่อปี วันหยุดราชการ (ได้รับค่าจ้าง) 21 วันต่อปี (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ทรัพยากรมนุษย์ในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะเห็นได้ว่าในฝั่งของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีความพร้อมในด้านการจ่ายค่าแรงในการทำงานในอัตราที่สูง แต่ยังคงขาดแคลนแรงงาน จึงมีการจ้างแรงงานต่างด้าวเข้ามาทำงานในส่วนที่ขาดแคลน ส่วนในฝั่งประเทศเมียนมาร์มีจุดเด่นที่จำนวนแรงงานที่มีมาก แต่อัตราค่าจ้างแรงงานยังต่ำ จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้แรงงานในฝั่งประเทศเมียนมาร์เข้ามาทำงานในฝั่งไทยเป็นจำนวนมาก

4.1.5 ด้านทรัพยากรด้านความรู้ (Knowledge Resources)

ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการศึกษาเป็นอย่างมาก ในส่วนของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์แบ่งพื้นที่การศึกษาออกเป็น 2 เขต ได้แก่ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาประจวบคีรีขันธ์ เขต 1 และสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประจวบคีรีขันธ์เขต 2 มีสถานศึกษาในพื้นที่ทั้งหมด 230 แห่ง จำนวนนักเรียนของสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาประจวบคีรีขันธ์ เขต 1 ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวน 24,750 คน และจำนวนนักเรียนของสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาประจวบคีรีขันธ์ เขต 2 มีจำนวน 15,598 คน รวมจำนวนนักเรียนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ทั้งหมดมีจำนวน 40,348 คน จำนวนครูในปี พ.ศ. 2554 ของสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาประจวบคีรีขันธ์เขต 1 มีจำนวน 1,334 คน และจำนวนครูของสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาประจวบคีรีขันธ์ เขต 2 มีจำนวน 928 คน รวมจำนวนครูในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 2,262 คน

ขณะที่มณฑลตะนาวศรีมีสถาบันการศึกษาระดับต้นและระดับกลาง (ระดับ 1 - 10) กระจายอยู่เกือบทุกพื้นที่ของมณฑล นอกจากนี้ยังมีสถาบันการศึกษาระดับวิทยาลัยและมหาวิทยาลัย อาทิ วิทยาลัยมะริด (Myeik Degree College) วิทยาลัยคอมพิวเตอร์มะริด (Myeik Government Computer College) วิทยาลัยเทคนิคมะริด (Myeik Government Technical College) นอกจากนี้สถาบันการศึกษาเหล่านี้แล้วรัฐบาลยังได้จัดให้มีการศึกษาระบบทางไกลโดยตั้งเป็นมหาวิทยาลัยการศึกษาทางไกล มีสาขาอยู่ทั่วประเทศอีก 18 แห่ง ปัจจุบันมีทั้งหมด 26 ศูนย์ ในมณฑลตะนาวศรีมีศูนย์มหาวิทยาลัยทางไกลส่วนภูมิภาค 2 แห่ง คือ ศูนย์ภูมิภาคทวาย (Dawei Regional Centre) และศูนย์ภูมิภาคมะริด (Myeik Regional Centre)

ซึ่งหากเทียบกับประเทศไทยในด้านของการศึกษาพบว่า ประเทศไทยมีความพร้อมในด้านการศึกษาที่จะพัฒนาแรงงานในอนาคต ในขณะที่ประเทศเมียนมาร์ยังมีความพร้อมไม่เท่าประเทศไทย

4.1.6 ด้านแหล่งเงินทุน (Capital Resources)

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีระบบธนาคารภายในจังหวัด ณ สิ้นปี พ.ศ. 2554 มีจำนวน 1,128,332.010 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 14.58 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2553 กระแสเงินหมุนเวียนมีจำนวน 984,734.570 ล้านบาท) โดยแยกเป็น ปริมาณเงินฝาก ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนทั้งสิ้น 588,466.750 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 15.51 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ที่ขยายตัวร้อยละ 7.89 โดยส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของเงินฝากประเภทออมทรัพย์ และเงินฝากประจำ เนื่องจากการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจโดยรวม ส่งผลให้ประชาชนให้ความสำคัญกับการออมเงินมากยิ่งขึ้น ประกอบกับรูปแบบการระดมเงินฝากของธนาคารมีความหลากหลายอัตราดอกเบี้ยเงินฝากก็เพิ่มขึ้น ซึ่งถือเป็นแรงจูงใจในการออมมากยิ่งขึ้น ปริมาณสินเชื่อ ในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนทั้งสิ้น 539,865.308 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 13.59 เมื่อเทียบกับปีก่อนที่ขยายตัว ร้อยละ 13.00 เป็นผลมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและของประเทศส่งผลให้สินเชื่อภาคการลงทุนขยายตัว

สำหรับภาคการเงินของฝั่งประเทศเมียนมาร์มีการปฏิรูประบบสถาบันการเงินเพื่อรองรับด้านเศรษฐกิจ ธนาคารกลางเมียนมาร์มีการพัฒนาหลายด้านเพื่อรองรับธุรกรรมจากต่างประเทศ มีการปรับเปลี่ยนกฎเกณฑ์เพื่อพัฒนาระบบสถาบันการเงินเพื่อให้มีความทันสมัยและเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดย ขั้นแรกจะเปิดโอกาสให้สำนักงานตัวแทนของธนาคารต่างประเทศที่เปิดดำเนินการในเมียนมาร์แล้วสามารถร่วมทุนกับธนาคารท้องถิ่นในเมียนมาร์ ขั้นที่สองจะอนุญาตให้ธนาคารต่างประเทศเป็นสาขาย่อย และขั้นที่สามอนุญาตให้ธนาคารต่างประเทศเปิดสาขาเต็มรูปแบบสำหรับการเพิ่มสภาพคล่องธุรกรรมการเงิน ได้ อนุญาตให้มีการเปิดบัญชี Non - Resident Account กับธนาคารพาณิชย์เพื่อประโยชน์ในการทำธุรกรรม

การค้าและการลงทุนการอนุญาตภาคเอกชนให้บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ส่งเสริมให้มีผลิตภัณฑ์ บัตรอิเล็กทรอนิกส์เช่น Debit Card และ Smart Card การอนุญาตให้ธนาคารพาณิชย์เป็น Correspondent Bank กับธนาคารในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกทางการเงินเพื่อบริการเงินโอนแรงงานจากต่างประเทศ และเพื่อการค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ประเทศเมียนมาร์ยังมีนโยบายการเงินที่ส่งเสริมการลงทุนโดยมีการ ปรับปรุงกฎหมายธนาคารกลางซึ่งกำลังพิจารณาในสภาเพื่อให้มีอิสระในการดำเนินนโยบายการเงิน มีการปรับ ลดอัตราดอกเบี้ยเงินฝากและเงินให้สินเชื่อร้อยละ 2 เหลือร้อยละ 8 และร้อยละ 13 ตามลำดับ รวมทั้ง ผลักดันการพัฒนากระบวนการชำระเงินให้มีการเชื่อมโยงระหว่างธนาคารพาณิชย์และผลักดันการพัฒนาตลาด ทุน สำหรับอัตราเงินเฟ้อในประเทศเมียนมาร์อยู่ระดับปานกลางและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามราคาอาหาร ส่วน อัตราแลกเปลี่ยนมีเสถียรภาพแต่แนวโน้มอ่อนค่าลงตามทิศทางของตลาด

ดังนั้นจากการวิเคราะห์แหล่งเงินทุน จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีความพร้อมในเรื่องของเงินทุน อย่างเพียงพอเพื่อรองรับการลงทุนและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และประเทศเมียนมาร์ก็มีการเตรียมความ พร้อมในด้านเงินทุนเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเช่นกัน

กล่าวโดยสรุปเมื่อมองจากปัจจัยด้านการผลิตในทุกด้านจะเห็นได้ว่าในส่วนของเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ คือ ป่าลุ่ม น้ำมัน ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล โดยได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาให้มณฑลตะนาวศรีเป็น “บ่อ น้ำมัน” ของประเทศ และประมง ซึ่งปัจจุบันเมืองมะริดจัดเป็นเมืองท่าทางการประมงที่มีความสำคัญของ ประเทศเมียนมาร์ ในด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมฝั่งประเทศไทยมีความพร้อมในการรองรับการค้าระหว่าง ประเทศแล้ว แม้ว่าถนนและไฟฟ้าของประเทศเมียนมาร์จะยังไม่ดีนัก แต่รัฐบาลของประเทศเมียนมาร์ก็ ดำเนินการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เมื่อมองในด้านของแรงงานในฝั่งของประเทศไทยมีแรงงานที่มีฝีมือมีศักยภาพ และความชำนาญในการทำงานในอุตสาหกรรมประมงและป่าลุ่มน้ำมัน ส่วนในฝั่งประเทศเมียนมาร์มีข้อ ได้เปรียบในเรื่องของยังคงมีแรงงานจำนวนมากและค่าแรงที่ต่ำ รวมถึงยังคงมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดม สมบูรณ์ เช่น สัตว์ทะเล และป่าลุ่มน้ำมัน เป็นต้น ทำให้สามารถพัฒนาอุตสาหกรรมได้ และเมื่อมองเรื่องความ พร้อมของเงินทุนก็พบว่าประเทศไทยมีความพร้อมในเรื่องของเงินทุน และประเทศเมียนมาร์มีการปฏิรูประบบ สถาบันการเงินเพื่อรองรับการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ และการค้าชายแดน ดังนั้นจากเหตุผลของปัจจัยการผลิต ดังกล่าวข้างต้นทำให้อุตสาหกรรมที่ควรที่จะเกิดขึ้นโดยใช้ทรัพยากรธรรมชาติสำคัญในเส้นทางนี้ คือ อุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมป่าลุ่มน้ำมัน

4.2 ปัจจัยด้านอุปสงค์ (Demand Conditions)

การศึกษาในครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์ปัจจัยด้านอุปสงค์โดยศึกษาศักยภาพตลาด ภาวะเศรษฐกิจ และนโยบายส่งเสริมการลงทุน และศักยภาพของอุตสาหกรรมแยกตามรายผลิตภัณฑ์ที่สำคัญของพื้นที่เส้นทาง ด่านสิงขร - มะริด และบริเวณใกล้เคียง ตามรายละเอียดดังนี้

4.2.1 ศักยภาพตลาด

ศักยภาพทางด้านตลาดของไทยนั้นนับว่าเป็นประเทศที่มีศักยภาพสูงประเทศหนึ่ง เนื่องจากไทย มีประชากร 66.9 ล้านคน มูลค่าการค้ารวม 0.35 ล้านล้าน USD และมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ดี โดยมีการลงทุนถึง 11.2 พันล้าน USD (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2556)

ศักยภาพทางด้านตลาดของเมียนมาร์ จัดว่าเป็นตลาดขนาดใหญ่มีประชากรหนาแน่น ประมาณ 58 ล้านคน มีอาณาเขตติดกับจีน อินเดีย บังคลาเทศ ลาว และไทย และเมียนมาร์ยังอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ ในปี 2553 เมียนมาร์มี GDP จำนวน 28,700 ล้าน USD โดยมีผลิตภัณฑ์ในประเทศเบื้องต้นต่อหัว 469 USD และมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ดี โดยมีการลงทุน 19,997 ล้าน USD (กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์, 2555)

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ศักยภาพตลาด จะเห็นได้ว่าทั้งสองประเทศมีศักยภาพทางด้านตลาดที่สูง มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่ดี ทำให้ตลาดมีศักยภาพพอที่จะรองรับการขยายตัวทางการค้า

4.2.2 ภาวะทางเศรษฐกิจและนโยบายส่งเสริมการลงทุน

เศรษฐกิจจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ปี พ.ศ. 2556 มีปัจจัยสนับสนุนเป็นแรงผลักดันให้เศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัด ยังขยายตัวได้จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจด้านอุปทาน ทั้งภาคบริการ และภาคอุตสาหกรรม และการปรับตัวดีขึ้นของภาคเกษตรกรรม และด้านอุปสงค์มีปัจจัยสนับสนุนจากแนวโน้มรายได้ของประชาชนที่อยู่ในเกณฑ์ดี สำหรับการใช้จ่ายภาครัฐ คาดว่าจะขยายตัวต่อเนื่องได้ร้อยละ 8.7 เนื่องจาก พระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ประกาศบังคับใช้เร็ว และจังหวัดมีมาตรการเร่งรัดการใช้จ่ายเงินภาครัฐ ทำให้ส่วนราชการต้องเร่งดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง และเบิกจ่ายเงินตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ ประกอบกับผลต่อเนื่องจากนโยบายปรับเพิ่มอัตราค่าตอบแทนบุคลากรภาครัฐ มีผลผูกพันให้งบประมาณรายจ่ายประจำปีเพิ่มขึ้น สำหรับงบประมาณรายจ่ายลงทุน เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม ความชัดเจนและความต่อเนื่องของนโยบายภาครัฐ ทั้งในด้านการแก้ปัญหาราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ สถานการณ์ทางการเมือง และความน่าเชื่อถือในด้านการลงทุน จะเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศได้

ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเมียนมาร์จากอดีตมาจนถึงปัจจุบัน ได้ใช้ระบบเศรษฐกิจหลายระบบ เริ่มจากระบบตลาดเสรี ในยุคอาณานิคมของสหราชอาณาจักรมาเป็นระบบเศรษฐกิจแบบผสมผสาน โดยให้แรงขับเคลื่อนทางตลาดมีบทบาทสำคัญในกระบวนการพัฒนา ต่อมาระหว่างปี พ.ศ. 2505 - 2531 เป็นระบบเศรษฐกิจแบบสังคมนิยม และในปี พ.ศ. 2531 จนถึงปัจจุบันหลังจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง สภาสันติภาพและการพัฒนาแห่งรัฐ (State Peace and Development Council (SPDC)) ได้กำหนดให้ใช้ระบบเศรษฐกิจแบบกลไกตลาด SPDC ได้ปฏิรูปมาตรการต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำและสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศได้ โดยมีนโยบายเร่งพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานภายในประเทศเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนจากต่างประเทศ ตลอดจนเน้นความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดกัน ได้แก่ จีน ลาว และไทยไปพร้อมกัน เพื่อรองรับการเจริญเติบโตภาคการเกษตรกรรมและภาคบริการ (ท่องเที่ยว) โดยปัจจุบันรัฐบาลเมียนมาร์ได้ดำเนินนโยบายระบบเศรษฐกิจเสรี โดยให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการผลิต การจัดการ รวมทั้งได้เปิดประเทศให้มีการค้าเพิ่มมากยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นแก่นักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศเมียนมาร์

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ภาวะทางเศรษฐกิจและนโยบายส่งเสริมการลงทุนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะเห็นได้ว่าเศรษฐกิจจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีการขยายตัว และในด้านอุปสงค์มีปัจจัยสนับสนุนจากแนวโน้มรายได้ของประชาชนที่อยู่ใน

เกณฑ์ดี ส่วนในฝั่งประเทศเมียนมาร์ รัฐบาลเมียนมาร์ดำเนินนโยบายระบบเศรษฐกิจเสรี มีการเปิดประเทศ เพื่อให้มีการค้าเพิ่มมากยิ่งขึ้น

4.2.3 ศักยภาพของอุตสาหกรรม

จากการศึกษา พบว่าอุตสาหกรรมที่มีความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้นในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ อุตสาหกรรมประมงและแปรรูปอาหารทะเล และ อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน จึงทำการวิเคราะห์ศักยภาพของอุตสาหกรรมดังกล่าว ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

(1) อุตสาหกรรมประมง

(1.1) อุตสาหกรรมประมงของไทย

ปัจจุบันสามารถพูดได้ว่าอุตสาหกรรมประมงของไทยดีที่สุดที่สุดในอาเซียน แม้ว่าไทยจะเป็นประเทศที่ไม่ได้อยู่ในทำเลที่มีเกาะมากเหมือนบางประเทศในอาเซียน แต่ก็สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าได้อย่างมีศักยภาพ อีกทั้งยังมีการพัฒนางานวิจัยที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ทำให้ในปัจจุบันอุตสาหกรรมประมงของไทยมีผลผลิตการส่งออกมากกว่า 1,300 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่ากว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี แต่อย่างไรก็ตามไทยยังคงนำเข้าสินค้าประมงค่อนข้างมากจะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2556 มีการนำเข้าจำนวน 1,670,009.67 ตัน เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2555 ซึ่งมีการนำเข้าจำนวน 1,665,698.07 ตัน โดยสินค้าที่นำเข้ามากที่สุดคือสินค้าประเภทปลา รองลงมาคือหมีก กุ้งและอาหารทะเลอื่นๆ ตามลำดับ ดังแสดงใน

ตารางที่ 9 และจากการศึกษาพบว่าสินค้าประมงของไทยที่มีศักยภาพได้แก่ กุ้งแช่แข็ง ซึ่งมีความสามารถในการแข่งขัน แต่ในส่วนสินค้าประเภทปลาไทยยังควรต้องพัฒนาความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะปลาน้ำจืดของไทยให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับผลกระทบอย่างเหมาะสมและทันท่วงทีกับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 และจากการวิเคราะห์ศักยภาพการแข่งขันกุ้งทะเลของไทยในอาเซียน จัดทำโดย Thailand Competitiveness Matrix (TCM) พบว่าตำแหน่งของสินค้ากุ้งทะเลของไทยในอาเซียนจะอยู่ในระดับ Opportunity หมายความว่า ตลาดมีความต้องการสูง แต่มีศักยภาพการแข่งขันปานกลางเท่านั้น

ตารางที่ 9 แสดงปริมาณและมูลค่าการนำเข้าสินค้าประมงรวมทั้งหมดของไทย ปี 2554 – 2556

ปริมาณ:ตัน มูลค่า:ล้านบาท

รายการ	ปี 2554		ปี 2555		ปี 2556	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
สินค้าประเภทกุ้ง	21,033.98	1,459.44	19,858.27	2,436.06	22,478.67	3,451.19
สินค้าประเภทหมีก	73,125.30	5,438.32	84,697.47	6,496.61	139,036.77	9,423.82
สินค้าประเภทปลา	1,478,549.30	69,703.10	1,458,896.75	79,833.34	1,426,262.59	75,889.52
อาหารทะเลกระป๋อง	18,529.74	1,855.86	20,524.47	2,536.82	19,229.20	2,521.62
อาหารสุนัขและแมวกระป๋อง	30.44	7.04	110.63	9.41	27.68	2.05
ผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูป	25,840.71	2,564.77	25,104.14	3,245.88	20,832.05	2,927.59
หอยแครงสดแช่เย็น	12,091.82	145.91	7,118.31	87.73	5,947.66	71.06
ปลาป่น	11,062.94	347.22	14,759.61	409.51	6,249.36	179.10

รายการ	ปี 2554		ปี 2555		ปี 2556	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
สินค้าประมงอื่นๆ	29,804.05	3,454.29	34,628.44	4,982.04	29,945.70	5,101.59
ผลรวมทั้งหมด	1,670,068.28	84,975.94	1,665,698.07	100,037.40	1,670,009.67	99,567.55

ที่มา : กลุ่มวิเคราะห์การค้าสินค้าประมงระหว่างประเทศ (2556)

นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ซึ่งนับว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพมากที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่ง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศต่าง ๆ ในอาเซียน จะพบว่าอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย มีการพัฒนาองค์ความรู้ กระบวนการผลิต การรักษาคุณภาพ มาตรฐานด้านอาหารและความปลอดภัย ได้ดีที่สุดในอาเซียน ซึ่งทั่วโลกให้การยอมรับ เนื่องจากจุดเริ่มต้นของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย เริ่มมาจากการเป็นประเทศคู่ค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ซึ่งประเทศเหล่านี้เป็นประเทศที่ใส่ใจในคุณภาพและความปลอดภัยของอาหารและมาตรฐานสินค้าที่สูง ทำให้ประเทศไทยได้รับการพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า และได้รับการถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อให้ได้มาตรฐานตามที่ประเทศคู่ค้าเหล่านั้นกำหนด จึงทำให้อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทยในปัจจุบันเป็นสินค้าที่ได้มาตรฐานในระดับสากล โดยมีตลาดทะเลไทยซึ่งขึ้นชื่อว่าเป็นแหล่งอาหารทะเลที่ใหญ่ที่สุดและได้มาตรฐานที่สุดในประเทศไทย ตลาดแห่งนี้เกิดขึ้นจากการรวมตัวของผู้ประกอบการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมประมงในจังหวัดสมุทรสาคร จำนวนกว่า 232 ราย โดยมีผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแช่แข็งที่สำคัญของไทย 5 ชนิด คือ ปลา กุ้ง หมึก หอยและปู มีสัดส่วนการผลิตร้อยละ 58, 28, 11, 2, 1 ตามลำดับ ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูงสุดคือ กุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง ในด้านมูลค่าของอาหารทะเลแช่แข็งมีมูลค่า 88,000 ล้านบาท แบ่งเป็นตลาดส่งออกร้อยละ 92.5 และบริโภคในประเทศร้อยละ 7.5 มีโรงงานผลิตอาหารทะเลแช่แข็งที่ขึ้นกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม จำนวน 137 แห่ง และมีกำลังการผลิตรวมกันประมาณ 1,500,000 ตันต่อปี แต่ใช้กำลังการผลิตเพียงร้อยละ 50 เท่านั้น โดยบางรายจะผลิตเฉพาะอาหารแช่แข็งเท่านั้น และบางรายมีการขยายไปสู่อุตสาหกรรมแปรรูป เพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้า แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจัยหลักในการผลิตของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป คือ วัตถุดิบและแรงงาน วัตถุดิบที่ใช้ต้องอาศัยทรัพยากรจากธรรมชาติ ซึ่งในปัจจุบันสัตว์น้ำมีจำนวนลดลง ทำให้วัตถุดิบในการผลิตขาดแคลน อีกทั้งจำนวนแรงงานในประเทศในอุตสาหกรรมนี้มีจำนวนลดลง และอัตราค่าจ้างแรงงานของไทยเพิ่มสูงขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปเริ่มมีการขยายการผลิตไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อแก้ไขปัญหาด้านวัตถุดิบและแรงงานที่เกิดขึ้น และในส่วนของ การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ก็ยังขาดเทคนิคการเพาะเลี้ยง นอกจากนี้ประเทศไทยยังประสบปัญหาวัตถุดิบเนื่องจากสัตว์น้ำชายฝั่งของไทยมีน้อยลง ทำให้ไทยต้องหันไปหาวัตถุดิบหรือสัตว์น้ำจากฝั่งประเทศเมียนมาร์และอินโดนีเซีย ซึ่งยังมีอยู่มาก

(1.2) อุตสาหกรรมประมงประเทศเมียนมาร์

เนื่องจากเมืองมะริด เป็นเมืองท่าการค้าและการประมงที่สำคัญของมณฑลตะนาวศรี ทำให้มีอุตสาหกรรมประมงตั้งแต่การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจนถึงการประมงและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น โรงงานปลาป่น โรงงานกุ้งแห้งและหอยแห้ง เป็นต้น และถ้าดูจากสถิติสินค้าส่งออกหลัก 10 อันดับแรกของประเทศเมียนมาร์ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 - 2554 สินค้าประมงประเภทปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา มีการส่งออกอยู่ในลำดับที่ 6 และกุ้งสดและกุ้งแห้ง มีการส่งออกอยู่ในลำดับที่ 7 และเมื่อดูปริมาณการส่งออกของสินค้าประมงประเภทปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา จะเห็นได้ว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 - 2554 มีแนวโน้มปริมาณส่งออกเพิ่มมากขึ้นดังแสดงในตารางที่ 10 แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของอุตสาหกรรมประมงในประเทศเมียนมาร์

และความต้องการวัตถุดิบในสินค้าประมงจากต่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงความต้องการจากประเทศไทยด้วย

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ศักยภาพอุตสาหกรรมประมงในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมประมงของประเทศไทยมีศักยภาพดีที่สุดในอาเซียน และมีอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าได้อย่างมีศักยภาพ มีมาตรฐานในระดับสากลทำให้เป็นที่ยอมรับของตลาดต่างประเทศ ในส่วนของประเทศเมียนมาร์มีการขยายตัวของอุตสาหกรรมประมงมากขึ้น โดยมาจากความต้องการจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น แต่ยังคงขาดเทคโนโลยีในการเพิ่มมูลค่าสินค้า

ตารางที่ 10 แสดงสินค้าส่งออก 10 รายการ โดยแสดงตามปีงบประมาณ 2553-2554

หน่วย : ล้านบาท

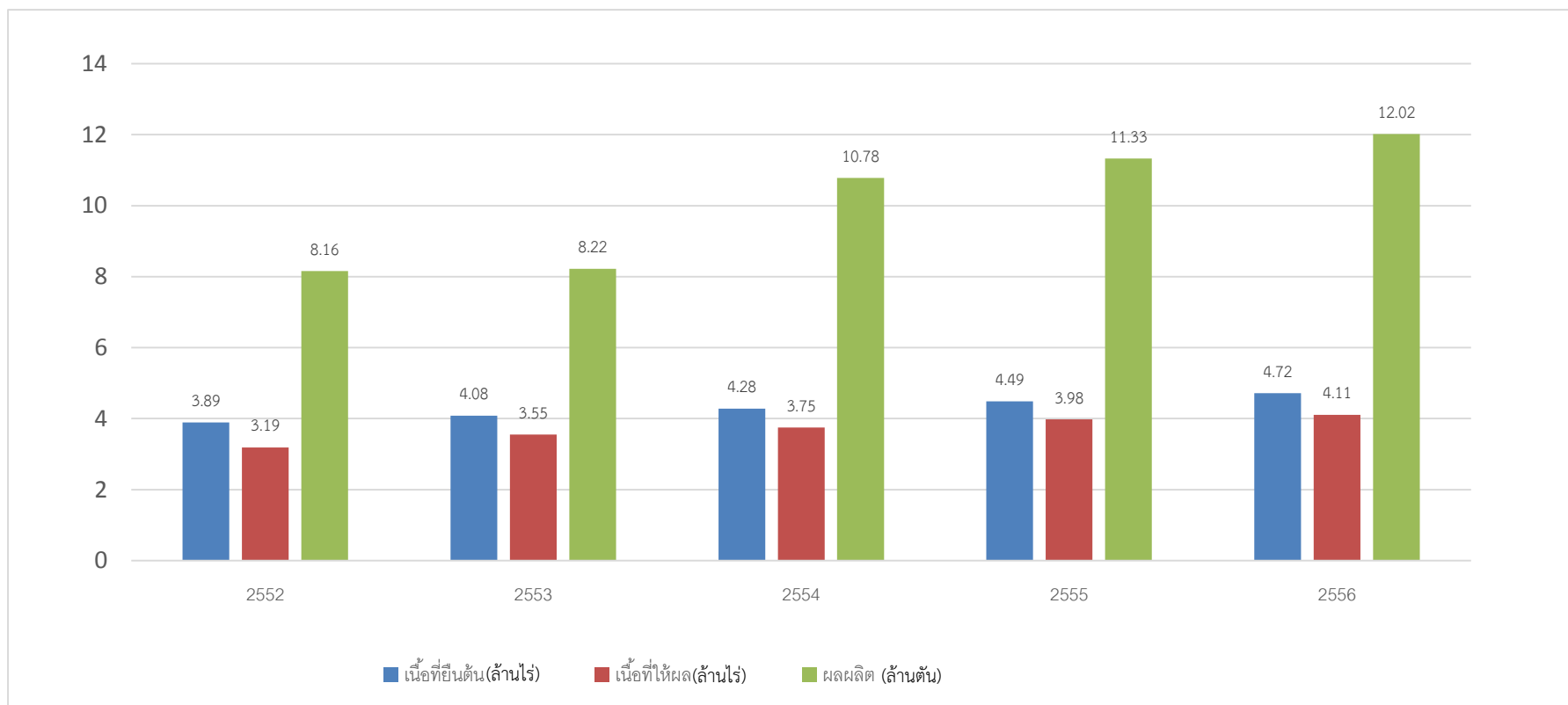
อันดับ	สินค้าส่งออก	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
1	ก๊าซธรรมชาติ	5,812.2	6,234.7	11,676.2	13,937.9	12,995.7	15,853.8	13,946.8
2	ไม้สัก	1,515.3	1,723.1	1,750.1	1,540.0	1,146.3	1,171.7	1,709.4
3	เสื้อผ้า	1,237.7	1,586.0	1,601.8	1,554.6	1,593.9	1,543.7	2,100.1
4	Matpe	527.6	846.1	1,747.6	1,511.8	1,430.0	2,513.1	2,513.7
5	ไม้เนื้อแข็ง	726.8	1,027.2	1,189.0	1,423.8	1,065.7	1,518.9	1,595.8
6	ปลาและผลิตภัณฑ์จากปลา	409.8	544.4	725.4	1,059.4	972.3	1,053.3	1,168.3
7	กุ้งสดและกุ้งแห้ง	597.2	576.1	608.0	556.3	472.1	346.2	367.2
8	Pedesein	248.0	451.9	843.1	605.0	771.1	1,424.0	1,002.9
9	โลหะและแร่ธาตุ	547.5	646.2	637.8	474.7	176.5	182.7	240.9
10	Pesingon	297.2	352.0	468.8	754.0	1,330.6	779.5	677.7

ที่มา : กรมศุลกากร, กรมการค้าชายแดนเมียนมาร์

(2) อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

(2.1) อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของไทย

ปัจจุบันปาล์มน้ำมันเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญชนิดหนึ่งของไทยซึ่งมีเนื้อที่ให้ผลและผลผลิตขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2552 เนื้อที่ให้ผลเท่ากับ 3.19 ล้านไร่ และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนเท่ากับ 3.98 ล้านไร่ ในปี พ.ศ. 2555 และเท่ากับ 4.11 ล้านไร่ในปี พ.ศ. 2556 และผลผลิตเพิ่มขึ้นจาก 8.16 ล้านตันในปี พ.ศ. 2552 เป็น 11.33 ล้านตันในปี พ.ศ. 2555 และ 12.02 ล้านตันในปี พ.ศ. 2556 ดังแสดงในตารางที่ 11 และภาพ 14



ภาพ 14 เนื้อที่ขียนต้น เนื้อที่ให้ผลผลิตและผลผลิตต่อไร่ปาล์มน้ำมันของไทยปี พ.ศ.2552 - 2556

ที่มา: คณะผู้วิจัย อ้างถึง ข้อมูลสำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร (2555)

ตารางที่ 11 เนื้อที่ยืนต้นเนื้อที่ให้ผลผลิตและผลผลิตต่อไร่ปาล์มน้ำมันของไทยปี พ.ศ.2552 - 2556

ปี	เนื้อที่ยืนต้น (ล้านไร่)	เนื้อที่ให้ผล (ล้านไร่)	ผลผลิต (ล้านตัน)	ผลผลิตต่อไร่ (กิโลกรัม/ไร่)
2552	3.89	3.19	8.16	2,561
2553	4.08	3.55	8.22	2,315
2554	4.28	3.75	10.78	2,876
2555*	4.49	3.98	11.33	2,844
2556**	4.72	4.11	12.02	2,925

หมายเหตุ: * ประมาณการ ณ เดือนกันยายน พ.ศ. 2555

** ประมาณการ ณ เดือนตุลาคม พ.ศ. 2555

ที่มา: สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร (2555) อ้างถึง ศูนย์สารสนเทศการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

สำหรับความต้องการใช้น้ำมันปาล์มดิบของไทยเพื่อบริโภคภายในประเทศโดยรวมนั้นเพิ่มขึ้นทั้งเพื่อการบริโภค และเพื่อการผลิตไบโอดีเซล จะเห็นได้จากตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 ถึงปี พ.ศ. 2555 การใช้น้ำมันปาล์มเพื่อการบริโภคภายในประเทศมีอัตราเพิ่มร้อยละ 0.06 และใช้เพื่อผลิตไบโอดีเซลมีอัตราเพิ่มร้อยละ 16.98 โดยเฉพาะปี พ.ศ. 2555 เป็นปีที่การใช้ปาล์มน้ำมันเพื่อการผลิตไบโอดีเซลเพิ่มขึ้นอย่างมาก นั่นคือเพิ่มจาก 376,742 ตัน ในปี พ.ศ. 2554 เป็น 607,111 ตัน ในปี พ.ศ. 2555 เนื่องจากกระทรวงพลังงานได้มีการ ประกาศใช้ไบโอดีเซล B5 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 เป็นต้นมา ดังแสดงในตารางที่ 12

12

ตารางที่ 12 แสดงบัญชีสมดุลน้ำมันปาล์มดิบของไทย ปี พ.ศ. 2551 - 2555

หน่วย : ตัน

ปี	สต็อกต้นปี (1)	ผลผลิต (2)	นำเข้า (3)	รวม (4)	ส่งออก (5)	บริโภคภายใน (6)		สต็อกปลายปี (7)	รวม (8)
						บริโภค	ผลิตไบโอดีเซล		
2551	88,916	1,543,761	28,385	1,661,062	288,054	989,061	276,000	107,947	1,661,062
2552	107,947	1,387,604	-	1,495,551	67,292	910,700	380,000	137,559	1,495,551
2553	137,559	1,287,509	-	1,425,068	65,942	911,339	380,000	67,787	1,425,068
2554	67,787	1,832,151	59,793	1,959,731	388,939	896,464	376,742	297,586	1,959,731
2555	297,586	1,925,532	40,056	2,263,174	300,000	1,000,000	607,111	356,063	2,263,174
อัตราเพิ่ม (%)	21.54	7.46	-	9.30	20.15	0.06	16.98	37.14	9.30

หมายเหตุ: 1. สต็อกผลผลิตตาม (1) (2) (7) เป็นตัวเลขกรมการค้าภายในที่โรงงานต้องแจ้งตามประกาศคณะกรรมการกลางที่ 228
 2. การนำเข้า ส่งออกตาม (3) (5) เป็นการนำเข้าเฉพาะน้ำมันปาล์มดิบเป็นตัวเลขจากกรมศุลกากร

ที่มา: สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร (2555) อ้างถึง (1) (2) (6) (7) กรมการค้าภายใน

(3) (5) กรมศุลกากร (5) ปรับให้สมดุล

(2.2) อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของประเทศเมียนมาร์

ในส่วนการส่งออกน้ำมันปาล์มดิบของไทยพบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 ถึง พ.ศ. 2555 การส่งออกน้ำมันปาล์มดิบของไทยมีอัตราเพิ่มร้อยละ 20.15 แม้ว่าในปี พ.ศ. 2555 การส่งออกจะลดลงจากปี พ.ศ. 2554 อันเนื่องมาจากรัฐบาลมีนโยบายเก็บภาษีการส่งออกน้ำมันปาล์มเพิ่มขึ้นเพื่อป้องกันปัญหาน้ำมันปาล์มขาดแคลนและรักษาระดับราคาน้ำมันบริโภคภายในประเทศขวลิตรละ 42 บาท สำหรับการนำเข้า น้ำมันปาล์มดิบนั้นพบว่าไทยได้เริ่มมีการนำเข้าน้ำมันปาล์มเนื่องจากการผลิตในประเทศมีไม่เพียงพอ โดยปี พ.ศ. 2554 มีการนำเข้าเท่ากับ 59,793 ตัน และปี พ.ศ. 2555 การนำเข้ามีปริมาณเท่ากับ 40,056 ตัน ดังแสดงใน

ตารางที่ 12 ซึ่งสาเหตุที่ทำให้ให้น้ำมันปาล์มมีไม่พอเพราะเป็นปีที่ภูมิอากาศแปรปรวนและผลผลิตปาล์มน้ำมันขาดแคลน คณะกรรมการนโยบายปาล์มแห่งชาติ (กนป.) จึงได้มีมติให้นำเข้าเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ในอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันในประเทศเมียนมาร์นั้น ยังประสบกับปัญหาการขาดแคลนเทคโนโลยีทั้งด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปาล์มน้ำมัน เช่น โรงงานหีบน้ำมันปาล์มที่ต้องใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เป็นต้น ทำให้ผลผลิตน้อย ต้องมีการนำเข้าน้ำมันพืชจากต่างประเทศในปริมาณที่มาก ทำให้ราคาน้ำมันพืชในประเทศเมียนมาร์มีราคาแพงมาก ปัจจุบันในภาคตะนาวศรีได้มีการสร้างโรงงาน CPO ของเครือ Yuzana ของประเทศเมียนมาร์เข้ามาดำเนินการผลิตปาล์มน้ำมัน โดยเป็นการร่วมทุนกับประเทศมาเลเซีย เป็นการสร้างโรงงานในพื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมันขนาด 100,000 เอเคอร์ แล้วส่งน้ำมันดิบไปสกัดที่ย่างกุ้ง ราคาเทียบเป็นเงินไทยอยู่ที่กิโลกรัมละ 18 บาท (ประชาไท, 2556)

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ศักยภาพอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีเทคโนโลยีที่ใช้ในการแปรรูปที่ทันสมัย ส่วนในประเทศเมียนมาร์ อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันยังประสบกับปัญหาการขาดแคลนในด้านเทคโนโลยี แต่มีการปลูกปาล์มน้ำมันจำนวนมาก จากการให้สัมปทานในการปลูกปาล์มน้ำมันในพื้นที่มลลตะนาวศรี

กล่าวโดยสรุปเมื่อมองจากปัจจัยด้านอุปสงค์ในทุกด้านจะเห็นได้ว่าในส่วนของเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประเทศไทยนั้นมีศักยภาพทางด้านตลาดที่จะรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ และยังมีภาวะเศรษฐกิจที่เกื้อหนุนต่ออุตสาหกรรม รวมถึงมีศักยภาพในการแปรรูปอาหารทะเลและเป็นที่ยอมรับในตลาดต่างประเทศ และในส่วนของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันนั้นประเทศไทยมีความต้องการใช้น้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศเพิ่มขึ้นทั้งเพื่อการบริโภค และเพื่อการผลิตไบโอดีเซล ในด้านเทคโนโลยีมีความพร้อมมีความทันสมัยและได้มาตรฐานในระดับสากล (จากการสัมภาษณ์) ในส่วนของประเทศเมียนมาร์ มีความพร้อมในการผลิตวัตถุดิบเพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ แต่ยังคงขาดแคลนเทคโนโลยีทั้งด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับปาล์มน้ำมัน เช่น โรงงานหีบน้ำมันปาล์ม โรงงานแปรรูปน้ำมันปาล์ม เป็นต้น

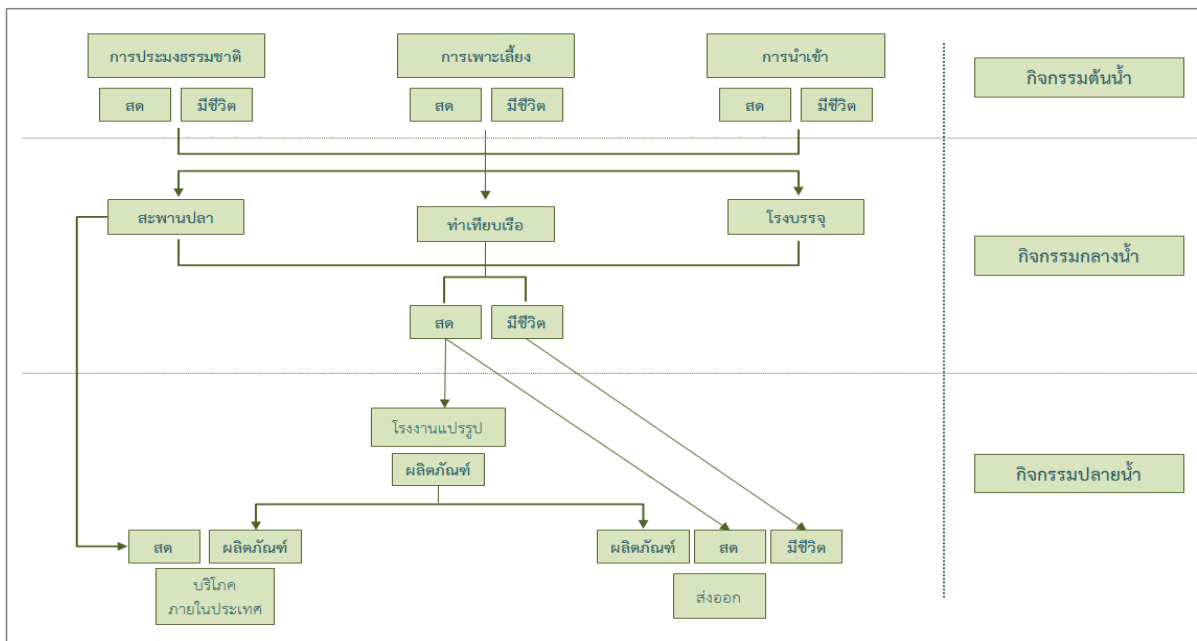
4.3 ปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน (Related and Supporting Industries)

ในการวิเคราะห์ปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน จะพิจารณาความได้เปรียบในระดับสากล ศักยภาพหรือการได้เปรียบในเชิงแข่งขันของอุตสาหกรรมที่เป็นผู้จัดหา ชัดความสามารถหรือความได้เปรียบเชิงแข่งขันในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึง 3 ด้าน คือ ด้านอุตสาหกรรมต้นน้ำ ด้านอุตสาหกรรมกลางน้ำ และด้านอุตสาหกรรมปลายน้ำ ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ทั้งห่วงโซ่อุปทานของแต่ละอุตสาหกรรม

จากการศึกษา พบว่า อุตสาหกรรมที่มีความเป็นไปได้ที่จะเกิดในพื้นที่คืออุตสาหกรรมประมงและแปรรูปอาหารทะเล และอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน ดังนั้นจึงทำการวิเคราะห์อุตสาหกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับทั้งสองอุตสาหกรรมดังกล่าว มีรายละเอียดการศึกษาดังนี้

4.3.1 ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมประมงและแปรรูปอาหารทะเล

อุตสาหกรรมประมงและแปรรูปอาหารทะเลเมื่อมองทั้งห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่กิจกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ จนถึงปลายน้ำ พบว่าจะเริ่มจากการนำสัตว์น้ำประเภทต่างๆที่ได้มาจากการจับตามธรรมชาติ จากกรรนำเข้า หรือการเพาะเลี้ยง ไปจำหน่ายไปจำหน่ายโดยตรงแก่ผู้บริโภคหรือนำไปผ่านการแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าก่อนจำหน่ายแก่ผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศ ดังภาพ 15



ภาพ 15 ห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าประมงทั่วไป

ที่มา: Bryan Cave (Thailand) (2012)

จากห่วงโซ่อุปทานแสดงให้เห็นภาพรวมของกลุ่มอุตสาหกรรมซึ่งแสดงถึงกิจกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำของอุตสาหกรรมประมง ซึ่งจะมีการวิเคราะห์ทำให้ได้อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน ดังนี้

(1) อุตสาหกรรมต้นน้ำ

เกี่ยวข้องกับการได้มาซึ่งประมงที่เป็นสัตว์น้ำที่มีชีวิต โดยมี 3 วิธี ได้แก่ การนำเข้า การจับจากแหล่งน้ำธรรมชาติ และการเพาะเลี้ยง โดยมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและมีความสำคัญ คือ อุตสาหกรรมทำน้ำแข็งสำหรับใช้ถนอมคุณภาพสินค้าประมงก่อนส่งต่อไปยังอุตสาหกรรมกลางน้ำ และหากพิจารณา

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องโดยแยกตามกระบวนการที่ได้สินค้าประมงมา การนำเข้า อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องคือ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล การจับสัตว์น้ำตามธรรมชาติ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องคือ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการต่อและซ่อมแซมเรือ รวมถึงอุปกรณ์ที่ใช้จับสัตว์น้ำ และเพาะเลี้ยง อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องคือ อุตสาหกรรมพันธุ์สัตว์น้ำ อาหารทะเลและยารักษาโรคสำหรับสัตว์น้ำ และ อุตสาหกรรมน้ำแข็งเพื่อการประมง เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีอุตสาหกรรมน้ำแข็งเพื่อการ ประมง 3 โรง และอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมแซมเรือ 5 โรง

ในส่วนของประเทศเมียนมาร์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องที่มีจำนวนมาก คือ อุตสาหกรรมทำน้ำแข็ง ที่ใช้ในการแช่แข็งวัตถุดิบ เพื่อส่งไปขายต่อในต่างประเทศ และอุตสาหกรรมการต่อเรือ ในส่วนของ อุตสาหกรรมการผลิตอุปกรณ์ในการจับสัตว์น้ำ ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากประเทศไทย

(2) อุตสาหกรรมกลางน้ำ

เป็นกิจกรรมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อ/ประมูลสินค้าประมงที่ยังไม่ได้แปรรูป และ กระจายสินค้าต่อไปยังผู้บริโภคโดยตรง หรือโรงงานแปรรูปทั้งในและต่างประเทศ โดยมีสิ่งสำคัญคือ การใช้ ความเย็นรักษาคุณภาพสินค้าก่อนส่งไปยังกิจกรรมปลายน้ำ ดังนั้นจึงมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องคือ อุตสาหกรรมน้ำแข็ง อุตสาหกรรมห้องเย็นและแพปลา รวมถึงตลาดกลางที่รวบรวมสินค้าทะเลเพื่อกระจาย ไปสู่โรงงานอุตสาหกรรมหรือผู้ค้ารายย่อย และปัจจุบันจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีอุตสาหกรรมห้องเย็น 15 โรง โดยในอุตสาหกรรมกลางน้ำของฝั่งประเทศไทยส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรสาคร โดยมีโรงงานแช่แข็ง และห้องเย็น ในจำนวนมาก และยังมีตลาดทะเลไทย ซึ่งเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปทั่วประเทศ ไทย

ในส่วนของประเทศเมียนมาร์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมกลางน้ำนั้นจะมีจำนวนไม่ มากนัก คือ อุตสาหกรรมห้องเย็น ซึ่งใช้ในการพักสินค้าหรือแช่แข็งวัตถุดิบ เพื่อรอกระจายสินค้าส่งไปขายต่อ ในต่างประเทศ

(3) อุตสาหกรรมปลายน้ำ

เป็นกิจกรรมขั้นสุดท้ายซึ่งเกี่ยวข้องกับการแปรรูปอาหารเพื่อเพิ่มมูลค่าด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การทำปลาป่น และการทำเป็นอาหารทะเลสำเร็จรูปพร้อมรับประทาน เป็นต้น จากนั้นจึงทำการกระจาย สินค้าไปยังผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศ โดยมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ อุตสาหกรรมเกี่ยวกับบรรจุ ภัณฑ์และเคมีภัณฑ์สำหรับการแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมขนส่ง ร้านค้าปลีก ห้างสรรพสินค้า และ อุตสาหกรรมโฆษณาและประชาสัมพันธ์

ซึ่งในส่วนของอุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์จาก ประมง ได้แก่ อุตสาหกรรมกระป๋อง และกล่องบรรจุภัณฑ์ต่างๆ อุตสาหกรรมดังกล่าวโดยภาพรวมแล้ว สามารถพัฒนาได้ในระดับที่เพียงพอจากการสนับสนุนอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรม หนึ่งในที่อยู่ขอบเขตของการสนับสนุนการลงทุนของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และในส่วนของบรรจุภัณฑ์ ประเภทกล่องบรรจุที่เป็นพลาสติกนั้น ประเทศไทยมีโรงงานผลิตเป็นจำนวนมากและมีแรงงานทักษะอยู่ใน เกณฑ์ดี จึงสามารถสนับสนุนต่ออุตสาหกรรมอาหาร โดยปัจจุบันจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีอุตสาหกรรมที่ เกี่ยวข้องกับการแปรรูปอาหารทะเลคือ อุตสาหกรรมกุ้งและปลาหมึกอบแห้ง 8 โรง อุตสาหกรรมปลาป่น 4 โรง และอุตสาหกรรมน้ำปลา 4 โรง และในส่วนของอุตสาหกรรมปลายน้ำนั้น โรงงานแปรรูป เพื่อเพิ่มมูลค่า

ของสินค้านั้นส่วนใหญ่อยู่ที่จังหวัดสมุทรสาครซึ่งเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของประเทศไทย

ในส่วนของประเทศเมียนมาร์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมปลายน้ำนั้นปัจจุบันมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง คือ อุตสาหกรรมปลาป่น และอุตสาหกรรมแปรรูปซูริมิ ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในย่างกุ้ง โดยยังไม่มีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการแปรรูปอย่างอื่นมากนัก เนื่องจากยังขาดแคลนเทคโนโลยี ห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

สำหรับอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันเมื่อพิจารณาห่วงโซ่อุปทานปาล์มน้ำมันทั่วไปดังภาพ 16 สามารถแบ่งเป็น 4 ส่วนคือ

1. เกษตรกรชาวสวนปาล์มน้ำมัน (การผลิตวัตถุดิบต้นน้ำ)
 2. โรงงานสกัดปาล์มน้ำมันดิบ (อุตสาหกรรมแปรรูปกลางน้ำ) ซึ่งเป็นแหล่งรองรับผลผลิตทะลายปาล์มน้ำมันที่ผลิตได้ทั้งหมด
 3. โรงงานกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ (อุตสาหกรรมแปรรูปปลายน้ำ) ซึ่งเป็นแหล่งใหญ่รองรับน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตได้เกือบทั้งหมดเพื่อมาทำการกลั่นให้บริสุทธิ์และจำหน่ายให้ผู้บริโภค
 4. อุตสาหกรรมต่อเนื่อง
- จากห่วงโซ่อุปทานปาล์มน้ำมันสามารถสรุปอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนได้ดังนี้

(1) อุตสาหกรรมต้นน้ำ

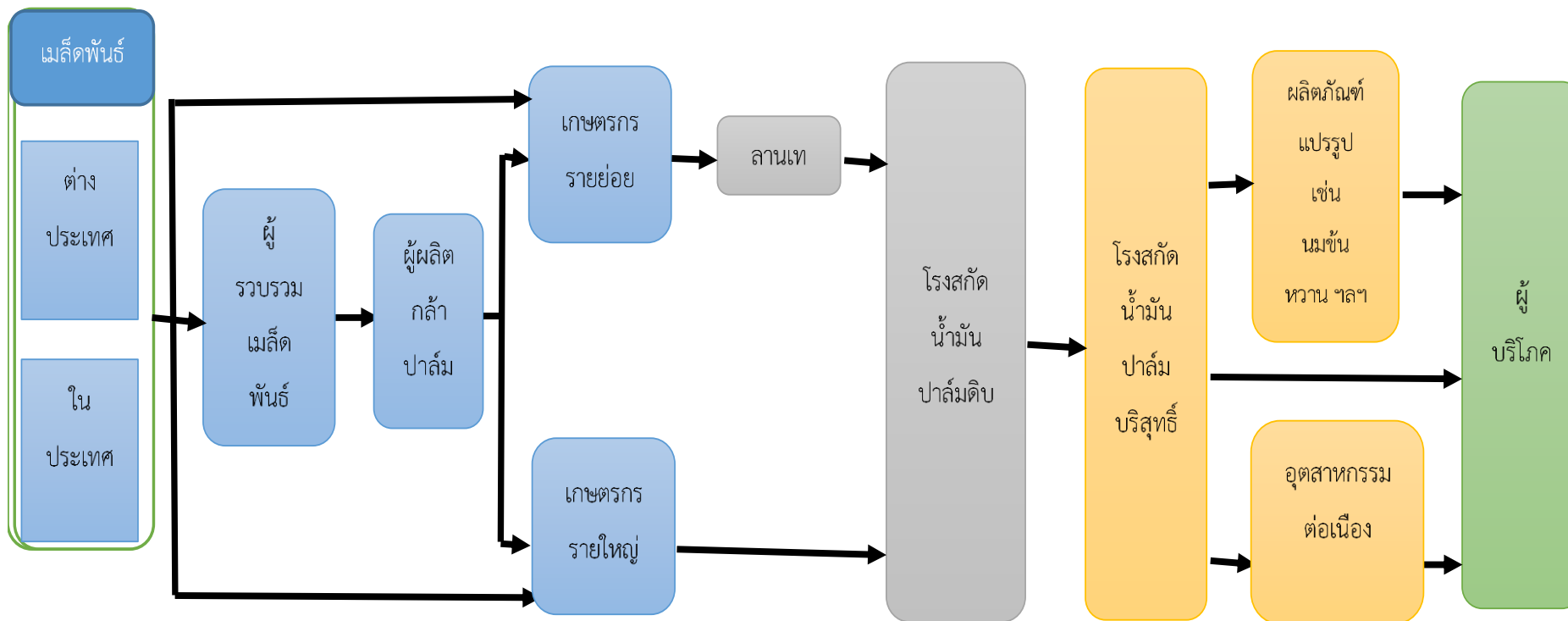
สำหรับกิจกรรมต้นน้ำในประเทศไทยเป็นส่วนของตลาดปาล์มน้ำมัน โดยเกษตรกรผู้ปลูกปาล์มน้ำมันในประเทศนำผลปาล์มขายให้แก่ลานเท หรือโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบโดยตรง และยังมีอุตสาหกรรมสำคัญที่เกี่ยวข้องคือ อุตสาหกรรมเมล็ดพันธุ์ปาล์ม อุตสาหกรรมปุ๋ยและยาฆ่าแมลง เป็นต้น ซึ่งมีจำนวนมากในประเทศไทย (จากการสัมภาษณ์)

ในส่วนของประเทศเมียนมาร์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในส่วนของต้นน้ำยังมีน้อย โดยในส่วนของพันธุ์ปาล์มน้ำมันนำเข้ามาจากประเทศมาเลเซียทางเรือ และปุ๋ยนำเข้ามาจากประเทศไทยทางรถบรรทุก

(2) อุตสาหกรรมกลางน้ำ

สำหรับอุตสาหกรรมกลางน้ำในประเทศไทย คือตลาดของน้ำมันปาล์มดิบ นั่นคือเมื่อลานเทรับซื้อปาล์มน้ำมันจากเกษตรกรจะส่งขายต่อไปให้กับโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบ ได้ผลิตภัณฑ์หลักคือน้ำมันปาล์มดิบซึ่งจะถูกส่งต่อไปยังโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ ดังนั้นอุตสาหกรรมเกี่ยวข้องที่สำคัญของอุตสาหกรรมกลางน้ำ คือ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสกัดน้ำมันปาล์ม เช่น โรงงานหีบน้ำมันปาล์ม โรงงานสกัดน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มขนาดใหญ่จำนวน 1 โรง และกำลังก่อสร้างเพิ่ม อีก 4 โรง

ในส่วนของประเทศเมียนมาร์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในส่วนของกลางน้ำยังมีน้อยมาก โดยโรงงานหีบน้ำมันปาล์ม มีการนำเข้าเครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ จากประเทศไทย



ภาพ 16 ห่วงโซ่อุปทานของปาล์มน้ำมัน

ที่มา: คณะผู้วิจัย

(3) อุตสาหกรรมปลายน้ำ

สำหรับอุตสาหกรรมปลายน้ำในประเทศไทย เป็นส่วนของตลาดน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ โดยโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์เมื่อได้เป็นผลิตภัณฑ์หลักออกมาเป็นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์จะส่งต่อไปยังผู้บริโภค และอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่างๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปน้ำมันพืช อุตสาหกรรมการทำครีม อุตสาหกรรมอาหารที่ใช้ไขมันปาล์ม อุตสาหกรรมทำเชื้อเพลิงจากผลผลิตของปาล์มรวมทั้งไบโอดีเซล

ในส่วนของประเทศเมียนมาร์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในส่วนของปลายน้ำยังมีน้อยมาก โดยมีโรงงานแปรรูปปาล์มน้ำมันเป็นสบู่ออยู่ที่เมืองย่างกุ้งเท่านั้น

กล่าวโดยสรุปเมื่อมองจากปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนในทุกด้านจะเห็นว่าในส่วนของเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จากอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนทั้งในส่วนของต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ พบว่าอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องกับประมงและการแปรรูปอาหารทะเล เช่น แพลลา หอยเชอรี่ โรงงานน้ำแข็ง โรงงานแช่แข็ง และโรงงานแปรรูปอาหารทะเล ประเทศไทยมีความเข้มแข็งที่จะช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมประมงและแปรรูปอาหารทะเลได้อย่างดี และในส่วนของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันพบว่าประเทศไทยมีอุตสาหกรรมที่สนับสนุนที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะช่วยสนับสนุนส่งเสริม หรือรองรับการผลิตได้เป็นอย่างดี เช่นกัน แต่ในส่วนของประเทศเมียนมาร์อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนทั้งในส่วนของต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ ของอุตสาหกรรมทั้งสอง พบว่าอุตสาหกรรมที่สนับสนุนยังมีน้อย เนื่องจากขาดแคลนเทคโนโลยีที่ทันสมัย

4.4 ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ โครงสร้างและการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry)

การศึกษาในครั้งนี้จะทำการวิเคราะห์ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ โครงสร้างและการแข่งขัน โดยจะมองที่ทรัพยากรธรรมชาติและอุตสาหกรรมที่สำคัญของพื้นที่เส้นทางด่านมะริด - สิงขร และบริเวณใกล้เคียง อันได้แก่ อุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.4.1 อุตสาหกรรมประมง

ประเทศไทยอยู่ใกล้แหล่งทำการประมงทั้งมหาสมุทรอินเดีย และมหาสมุทรแปซิฟิก และแรงงานไทยมีศักยภาพและความชำนาญในการทำการประมงและการแปรรูปอาหารทะเล ผู้ประกอบการไทยมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์ใหม่ ๆ ให้สะดวกและสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคมากขึ้นเป็นลำดับ ผู้ประกอบการไทยมีการใช้เทคโนโลยีในการผลิตที่มีมาตรฐาน ผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปของไทยได้รับการยอมรับจากทั่วโลก โดยเฉพาะเนื้อปลาบด (ซูริมิ) ของไทยได้รับการยอมรับด้านคุณภาพส่งผลให้ไทยเป็นผู้ส่งออกสำคัญอันดับ 2 ของโลกรองจากสหรัฐฯ และโอกาสทางการค้า EU ให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรแก่สินค้าประมงของไทย ส่งผลให้อัตราภาชี้นำเข้าลดลง และโรคระบาดที่เกิดขึ้นในหลายภูมิภาคทั่วโลก รวมทั้งกระแสห่วงใยในสุขภาพ ทำให้ผู้บริโภคหันมารับประทานอาหารทะเลมากขึ้น อาหารทะเลแช่แข็งสอดคล้องกับวิถีชีวิตของผู้บริโภคยุคปัจจุบันที่ต้องการความสะดวกสบาย แต่สินค้ายังคงความสดและรสชาติใกล้เคียงกับอาหารทะเลสด และในปัจจุบันยังมีการรวมกลุ่มในระดับอุตสาหกรรม เช่น สมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย สมาคมกุ้งไทย สมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูป สมาคมอุตสาหกรรมทูน่าไทย สมาคมผู้ผลิตอาหารสัตว์ไทย สมาคมผู้ผลิตปลาป่นไทย สมาคมการประมงนอกน่านน้ำไทย และสมาคมการประมงแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน แต่ปัญหาที่พบประเทศไทยยังคงขาดแคลนวัตถุดิบและด้อยคุณภาพ

เนื่องจากปัจจุบันทรัพยากรจากแหล่งน้ำธรรมชาติเริ่มร่อยหรอและมีการปนเปื้อนของโลหะหนัก ขณะที่การเพาะเลี้ยงปลา ปู และหอย น้ำเค็ม ยังมีไม่มากนักส่งผลให้ไทยต้องพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบเป็นสำคัญ และปัญหาด้านสุขอนามัยของแหล่งวัตถุดิบ และสถานที่ที่เกี่ยวข้องของ อาทิ สะพานปลา เรือประมง ตลาดกลางทำเทียบเรือ และโรงงานแปรรูปขนาดเล็ก ยังไม่ได้มาตรฐาน ส่งผลกระทบต่อคุณภาพวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ในด้านการแข่งขัน ประเทศคู่แข่งมีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าไทย โดยเฉพาะอินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ที่มีแหล่งวัตถุดิบของตนเอง ขณะที่ไทยยังต้องพึ่งพาการนำเข้าเป็นหลัก โดยเฉพาะปลาหมึก ทำให้มีความเสี่ยงสูงจากความไม่แน่นอนของปริมาณวัตถุดิบ และส่งผลต่อราคาหากเกิดความผันผวนใดๆ ขึ้น

ในส่วนของประเทศเมียนมาร์มีวัตถุดิบจากอุตสาหกรรมประมงอยู่มาก ที่เมืองมะริดติดน่านน้ำทะเลอันดามัน ตั้งแต่ทวายลงมาจนถึงเกาะสอง มีเกาะต่าง ๆ อยู่กว่า 1,300 กว่าเกาะ เป็นตัวบังลม บังมรสุมให้กับชายฝั่งทะเล ชายฝั่งจึงมีสัตว์น้ำที่มีมูลค่าอยู่ตามชายเกาะ การที่มีเกาะเยอะทำให้ประเทศเมียนมาร์มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ แต่ประเทศเมียนมาร์ยังมีปัญหาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ไฟฟ้าไม่เพียงพอในการป้อนให้โรงงานอุตสาหกรรม และยังขาดแคลนเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการเพิ่มมูลค่าสินค้า

4.4.2 อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

ปัจจุบันไทยเป็นหนึ่งในไม่กี่ประเทศที่สามารถเพาะปลูกปาล์มน้ำมันได้ และมีฐานะเป็นผู้ผลิตปาล์มน้ำมันรายใหญ่อันดับ 3 ของโลก รองจากอินโดนีเซีย และมาเลเซีย แม้ยังมีผลผลิตทิ้งห่างกับทั้งสองประเทศอยู่มาก แต่มาตรฐานการผลิตน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ของไทยถือว่าสูงสุดในอาเซียน เนื่องจากน้ำมันที่ได้มีลักษณะใสไม่มีตะกอน และไม่เป็นไข ทั้งปาล์มน้ำมันยังเป็นหนึ่งในพืชเศรษฐกิจหลักสำคัญของประเทศไทย ทำให้ได้รับการส่งเสริมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของภาครัฐ แต่ด้านต้นทุนการเพาะปลูกปาล์มน้ำมันของไทยอยู่ในระดับสูง เนื่องจากชาวสวนปาล์มส่วนใหญ่เป็นเกษตรกรรายย่อย พื้นที่ปลูกปาล์มน้ำมันมีขนาดเล็ก ส่งผลให้ผลผลิตต่อไร่ต่ำและต้นทุนการผลิตสูง ต้นทุนน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ของไทยยังสูงกว่ามาเลเซีย เพราะการผลิตของไทยส่วนใหญ่เน้นเพื่อบริโภคโดยตรง จึงต้องแยกไขมากกว่าน้ำมันปาล์มที่ผลิตในมาเลเซียซึ่งเน้นใช้ในอุตสาหกรรมต่างๆ เป็นหลักปาล์มน้ำมันของประเทศไทยให้ผลผลิตไม่สม่ำเสมอ ขึ้นอยู่กับปริมาณน้ำฝนในแต่ละช่วงเป็นสำคัญ ทำให้โรงกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์วางแผนการผลิตระยะยาวได้ไม่ดีเท่าที่ควรเป็น และน้ำมันปาล์มยังเป็นสินค้าที่ถูกทดแทนได้ง่าย เมื่อราคาน้ำมันปาล์มสูงขึ้นมาก ผู้บริโภคก็พร้อมที่จะเปลี่ยนไปบริโภคน้ำมันพืชชนิดอื่นซึ่งราคาใกล้เคียงแทน แนวโน้มความต้องการผลิตภัณฑ์ส่วนเหลือจากการผลิตน้ำมันปาล์ม เช่น กะลาปาล์ม และทะลายปาล์ม เพื่อใช้ในการผลิตไฟฟ้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ส่งผลให้โรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการจำหน่ายส่วนเหลือจากการผลิตน้ำมันปาล์ม และหากผู้ประกอบการมีความพร้อมด้านวัตถุดิบและเงินทุน สามารถลงทุนตั้งโรงไฟฟ้าชีวมวลเพื่อจำหน่ายกระแสไฟฟ้าเป็นรายได้อีกทางหนึ่ง

ในส่วนของประเทศเมียนมาร์ การปลูกปาล์มน้ำมันกำลังได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล ส่งผลให้มีการดำเนินนโยบายขยายพื้นที่และสนับสนุนการเพาะปลูกปาล์มน้ำมัน ปัจจุบันในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีการให้สัมปทานการปลูกปาล์มน้ำมัน ประมาณ 300,000 เอเคอร์ (ประมาณ 750,000 ไร่) มีผลผลิตน้ำมันปาล์มจากการหีบน้ำมันปาล์ม ประมาณ 15 ตัน ต่อไร่ ต้นทุนในการปลูกปาล์มน้ำมันของประเทศเมียนมาร์ยังสูง เนื่องจากต้องนำเข้าพันธุ์จากประเทศมาเลเซีย และนำเข้าปุ๋ยจากประเทศไทย ปัญหาที่พบส่วนใหญ่มาจากการขาดแคลนเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการแปรรูป

กล่าวโดยสรุปเมื่อพิจารณาปัจจัยด้านยุทธศาสตร์ โครงสร้างและการแข่งขัน ทั้งในส่วนของ อุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน ในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้าน สิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สามารถพูดได้ว่าในอุตสาหกรรมทั้งประมงและปาล์มน้ำมัน ผู้ประกอบการไทยมีความพร้อมในด้านการลงทุนและมีความสามารถในการแข่งขัน และในปัจจุบันยังมีการรวมกลุ่มระดับ อุตสาหกรรม เพื่อการเพิ่มศักยภาพของโครงสร้างและการแข่งขัน แต่ในส่วนของต้นทุนน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ของ ประเทศไทยยังสูงกว่าประเทศมาเลเซีย ในส่วนของประเทศเมียนมาร์มีความพร้อมในด้านเป็นผู้ผลิตวัตถุดิบ แต่ยังขาดแคลนในด้านเทคโนโลยีการแปรรูปเพิ่มมูลค่าที่ทันสมัย

4.5 รัฐบาล (Government)

ในการวิเคราะห์ปัจจัยด้านรัฐบาลจะพิจารณาถึง นโยบายสนับสนุนของรัฐด้านการค้า การส่งเสริม ตลาดทุน การลงทุน การส่งเสริมทางด้านการวิจัยและพัฒนา การกำหนดนโยบายด้านการลงทุนจาก ต่างประเทศและอิทธิพลจากความต้องการของภาครัฐ รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ส่งเสริมให้เกิด อุตสาหกรรมที่สนับสนุนเกี่ยวเนื่องกัน ดังนี้

4.5.1 นโยบายสนับสนุนด้านการค้า

จากการศึกษาพบว่ามียุทธศาสตร์สำคัญที่สนับสนุนในด้านการค้าอยู่หลายยุทธศาสตร์ ซึ่ง ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) มีเป้าหมายในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการ แข่งขันในอนาคต โดยมีกลยุทธ์หลักในการส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองพื้นที่ ชายแดน การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวร และ สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะ สัมพันธ์กับยุทธศาสตร์การค้าชายแดนที่มีเป้าหมายในการยกระดับด้านการค้าชายแดนเพื่อเพิ่มขีด ความสามารถ ในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานมีนโยบายในการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลโดยตรงกับการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย (บทที่ 4)

นอกจากนี้ยังมียุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรสงคราม เพชรบุรี สมุทรสาคร) ซึ่งมีนโยบายที่เร่งฟื้นฟูความสัมพันธ์และการพัฒนาความร่วมมือกับ ประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติ อีกทั้งยังพิจารณาจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่ที่มี ศักยภาพโดยให้ความสำคัญต่อจังหวัดชายแดนเพื่อส่งเสริมการค้า ซึ่งนโยบายดังกล่าวมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับด้านสิงขรโดยตรงเนื่องจากด้านสิงขรอยู่ในเขตพื้นที่ของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ที่จะช่วยส่งเสริมให้ เป้าหมายของการพัฒนายุทธศาสตร์ดังกล่าวได้เป็นอย่างดี อันเนื่องมาจากทรัพยากรในเขตพื้นที่มะริด - ด้าน สิงขร คือ ประมงและปาล์มน้ำมันมีปริมาณมาก ในด้านศักยภาพของไทยมีเทคโนโลยี ทรัพยากรบุคคลที่มี ความรู้ และโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปวัตถุดิบกระจายอยู่ในทุกจังหวัด หากมีการบริหารจัดการในการนำ ทรัพยากรในพื้นที่มาแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าแล้ว ยังสามารถบรรลุเป้าหมายในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมงเพื่อการส่งออกตลอดห่วงโซ่อุปทานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการสร้าง รายได้ให้แก่กลุ่มจังหวัดและประเทศมากขึ้น (บทที่ 4)

4.5.2 นโยบายด้านการส่งเสริมการลงทุน

นโยบายที่สำคัญของเมียนมาร์คือ นโยบายด้านการพัฒนาประเทศของพม่า : แผนพัฒนา 30 ปี (พ.ศ. 2543/4 – 2573/4) ซึ่งมีทั้งนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของพม่าระยะเวลา 30 ปี โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาจากภาคเกษตรกรรมไปสู่การเป็นประเทศอุตสาหกรรม โดยมีนโยบายที่ส่งเสริมให้ต่างชาติเข้ามาลงทุน 9 กิจการ ได้แก่ ด้านเกษตรกรรม ด้านปศุสัตว์และประมง ด้านป่าไม้ ด้านเหมืองแร่ ด้านพลังงาน ด้านการผลิต ด้านการท่องเที่ยว ด้านการคมนาคมและการสื่อสารและกิจการร่วมทุนกับรัฐบาลหรือรัฐวิสาหกิจ อีกทั้งยังมีการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมของพม่า (Industrial Zones) กระจายพื้นที่ไปทั่วทั้งประเทศ ข้อสำคัญคือการใช้ประโยชน์ที่ดินรัฐบาลเมียนมาร์ที่อนุญาตให้เช่าที่ดินเพื่อการเกษตรโดยมีการยกเว้นค่าธรรมเนียมอีกด้วย (บทที่ 4)

เมื่อมองปัจจัยด้านรัฐบาลจะเห็นว่ามีนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ส่งเสริมด้านการค้าระหว่างประเทศและด้านการลงทุนซึ่งจะก่อให้เกิดการพัฒนาในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และยังส่งเสริมอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ยุทธศาสตร์พัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ในการยกระดับด้านสิงขรเป็นด่านถาวร รวมถึงแผนพัฒนา 30 ปี ของประเทศเมียนมาร์ เป็นต้น

4.6 เหตุสุตวิสัย หรือโอกาส (Chance)

จากการวิเคราะห์พบว่าโอกาสที่มีบทบาทช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้น มีดังต่อไปนี้

4.6.1 การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) กำลังจะเกิดขึ้นในปลายปี พ.ศ. 2558 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อจะทำให้เกิดการเป็นตลาดเดียว (Single Market) และมีฐานการผลิตร่วมกัน (Single Product Base) เป็นการเปิดเสรีทางการค้า การบริการ การลงทุนและการเคลื่อนย้ายแรงงาน โดยการลดภาษีทางการค้าให้เป็นศูนย์และขจัดอุปสรรคหรือการกีดกันทางการค้าในด้านอื่นๆ ให้หมดไป และเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่อยู่ในกลุ่มให้อยู่ในระดับที่ทัดเทียมกัน เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เอื้อต่อการค้าชายและการลงทุน เป็นต้น และเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่มอย่างเท่าเทียมกันโดยลดช่องว่างและความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิก และเพื่อเชื่อมโยงอาเซียนให้เข้ากับเศรษฐกิจโลก เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) ระหว่างกลุ่ม AEC กับประเทศคู่เจรจาต่างๆ

การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) นั้น มีผลกระทบ คือ จะช่วยให้ปริมาณการค้าทั้งในประเทศ การค้าชายแดนและการค้าต่างประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นมากเนื่องจากขนาดทุนที่ใหญ่จากหลากหลายประเทศ จะทำให้ขนาดของตลาดใหญ่ขึ้นตามไปด้วย จะทำให้มีผู้ประกอบการที่เป็นทุนข้ามชาติที่เข้ามาลงทุนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และฝั่งพม่าบริเวณเส้นทางมะริด - ด้านสิงขร และจะมีผู้ประกอบการของไทยเข้าไปลงทุนในฝั่งพม่าบริเวณเส้นทางมะริด - ด้านสิงขร ซึ่งจะกดดันทำให้ผู้ประกอบการทั้งฝั่งไทยและฝั่งพม่าต้องเร่งปรับตัวและพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการให้ทัดเทียมกับสินค้าของผู้ประกอบการที่เป็นทุนข้ามชาติที่เข้ามา

ลงทุนในบริเวณเส้นทางมะริด - ด้านสิงขร แต่จากการการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) นั้น จะทำให้เกิดการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและการดำเนินงานและยกระดับคุณภาพสินค้าและบริการสู่ระดับมาตรฐานสากลทั้งยังช่วยพัฒนาทักษะและยกระดับคุณภาพฝีมือแรงงาน และจะเกิดการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น

เมื่อพิจารณาถึงการเตรียมความพร้อมของประเทศเกี่ยวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ที่ได้ลงนาม เมื่อปี พ.ศ.2546 (ค.ศ.2003) เพื่อให้เกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ภายในปี พ.ศ.2563 (ค.ศ.2020) และในปี พ.ศ. 2550 (ค.ศ.2007) เร่งรัดการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี พ.ศ.2558 (ค.ศ.2015) โดยเป้าหมายของ AEC เพื่อมุ่งให้อาเซียนเป็นตลาด และฐานการผลิตเดียว (Single Market and Single Production Base) มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานมีฝีมืออย่างเสรี การศึกษาวิจัยโครงการความเป็นไปได้และความเหมาะสมสำหรับอุตสาหกรรมที่เหมาะสมบริเวณตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จึงมีความสอดคล้องกับการพัฒนาและสร้างสมดุลของเศรษฐกิจระหว่างสองประเทศ สำหรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สำหรับแนวทางดำเนินงานเพื่อนำไปสู่การเป็น AEC เพื่อเปิดเสรีการค้าสินค้า และการบริการ สำคัญ 12 สาขา ในการนำร่อง และส่งเสริมการ Outsourcing หรือ การผลิตสินค้า โดยใช้วัตถุดิบ และชิ้นส่วนที่ผลิตภายในอาเซียน ซึ่งเป็นไปตามแผนดำเนินการเพื่อมุ่งไปสู่การเป็น AEC และได้รับมอบหมายให้ประเทศต่างๆ ทำหน้าที่ รับผิดชอบเป็นผู้ประสานงานหลัก (Country Coordinators) ดังนี้

เมียนมาร์	สาขา	ผลิตภัณฑ์เกษตร ประมง
มาเลเซีย	สาขา	ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ
อินโดนีเซีย	สาขา	ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์ไม้
ฟิลิปปินส์	สาขา	อิเล็กทรอนิกส์
สิงคโปร์	สาขา	เทคโนโลยีสารสนเทศ สุขภาพ
ไทย	สาขา	การท่องเที่ยว การบิน
เวียดนาม	สาขา	โลจิสติกส์

โดยกรอบของแผนการดำเนินงาน (Road Map) ใน 12 สาขาสำคัญ มีดังนี้

1. การเร่งลดภาษีสินค้าใน 9 สาขา (ผลิตภัณฑ์เกษตร/ ประมง/ ผลิตภัณฑ์ไม้/ ผลิตภัณฑ์ยาง/ สิ่งทอ/ ยานยนต์/ อิเล็กทรอนิกส์/ เทคโนโลยีสารสนเทศ/ สาขาสุขภาพ) ให้เร็วขึ้นจากกรอบอาฟตา 3 ปี โดยอาเซียน 6- 2550 – 2553 และอาเซียนใหม่ (CLMV) 2555- 2558

2. การขจัดมาตรการที่มีใช้ภาษี โดยการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ WTO ในเรื่องอุปสรรคทางเทคนิคมาตรฐานสุขอนามัย และการขออนุญาตนำเข้า รวมทั้งพัฒนาแนวทางในการดำเนินงานที่เหมาะสมในเรื่องดังกล่าวสำหรับประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อนำไปสู่การลดหรือเลิก มาตรการที่เป็นอุปสรรคทางการค้า

3. การปรับปรุงกฎว่าด้วยด้วยแหล่งกำเนิดสินค้าให้มีความโปร่งใส มาตรฐานที่เป็นสากล และอำนวยความสะดวกให้แก่เอกชนมากขึ้น อาทิการจัดทำกฎการค้าแหล่งกำเนิดสินค้าโดยวิธีการแปรสภาพอย่างเพียงพอ (Substantial Transformation) และกฎการค้าแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียนแบบสะสมบางส่วนมาใช้เป็นทางเลือกสำหรับคำนวณแหล่งกำเนิดสินค้า

4. การค้าบริการ ตั้งเป้าหมายการเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการอย่างชัดเจน เพื่อให้การค้าบริการของอาเซียนเป็นไปอย่างเสรีมากขึ้น และพัฒนาระบบการยอมรับร่วมกัน (Mutual Recognition Arrangements:

MRAs) เพื่ออำนวยความสะดวกในการประกอบวิชาชีพในสาขาบริการ รวมทั้งส่งเสริมการร่วมลงทุนของอาเซียนไปยังประเทศที่สาม

5. การลงทุน เร่งเปิดเสรีสาขาการลงทุนภายใต้กรอบความตกลงด้านการลงทุนของอาเซียน (Framework Agreement on the ASEAN Investment Area: AIA) โดยการลด/ยกเลิกข้อจำกัดด้านการลงทุนต่างๆส่งเสริมการร่วมลงทุนในสาขาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และสร้างเครือข่ายด้านการลงทุนของอาเซียนที่มีประสิทธิภาพ

6. การอำนวยความสะดวกด้านพิธีการด้านศุลกากร ให้เริ่มใช้ระบบพิกัดอัตราศุลกากรฮาร์โมนไนซ์อาเซียน (AHTN) ในการค้าระหว่างอาเซียนกับประเทศนอกกลุ่ม (Extra – ASEAN Trade) และพัฒนาระบบพิธีการศุลกากร Single Window เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการค้าให้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งพัฒนาเอกสารด้านการค้าและศุลกากรให้มีความเรียบง่ายและสอดคล้องกัน

7. การพัฒนามาตรฐาน และความสอดคล้องของผลิตภัณฑ์ พัฒนาการยอมรับมาตรฐานซึ่งกันและกัน (MRA) ในด้านคุณภาพสินค้า การตรวจสอบ การออกใบรับรอง และปรับปรุงเกณฑ์/ กฎระเบียบ/ ข้อกำหนดสำหรับผลิตภัณฑ์สาขาต่างๆให้มีความสอดคล้องกันมากยิ่งขึ้น

8. การเคลื่อนย้ายของนักธุรกิจ ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ประกอบวิชาชีพ แรงงานมีฝีมือ และผู้มีความสามารถพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ธุรกิจ อาทิ การปรับประสานพิธีการตรวจลงตรา การจัดทำ ASEAN Business Card และการเร่งพัฒนา มาตรฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้ามาประกอบวิชาชีพของผู้เชี่ยวชาญ ผู้ประกอบวิชาชีพ แรงงานมีฝีมือ และผู้มีความสามารถภายในอาเซียน

จะเห็นได้ว่าสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ประสานงานหลักเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์เกษตรและประมง ซึ่งแหล่งทรัพยากรทางทะเลของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ในเขตตะนาวศรีมีศักยภาพค่อนข้างสูง ที่สำคัญมีท่าเรือที่สำคัญในเขตตะนาวศรี คือ ท่าเรือทวายและท่าเรือเมืองมะริด ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วท่าเรือทวายจะเน้นที่อุตสาหกรรมหนักเป็นส่วนใหญ่ และจังหวัดที่เหมาะสมในด้านภูมิประเทศและการติดต่อค้าขายกับท่าเรือเมืองมะริด คือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยมีด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนระหว่างทั้งสองประเทศอยู่ในปัจจุบัน

4.6.2 โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

ปัจจุบันพื้นที่บริเวณเส้นทางด่านสิงขร-มะริดนั้น ยังไม่ได้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งหลักตามแนวความคิด Economic Corridor แต่ก็อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับเส้นทางตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ซึ่งเชื่อมโยงไทย – กัมพูชา – เวียดนาม ในอนาคตนั้นพื้นที่บริเวณเส้นทางด่านสิงขร-มะริด อาจจะเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สามารถเชื่อมโยงประเทศเมียนมาร์เข้ากับเส้นทางตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ก็เป็นไปได้ ซึ่งโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) จะมีผลกระทบกับพื้นที่บริเวณเส้นทางมะริด - ด่านสิงขรนั้น ในด้านการปรับปรุงกฎระเบียบการผ่านแดนของสินค้าและผู้โดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งการจัดหาแหล่งเงินทุนจากประเทศที่สามเพื่อสนับสนุนแผนงาน/โครงการ ให้เกื้อหนุนต่อการค้าการลงทุน มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งที่มีศักยภาพสูง โดยจะมีการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งเพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการลำเลียงขนส่งและกระจายสินค้าเพื่อเอื้อประโยชน์ทางการค้าระหว่างกันและสร้างความมั่งคั่งให้แก่ประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวด้านการค้าการลงทุนอุตสาหกรรมบริการและการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาความ

ร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกันและการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

4.6.3 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี – เจ้าพระยา - แม้โขง (ACMECS)

ความคิดเกี่ยวกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจรอบ ACMECS ประเทศสมาชิกได้มีการออกปฏิญญา-พุกาม (Pagan Dilation) และแผนปฏิบัติการ (Plan of Action) ครอบคลุมความร่วมมือ 8 สาขา ได้แก่ (1) การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน (2) ความร่วมมือด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม (3) การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม (4) การท่องเที่ยวและ (5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (6) ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน (7) ความร่วมมือด้านสาธารณสุข (8) ความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะมีผลกระทบพื้นที่บริเวณเส้นทางมะริด - ด้านสิงขร โดยจะทำให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้าบริการและเงินทุนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านการขจัดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาสิ่งแวดล้อมที่เอื้ออำนวยทั้งในด้านกฎหมายและด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การจัดตั้ง One - Stop Services บริเวณด่านชายแดน และยังเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตบนพื้นฐานของความสามารถเปรียบเทียบ มีการวิจัยและพัฒนาและการแบ่งปันความรู้และข้อมูลข่าวสาร และมีการส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนไทยเข้าไปทำการเกษตรและปศุสัตว์ในประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะสัญญาจ้างผลิตและรับซื้อผลผลิต (Contract Farming) โดยผลผลิตที่รับซื้อไว้จะนำเข้ามาใช้บริโภคภายในประเทศไทยและนำไปแปรรูปเพื่อการส่งออกไปยังประเทศที่สาม และยังมี การดำเนินการร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมในประเทศเพื่อนบ้านรองรับการย้ายฐานการผลิตของภาคเอกชนไทยในอนาคต มีความร่วมมือด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวทั้งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและนักท่องเที่ยวจากนอกภูมิภาคประเทศสมาชิก มีการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าการลงทุนการผลิตและการท่องเที่ยวโดยเน้นการพัฒนาเส้นทางคมนาคม มีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ร่วมกันเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประชาชนและสถาบันต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการแข่งขันในความร่วมมือต่าง ๆ ของ ACMECS มีการเพิ่มขีดความสามารถในด้านอุตสาหกรรมและพัฒนาพลังงานทดแทนและการอนุรักษ์พลังงาน ตัวอย่างโครงการ เช่น การจัดตั้งนิคม-อุตสาหกรรมบริเวณชายแดนและโครงการสาธิตจัดทำต้นแบบพลังงานชีวภาพในประเทศสมาชิก ส่งเสริมความร่วมมือมีการระหว่างกันในการป้องกันและการสร้างเครือข่ายเฝ้าระวังโรคระบาดร้ายแรงต่าง ๆ รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการถ่ายทอดความรู้ความร่วมมือด้านสาธารณสุขโดยการป้องกันและแก้ไขการระบาดของโรคภายในกลุ่ม และมีการส่งเสริมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในอนุภูมิภาคอย่างยั่งยืน

4.6.4 ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC)

ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจเป็นการสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกันและส่งเสริมผลประโยชน์ร่วมกันทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยีและความช่วยเหลือระหว่างประเทศสมาชิกในรูปแบบของการฝึกอบรมรวมถึงการค้นคว้าวิจัยและการกระชับความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อใช้ประโยชน์จากภาคกีธรรมและอุตสาหกรรม การขยายการค้าและการลงทุน ตลอดจนปรับปรุงการสื่อสารและการคมนาคมเพื่อยกระดับความเป็นอยู่ของประชากรในภูมิภาคและส่งเสริมความร่วมมือที่ใกล้ชิดกับองค์การระหว่าง

ประเทศ โดยจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่บริเวณเส้นทางมะริด - ด้านสิงขร คือ จะมีการเปิดเสรีการค้าสินค้า เป็นการเปิดการค้าเสรีระหว่างประเทศสมาชิกมีกรอบเวลาของการลดหรือยกเลิกภาษีศุลกากรตามที่ระบุไว้ในกรอบความตกลง ฯ

จากการศึกษาถึงโอกาสพบว่ามียุทธศาสตร์ อันได้แก่ การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (ACMECS) และความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) ซึ่งเป็นความร่วมมือในระดับอนุภาคเป็นนโยบายช่วยส่งเสริมให้เกิดศักยภาพอุตสาหกรรมในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์-ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

นอกจากนี้จากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิยังพบว่า สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ได้ให้ความสำคัญในการกำหนดเขตการใช้ประโยชน์พื้นที่เป้าหมายแสดงพื้นที่ที่กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินดังภาพ 17 จะเห็นได้ว่าเมืองมะริดตั้งอยู่ในเขตพื้นที่มณฑลตะนาวศรีและมีพื้นที่สีเหลืองที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ที่กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Protected Areas) ที่กำหนดให้พื้นที่นี้เป็นพื้นที่ปลูกการทำเกษตรกรรมภายในประเทศ โดยพื้นที่ในเขตตะนาวศรีมีข้อกำหนดในการพืชเศรษฐกิจที่สำคัญคือ ปาล์มน้ำมันและยางพารา (Istituto Oikos and Biodiversity And Nature Conservation Association: BANCA, 2011) ทั้งนี้เมียนมาร์ได้ประกาศให้สัมปทานระยะยาวในการปลูกพืชด้านการเกษตรโดยเฉพาะปาล์มน้ำมันและยางพาราในย่านเขตตะนาวศรีนับล้านไร่ ซึ่งโดยสภาพพื้นที่ที่มีความน่าสนใจมากเหมาะแก่การปลูกปาล์ม หรือยางพารา (ธนิต, 2555) แต่ถ้าหากพิจารณาเฉพาะในเส้นทางมะริด - ด้านสิงขรแล้วจะพบว่าพืชเศรษฐกิจที่สำคัญในเส้นทางนี้คือ ปาล์มน้ำมัน

และเนื่องด้วยเมืองมะริดยังเป็นเขตอุตสาหกรรมที่รัฐบาลเมียนมาร์กำหนดให้เป็นศูนย์กลางการประมงและอุตสาหกรรมประมงครบวงจร (พรพิมล, 2552) อีกทั้งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้ระบุไว้ว่าเมืองมะริด ปัจจุบันเป็นเมืองท่าทางการประมงและเป็นศูนย์กลางการค้าไข่มุกที่สำคัญของเขตตะนาวศรี นอกจากนี้ทางการเมียนมาร์ยังมีแผนในการพัฒนาหมู่เกาะมะริดให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคตด้วย เมียนมาร์มีมูลค่าการส่งออกสินค้ามายังประเทศไทยมากที่สุดและมีการค้าชายแดนตามแนวจังหวัดต่างๆ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และ สถาบันเอเชียศึกษา, 2554) ทำให้อุตสาหกรรมประมงเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของเส้นทางมะริด - ด้านสิงขร

ปัจจุบันนักลงทุนจากประเทศไทยเข้าไปยังประเทศเมียนมาร์จำนวนมากแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจที่แน่นแฟ้นรวมถึงคู่ทางในการลงทุนยังประเทศเมียนมาร์เนื่องจากเป็นประเทศที่ทรัพยากรธรรมชาติมากมายรวมถึงแรงงานที่มีค่าจ้างที่ต่ำเมื่อเทียบกับค่าแรงในประเทศ ปัจจุบันเมียนมาร์กำลังฟื้นฟูความสัมพันธ์กับต่างประเทศเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมและการส่งออกของประเทศเพื่อให้ประเทศสามารถพัฒนาได้ตามแผนพัฒนาที่วางไว้ทั้งระยะยาวและระยะสั้นโดยเส้นทางจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์สามารถเชื่อมต่อกับเมืองมะริด มณฑลตะนาวศรีของเมียนมาร์ การเชื่อมโยงดังกล่าวจะทำให้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ของไทยสามารถเชื่อมศักยภาพทั้งในด้านการค้า การท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมเกษตรที่เป็นจุดแข็งของประจวบคีรีขันธ์ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และ สถาบันเอเชียศึกษา, 2554)

แม้ข้อมูลทางด้านสถิติของทรัพยากรที่ได้กล่าวถึงยังไม่ได้ระบุตัวเลขที่แน่ชัดอันเนื่องมาจากข้อมูลตัวเลขยังคงเป็นแหล่งข้อมูลของเมียนมาร์ซึ่งยังไม่ได้ระบุปริมาณของทรัพยากรดังกล่าวที่ชัดเจนในแต่ละปี แต่จากการลงพื้นที่สำรวจเบื้องต้น สัมภาษณ์ผู้ที่มองเห็นโอกาสในการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศในพื้นที่นี้ ข้อมูลจากภาครัฐและนักวิจัยในประเทศที่ได้ทำการศึกษาโดยรวมแล้วสามารถวิเคราะห์ได้ว่าจากข้อมูลพื้นฐาน

ทั่วไปของพื้นที่โดยรอบเมืองมะริดประกอบกับการพิจารณาพื้นที่ในเส้นทางจากเมืองมะริดสู่ด่านสิงขร จะพบว่าแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญของเมียนมาร์ในเส้นทางมะริด – ด้านสิงขร คือ ทรัพยากรประมงและปาล์มน้ำมัน

สิ่งสำคัญคือการศึกษาที่ประเทศไทยควรมองหาโอกาสความร่วมมือในการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนำทรัพยากรประมงและปาล์มน้ำมัน มาใช้ให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการไทยในการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพในการเป็นผู้ผลิต แปรรูปและส่งออกผลิตภัณฑ์ให้แก่ผู้ประกอบการที่ต้องการลงทุนต่อไป

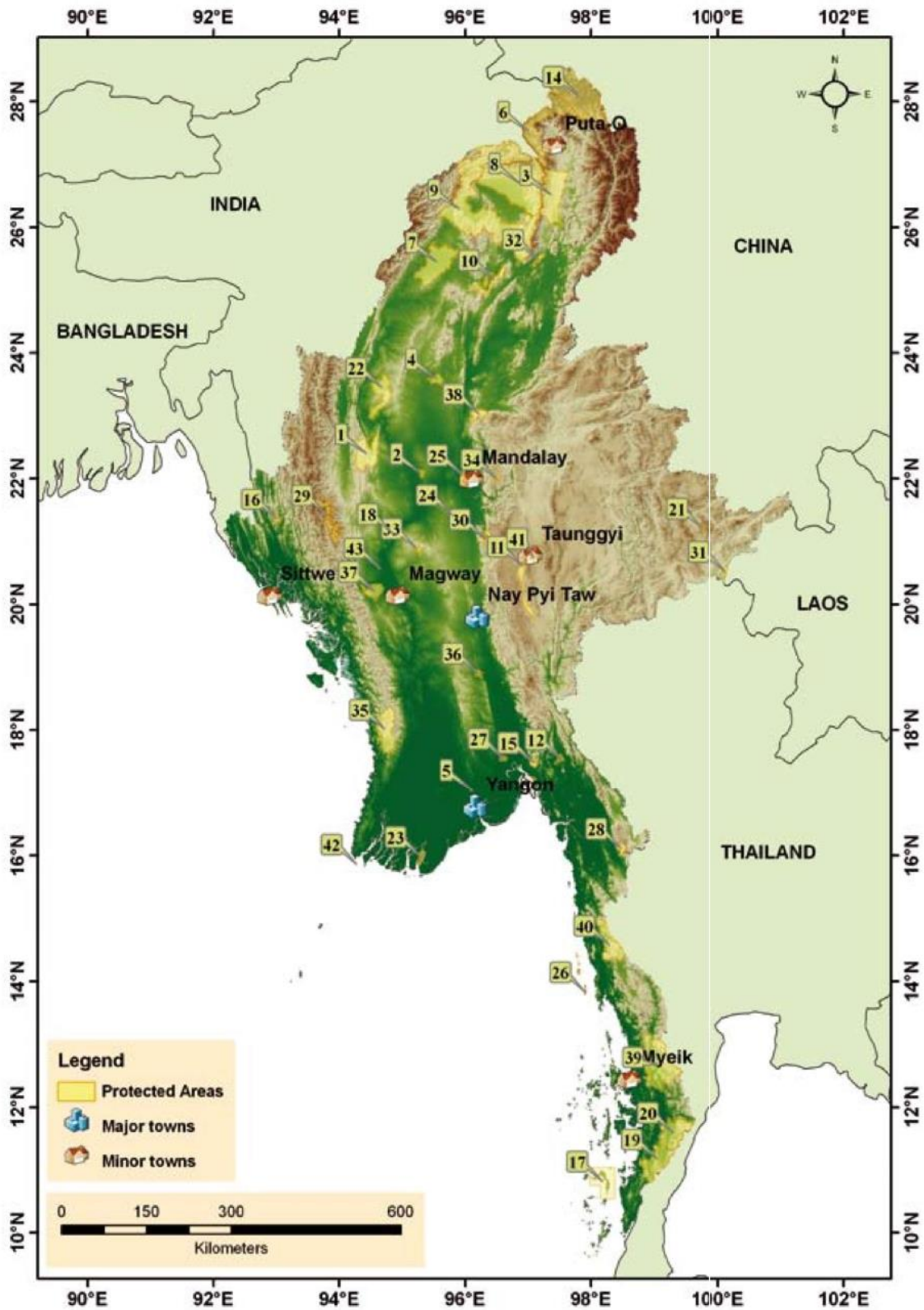
ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากปัจจัยหลักที่แวดล้อมทั้ง 4 ด้าน คือ ปัจจัยด้านการผลิต ปัจจัยด้านอุปสงค์ ปัจจัยด้านยุทธศาสตร์โครงสร้างและการแข่งขัน และปัจจัยด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน รวมทั้งวิเคราะห์ถึงผลกระทบจากปัจจัยภายนอกอันได้แก่บทบาทของภาครัฐและโอกาสต่างๆ รวมถึงข้อมูลสนับสนุนต่างๆ เพื่อหาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จึงสามารถสรุปได้ว่าหากด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เปิดเป็นด่านถาวร อุตสาหกรรมที่จะมีศักยภาพในเส้นทางนี้คือ อุตสาหกรรมประมงและอาหารทะเลแปรรูป และอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน ซึ่งสามารถสรุปเหตุผลสำคัญได้ดังแสดงในภาพ 18

ตารางที่ 13 รายการของพื้นที่คุ้มครองการใช้ประโยชน์ที่ดิน (List of Myanmar Protected Areas)

ID	Site name	National Designation	Status	Establishment Year	Area (km ²)
1	Alaungdaw Kathapa	National Park	Designated	1989	1597.62
2	Bawditataung	Nature Reserve	Proposed	2008	72.52
3	Bumhphabum	Wildlife Sanctuary	Designated	2004	1854.43
4	Chatthin	Wildlife Sanctuary	Designated	1941	269.36
5	Hlawga	Wildlife Park	Designated	1989	6.24
6	Hponkanrazi	Wildlife Sanctuary	Designated	2003	2703.95
7	Htamanthi	Wildlife Sanctuary	Designated	1974	2150.73
8	Hukaung Valley	Wildlife Sanctuary	Designated	2004	6371.37
9	Hukaung Valley (Extension)	Wildlife Sanctuary	Designated	2004	15431.16
10	Indawgyi Lake	Wildlife Sanctuary	Designated	2004	814.99
11	Inlay Lake	Wildlife Sanctuary	Designated	1985	641.90
12	Kahilu	Wildlife Sanctuary	Designated	1928	160.56
13	Kelatha	Wildlife Sanctuary	Designated	1942	23.93
14	Khakaborazi	National Park	Designated	1998	3812.46
15	Kyaikhtiyoe	Wildlife Sanctuary	Designated	2001	156.23
16	Kyauk-Pan-Taung	Wildlife Sanctuary	Proposed	2001	132.61
17	Lampi Island	Marine National Park	Designated	1996	204.84
18	Lawkananda	Wildlife Sanctuary	Designated	1995	0.47
19	Lenya	National Park	Proposed	2002	1761.19
20	Lenya (Extension)	National Park	Proposed	2004	1398.59
21	Loimwe	Protected Area	Designated	1996	42.84
22	Maharmyaing	Wildlife Sanctuary	Proposed	2002	1180.39
23	Mainmahla Kyun	Wildlife Sanctuary	Designated	1993	136.69
24	Minsontaung	Wildlife Sanctuary	Designated	2001	22.60
25	Minwuntaung	Wildlife Sanctuary	Designated	1972	205.88
26	Moscov Island	Wildlife Sanctuary	Designated	1927	49.19
27	Moyingyi Wetland	Bird Sanctuary	Designated	1988	103.60
28	Mulayit	Wildlife Sanctuary	Designated	1936	138.54
29	Natma Taung	National Park	Proposed	1997	722.61
30	Panlaung-Pyadalin Cave	Wildlife Sanctuary	Designated	2002	333.80
31	Parasar (Par Sar)	Protected Area	Designated	1996	77.02
32	Pidaung	Wildlife Sanctuary	Designated	1918	122.08
33	Popa	Mountain Park	Designated	1989	128.54
34	Pyin-O-Lwin	Bird Sanctuary	Designated	1918	127.25
35	Rakhine Yoma Elephant Range	Wildlife Reserve	Designated	2002	1755.70
36	Shinpinkyetthauk	Wildlife Sanctuary	Proposed	2006	71.90
37	Shwesettaw	Wildlife Sanctuary	Designated	1940	552.70
38	Shwe-U-Daung	Wildlife Sanctuary	Designated	1918	325.95
39	Tanintharyi	National Park	Proposed	2002	2071.81
40	Tanintharyi	Nature Reserve	Designated	2005	1699.99
41	Taunggyi	Bird Sanctuary	Designated	1930	16.06
42	Thamihla Kyun	Wildlife Sanctuary	Designated	1970	0.88
43	Wenthtikan	Bird Sanctuary	Designated	1939	4.40

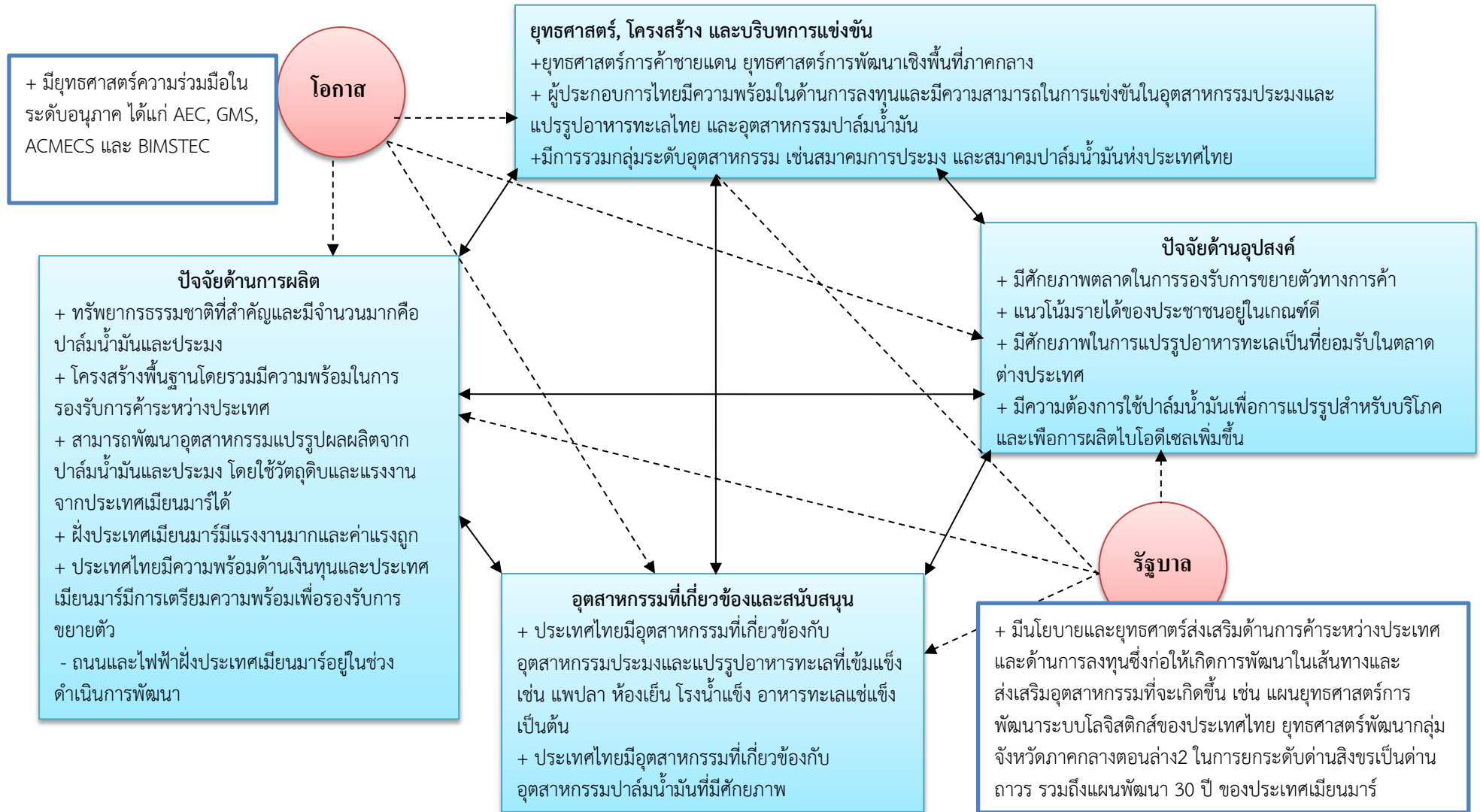
*PAs in bold have been visited by the MEP project staff in the period 2009-2010

ที่มา: Istituto Oikos and Biodiversity And Nature Conservation Association (BANCA) (2011)



ภาพ 17 พื้นที่คุ้มครองการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Myanmar Protected Areas)

ที่มา: Istituto Oikos and Biodiversity And Nature Conservation Association (BANCA) (2011)



ภาพ 18 Diamond Model เส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์-ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ที่มา: คณะผู้วิจัย (2557)

บทที่ 5 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model)

จากการวิเคราะห์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพโดยใช้ตัวแบบเพชร (Diamond Model) พบว่า อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ - ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ คือ อุตสาหกรรมประมงและแปรรูปอาหารทะเล และอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงได้ทำการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมประมงและอาหารทะเลแปรรูป และอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน โดยใช้ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Force Model) แสดงรายละเอียดการวิเคราะห์ได้ดังนี้

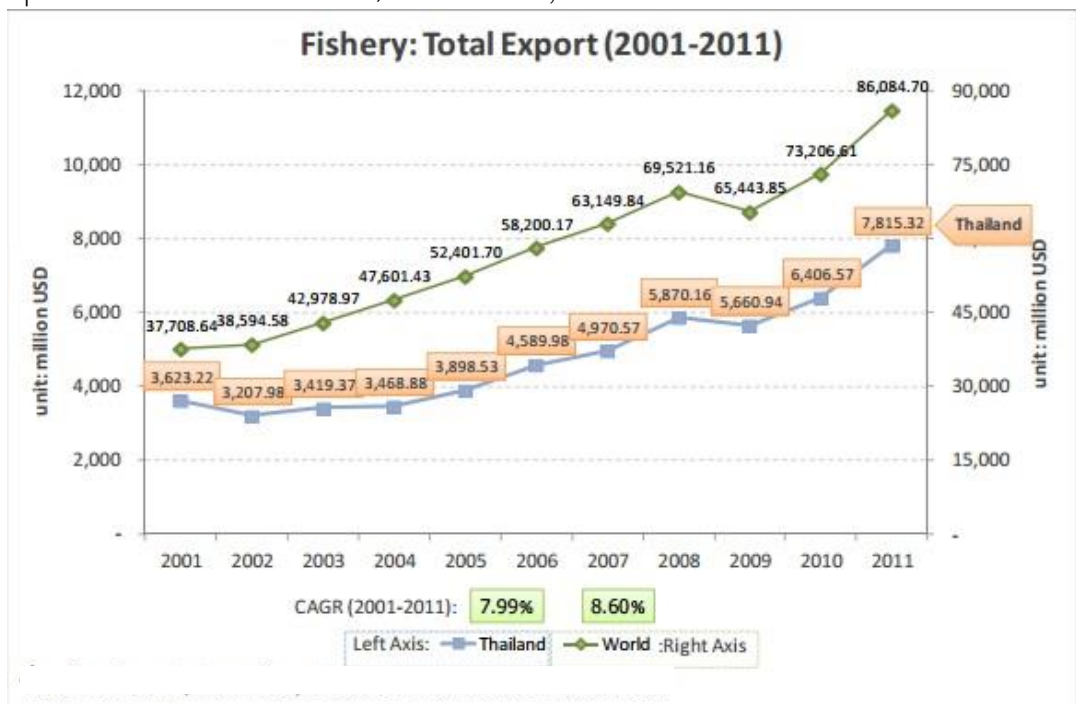
5.1 การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมประมงและอาหารทะเลแปรรูป

5.1.1 การคุกคามของผู้เข้ามาใหม่ (Barriers to Entry)

สินค้าในอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป เป็นสินค้าที่ประชากรในประเทศต่าง ๆ นิยมบริโภค โดยประเทศที่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล ประชากรของประเทศนั้นมักมีอาชีพเกี่ยวกับการทำประมง ในอดีตสินค้าประมงและผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูป จะผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการของคนภายในประเทศ แต่เมื่อมีการพัฒนาเทคโนโลยีการแปรรูปอาหารที่มีความเจริญก้าวหน้ามากขึ้น จึงทำให้อุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปมีการเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว และในประเทศต่าง ๆ ให้ความสนใจพัฒนาอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในช่วงที่ผ่านมาจึงมีประเทศใหม่ ๆ ที่เข้ามาเป็นประเทศผู้ส่งออกอาหารแปรรูปจากสินค้าประมง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศกำลังพัฒนาซึ่งเดิมเป็นประเทศสังคมนิยม ได้แก่ จีน และเวียดนาม เป็นต้น และยังมีอีกหลายประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ ที่ให้ความสนใจ และเป็นผู้ส่งออกสินค้าประมงและผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปมากขึ้น เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ซิลิ เม็กซิโก และ นอร์เวย์ เป็นต้น

ผลจากการที่ประเทศต่าง ๆ พยายามเข้าสู่อุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในขณะที่เป็นการยากสำหรับประเทศผู้ส่งออกเดิมจะกีดกันการส่งออกดังกล่าว และการเข้าสู่ตลาดของรายใหม่ก็ไม่ยุ่งยากนัก หากสามารถส่งออกผลิตภัณฑ์แปรรูปขึ้นต้นในราคาต่ำ และตราผลิตภัณฑ์มักจะ เป็นของประเทศผู้นำเข้า ดังนั้นความจงรักภักดีต่อตราสินค้าของสินค้าจึงมิใช่อุปสรรคในการเข้าไปของ ประเทศใหม่หากเป็นการรับจ้างผลิตหรือส่งออกภายใต้ตราสินค้าของผู้นำเข้า และผู้ส่งออกของประเทศไทยก็ได้ประโยชน์จากความได้เปรียบด้านต้นทุน แต่อย่างไรก็ตามสำหรับอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย นับว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพมากที่สุดอุตสาหกรรมหนึ่ง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ จะพบว่าอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย มีการพัฒนาองค์ความรู้ กระบวนการผลิต การรักษาคุณภาพ มาตรฐานด้านอาหารและความปลอดภัย ได้ดีที่สุดในอาเซียน ซึ่งทั่วโลกให้การยอมรับ เนื่องจากจุดเริ่มต้นของ อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย เริ่มมาจากการเป็นประเทศคู่ค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ซึ่งประเทศเหล่านี้เป็นประเทศที่ใส่ใจในคุณภาพและความปลอดภัยของอาหารและ มาตรฐานสินค้าที่สูง ทำให้ประเทศไทยได้รับการพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า และได้รับการ ถ่ายทอดองค์ความรู้ เพื่อให้ได้มาตรฐานตามที่ประเทศคู่ค้าเหล่านั้นกำหนด จึงทำให้อุตสาหกรรมอาหารทะเล แปรรูปของไทยในปัจจุบันเป็นสินค้าที่ได้มาตรฐานในระดับสากล และเมื่อพิจารณาการส่งออกของ อุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป พบว่า มูลค่าการส่งออกสินค้าประมงและอาหารทะเลแปรรูปของโลก และ ของประเทศไทย ในระหว่างปี 2544-2554 พบว่า แนวโน้มการส่งออกของโลกและประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็นไป

ในทิศทางเดียวกัน โดยในปี พ.ศ. 2554 มูลค่าการส่งออกของโลกอยู่ที่ 86,084.70 ล้าน USD คิดเป็นอัตราการเติบโตแบบ CAGR (Compound Annual Growth Rate) ปี พ.ศ. 2544 - 2553 ที่ร้อยละ 8.60 ในขณะที่ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกสินค้าดังกล่าวในปีเดียวกันที่ 7,815.32 ล้าน USD คิดเป็นส่วนแบ่งร้อยละ 9.08 ของตลาดโลก และมีอัตราการเติบโตแบบ CAGR (Compound Annual Growth Rate) อยู่ที่ร้อยละ 7.99 ดังภาพ 19 ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากสถิติการส่งออก แนวโน้มการส่งออกของตลาดโลกในช่วงที่ผ่านมา 3 ช่วงเวลา คือ ปี พ.ศ. 2552 - 2554 ,ปี พ.ศ. 2550 - 2554 และ ปี พ.ศ. 2544 - 2554 พบว่ามีอัตราการเติบโตแบบ CAGR (Compound Annual Growth Rate) ร้อยละ 14.69, 8.05 และ 8.60 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับแนวโน้มการส่งออกของประเทศไทย พบว่าอัตราการส่งออกของประเทศไทยสูงกว่าอัตราการส่งออกของโลก โดยอัตราการเติบโตแบบ CAGR (Compound Annual Growth Rate) ของประเทศไทยในระหว่างปี พ.ศ. 2552 - 2554 ปี พ.ศ. 2550 - 2554 และ ปี พ.ศ. 2544 - 2554 มีอัตราการเติบโตแบบ CAGR (Compound Annual Growth Rate) ร้อยละ 17.50, 11.98 และ 7.99 ตามลำดับ



ภาพ 19 มูลค่าการส่งออกประมงและอาหารทะเลแปรรูปของโลกและของประเทศไทย ปี 2544 - 2554
 ที่มา : ไบรอัน เคฟ (ประเทศไทย) ประมวลจาก International Trade Centre

ดังนั้นแม้ว่าการเข้าอุตสาหกรรมของรายใหม่จะไม่ยุ่งยากนัก แต่จากการที่ประเทศไทยมีอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลที่มีศักยภาพและมีความเข้มแข็งทำให้เมื่อพิจารณาแรงผลักดันจากผู้เข้าสู่อุตสาหกรรมรายใหม่พบว่า เป็นแรงผลักดันที่น้อย ส่งผลให้การคุกคามของรายใหม่มีผลต่ออุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของผู้ประกอบการไทยน้อยตามไปด้วย

5.1.2 การแข่งขันระหว่างธุรกิจที่มีอยู่ในอุตสาหกรรม (Intensity of Rivalry among Existing Competitor)

ประเทศผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูป ในปัจจุบันมีประมาณกว่า 150 ประเทศ และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยมีผู้ส่งออกหลักอื่น ๆ ได้แก่ ประเทศจีน อินโดนีเซีย อินเดีย เมียนมาร์ และเวียดนาม ซึ่งเป็นประเทศที่ส่วนใหญ่มีความได้เปรียบในด้านอัตราค่าจ้างแรงงาน ส่วนประเทศผู้ส่งออกในฝั่งอเมริกาและยุโรปแล้วมีความได้เปรียบด้านของการรับรองมาตรฐานสินค้า ซึ่งประเทศเหล่านี้เป็นคู่แข่งที่มีความได้เปรียบต่อประเทศไทยในแง่ของการที่มีแหล่งวัตถุดิบที่อุดมสมบูรณ์ และต้นทุนอัตราค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่า และยังได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษีจากประเทศผู้นำเข้ามากกว่าประเทศไทย ทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบในการแข่งขัน และบางประเทศจะมีความได้เปรียบในแง่ของการอยู่ในกรอบข้อตกลงการเปิดเสรีการค้ากับประเทศผู้นำเข้าหลักของโลก ทำให้ได้สิทธิพิเศษด้านภาษีเหนือกว่าผู้ส่งออกของไทย เช่น กรณีของนาฟต้า ประเทศสมาชิกจะได้รับสิทธิพิเศษในการส่งออกที่ดีกว่าประเทศนอกกลุ่มสมาชิก เป็นต้น

ดังนั้นหากพิจารณาจากจำนวนประเทศผู้ผลิตหรือคู่แข่งแล้ว นับได้ว่าอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป เป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูง และก่อให้เกิดแรงกดดันต่อศักยภาพในการแข่งขัน และการทำกำไรของการส่งออกสินค้าทะเลและอาหารทะเลแปรรูปจากประเทศไทย แรงผลักดันจากจำนวนประเทศผู้ผลิตหรือคู่แข่งจึงอยู่ในระดับค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตามปัจจุบันผู้ประกอบการอาหารทะเลแปรรูปของไทยซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดสมุทรสาคร มีการรวมกลุ่มเพื่อสร้างอำนาจต่อรองทางการค้าและได้พยายามลดต้นทุนในการผลิต รวมถึงการควบคุมคุณภาพสินค้าให้ได้มาตรฐานสากล และนอกจากนี้ตลาดของอาหารทะเลแปรรูปมีแนวโน้มเติบโตเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นแรงผลักดันจากการแข่งขันจึงยังส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมนี้ไม่มากนัก

5.1.3 อำนาจการต่อรองของผู้ซื้อ (Bargaining Power of Buyers)

อุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ในอุตสาหกรรมนี้สินค้าจะเป็นหนึ่งในผลิตภัณฑ์อาหารซึ่งประเทศไทยส่งออกในรูปแบบของการแปรรูปขั้นต้นเป็นส่วนใหญ่ โดยการใช้ตราสินค้าของผู้นำเข้า และส่วนใหญ่เป็นการจำหน่ายผ่านผู้นำเข้า มิได้จำหน่ายตรงไปยังผู้จำหน่ายภายในประเทศหรือใช้ตราสินค้าของตนเอง ในขณะที่จำนวนประเทศที่เข้าสู่การผลิตเพื่อการส่งออกมีจำนวนเพิ่มขึ้น และมีราคาต่ำกว่า จึงทำให้ผู้นำเข้ามีอำนาจต่อรองสูงขึ้น กดดันให้ผู้ผลิตในประเทศไทยสูญเสียอำนาจในการต่อรอง ทำให้ความสามารถในการแข่งขันจากการส่งออกโดยเฉพาะผลิตภัณฑ์แปรรูปขั้นต้นลดลงอย่างมาก โดยเฉพาะการส่งออกไปยังประเทศพัฒนาแล้ว เมื่อดูจากมูลค่าอาหารทะเลกระป๋องและแปรรูปส่งออก และจากมูลค่ากุ้งสดแช่เย็น แช่แข็งส่งออก จะเห็นได้ว่า ประเทศที่เป็นผู้ซื้อรายใหญ่ เช่น มูลค่าอาหารทะเลกระป๋องและแปรรูปที่ประเทศไทยส่งออกในปี พ.ศ. 2556 ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นการนำเข้ามากที่สุด จำนวน 35,707,703,000 ล้านบาท ประเทศญี่ปุ่นมีการนำเข้ารองลงมา จำนวน 23,205,680,000 ล้านบาท ประเทศออสเตรเลียนำเข้าเป็นลำดับที่ 3 จำนวน 9,877,457,000 บาท และมูลค่ากุ้งสด แช่เย็น แช่แข็งที่ประเทศไทยส่งออกในปี พ.ศ. 2556 ประเทศสหรัฐอเมริกามีการนำเข้ามากที่สุด จำนวน 11,081,057,000 ล้านบาท ประเทศญี่ปุ่นมีการ

นำเข้ารองลงมา จำนวน 7,178,417,000 ล้านบาท ประเทศแคนาดานำเข้าเป็นลำดับที่ 3 จำนวน 1,721,865,000 บาท ดังแสดงในตารางที่ 14 และตารางที่ 15 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว จะมีการกำหนดเงื่อนไขการส่งมอบที่เข้มงวด และการกำหนดมาตรฐานการนำเข้าที่สูง โดยเฉพาะด้านสารเคมีตกค้าง ทำให้ต้นทุนการดำเนินการของโรงงานต่าง ๆ สูงขึ้น ส่งผลให้ศักยภาพในการแข่งขันลดลง และประเทศคู่ค้าของประเทศไทยยังให้สิทธิประโยชน์แก่ประเทศคู่แข่งมากกว่าประเทศไทย อาทิเช่น สหรัฐอเมริกา เรียกเก็บภาษีนำเข้าปลาทูน่าบรรจุถุง Pouch จากกลุ่ม ANDEAN1 ในอัตราร้อยละ 0 โดยไม่จำกัดโควตานำเข้า ขณะที่เรียกเก็บภาษีนำเข้าปลาทูน่าในน้ำมันและในน้ำเกลือ/น้ำแร่บรรจุถุง Pouch จากไทยในอัตราร้อยละ 35 และร้อยละ 12.5 ตามลำดับ ดังนั้นแรงกดดันที่เกิดจากอำนาจการต่อรองของประเทศผู้ซื้อซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศพัฒนาแล้วจึงอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ตารางที่ 14 มูลค่าอาหารทะเลกระป๋องและแปรรูปส่งออก จำแนกตามประเทศ 10 อันดับแรก พ.ศ. 2552-2556

หน่วย : พันบาท

ประเทศ	2552	2553	2554	2555	2556
สหรัฐอเมริกา	42,563,882	44,116,271	49,732,651	42,267,466	35,707,703
ญี่ปุ่น	18,661,508	18,585,073	23,575,864	26,211,781	23,205,680
ออสเตรเลีย	7,003,536	7,780,008	9,136,848	10,670,286	9,877,457
แคนาดา	6,838,666	6,663,458	7,991,018	8,569,719	7,071,284
สหราชอาณาจักร	4,545,494	4,951,932	6,687,303	6,663,178	6,282,880
ลิเบีย	3,365,660	2,222,826	1,705,780	5,257,292	5,232,748
แอฟริกาใต้	3,786,044	2,930,940	2,457,854	5,400,248	4,316,605
อียิปต์	3,269,722	3,792,515	4,274,594	6,721,409	4,094,662
ซาอุดีอาระเบีย	1,779,855	1,938,175	2,598,072	4,286,631	3,439,370
เยอรมนี	2,612,696	3,041,662	2,599,170	2,842,336	2,584,848

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ตารางที่ 15 มูลค่ากุ้งสด แช่เย็น แช่แข็งส่งออกส่งออก จำแนกตามประเทศ 10 อันดับแรก พ.ศ. 2552-2556

หน่วย : พันบาท

ประเทศ	2552	2553	2554	2555	2556
สหรัฐอเมริกา	20,727,536	23,976,006	21,809,064	15,356,907	11,081,057
ญี่ปุ่น	9,209,909	10,376,907	11,357,136	11,319,770	7,178,417
แคนาดา	2,547,563	2,836,445	3,255,663	3,001,123	1,721,865
สหราชอาณาจักร	1,541,183	1,900,578	2,471,637	2,379,131	1,680,564
ออสเตรเลีย	889,458	1,048,762	977,480	1,339,697	936,932
เวียดนาม	795,364	985,580	1,270,951	2,030,350	914,218

ประเทศ	2552	2553	2554	2555	2556
เกาหลีใต้	1,614,728	1,330,884	1,597,485	1,610,771	891,311
ไต้หวัน	846,925	849,029	859,318	951,830	884,594
เยอรมนี	981,403	871,333	944,567	1,048,115	684,119
จีน	657,889	1,480,024	897,463	991,258	458,511

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

5.1.4 การคุกคามของสินค้าหรือบริการทดแทน (Pressure from Substitute)

โดยทั่วไปแล้วสินค้าในอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป จะถูกทดแทนด้วยผลิตภัณฑ์แปรรูปจากปศุสัตว์ได้แค่ระดับหนึ่งเท่านั้น แต่ไม่สามารถทดแทนได้โดยสมบูรณ์ เนื่องจากยังมีผู้บริโภคจำนวนมากนิยมบริโภคสินค้าในอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ด้วยลักษณะของพฤติกรรมผู้บริโภคของผู้บริโภคในบางประเทศที่นิยมรับประทานอาหารทะเล เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ เป็นต้น ซึ่งประเทศเหล่านี้เป็นประเทศผู้นำเข้ารายใหญ่ และในปัจจุบันยังมีค่านิยมในการบริโภคอาหารเพื่อสุขภาพ ซึ่งส่วนใหญ่จะมาจากอาหารประเภทปลา และยังไม่มียุทธศาสตร์ใดที่จะเข้ามาแทนที่สินค้าในอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ดังนั้นในแง่ของแรงกดดันจากการถูกแทนที่โดยสินค้าอื่น ๆ จึงยังอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำ

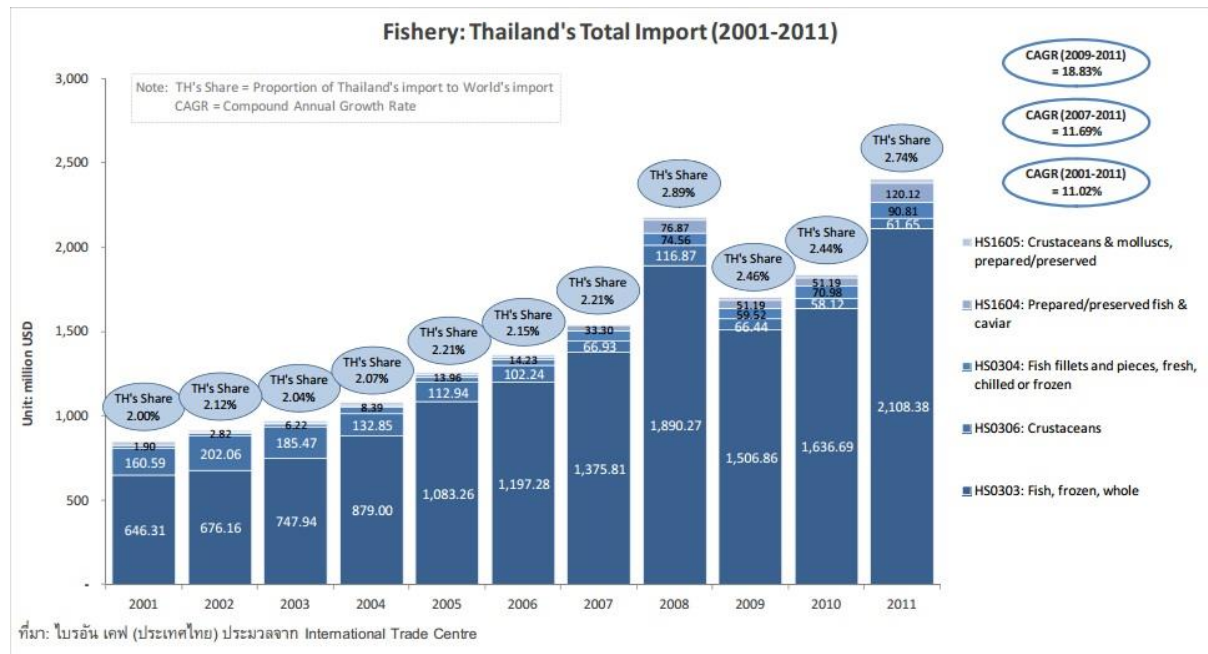
5.1.5 อำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบ (Bargaining Power of Suppliers)

เมื่อพิจารณาแนวโน้มการนำเข้าของตลาดโลกในช่วงที่ผ่านมาใน 3 ช่วงเวลา คือ ปี พ.ศ. 2552 - 2554 , ปี พ.ศ. 2550 - 2554 และ ปี พ.ศ. 2544 - 2554 มีอัตราการเติบโตแบบ CAGR (Compound Annual Growth Rate) ร้อยละ 12.50, 5.86 และ 7.57 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับแนวโน้มการนำเข้าของประเทศไทย พบว่าอัตราการนำเข้าของประเทศไทยสูงกว่าอัตราการนำเข้าของโลก โดยอัตราการเติบโตของประเทศไทยในระหว่าง ปี พ.ศ. 2552 - 2554 , ปี พ.ศ. 2550 - 2554 และ ปี พ.ศ. 2544 - 2554 มีอัตราการเติบโตแบบ CAGR (Compound Annual Growth Rate) ร้อยละ 18.83, 11.69 และ 11.02 ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากการเติบโตของอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูปของไทย ทำให้มีการนำเข้าวัตถุดิบมาผลิต เพื่อส่งออกมากขึ้น แสดงดังภาพ 20

ในส่วนของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้าในอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป นั้น ในสินค้าประเภทกุ้ง ส่วนใหญ่จะใช้วัตถุดิบที่เพาะเลี้ยงภายในประเทศเป็นหลัก มีการนำเข้าจากต่างประเทศในบางส่วน เช่น ประเทศจีน อินโดนีเซีย เมียนมาร์ อินเดีย บังคลาเทศ และเวียดนาม เป็นต้น เพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการแปรรูปเพื่อส่งออก แต่เป็นสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการใช้วัตถุดิบภายในประเทศ ประกอบกับมีประเทศผู้ส่งออกกุ้งแปรรูปในขั้นต้นเป็นจำนวนมาก ทำให้มีการแข่งขันที่สูงในอุตสาหกรรม จึงทำให้ผู้ผลิตมีทางเลือกหลากหลาย จึงไม่เป็นพลังกดดันให้ประเทศไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขัน

สำหรับอำนาจการต่อรองของแหล่งวัตถุดิบภายในประเทศนั้น เนื่องจากมีผู้ผลิตเป็นรายย่อยเป็นจำนวนมาก และไม่มีการรวมตัวกันเป็นสมาคมหรือองค์กรเพื่อผูกขาดตลาด การแข่งขันจึงเป็นไปตามกลไกตลาด จึงมิได้มีแรงกดดันจากผู้ผลิตและป้อนวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต อย่างไรก็ตามเนื่องจากวัตถุดิบประเภทกุ้งยังมีปัญหาด้าน คุณภาพของผลผลิต และความไม่สม่ำเสมอของผลผลิต ทำให้ราคาวัตถุดิบภายในประเทศขึ้นอยู่กับปริมาณของผลผลิตที่ออกมา จึงอาจจะเป็นแรงกดดันที่จะมีผลต่อศักยภาพในการแข่งขันของการ

ส่งออกผ่านทางต้นทุนวัตถุดิบที่ไมคงที่และมีแนวโน้มที่สูงขึ้นได้ นอกจากนี้ผลจากการที่ฟาร์มเลี้ยงกุ้งต่าง ๆ ยังขาดมาตรฐานฟาร์มที่ดี มีการใช้สารเคมีต้องห้ามในการเพาะเลี้ยง ทำให้เกิดปัญหาสารเคมีตกค้างในตัววัตถุดิบ ทำให้ผู้ซื้อวัตถุดิบต้องเข้มงวดในการตรวจวัดสารตกค้าง เป็นเหตุให้ปริมาณวัตถุดิบที่ได้มาตรฐานมีจำนวนจำกัด ก็จะเป็นอีกปัจจัยหนึ่งในด้านวัตถุดิบที่กดดันทำให้ศักยภาพในการแข่งขันลดลง



ภาพ 20 มูลค่าการนำเข้าสินค้าประมงและอาหารทะเลแปรรูปของไทยทั้งหมดแยกเป็นรายสินค้าปี 2544-2554

ที่มา: ไบรอัน เคฟ (ประเทศไทย) ประมวลจาก International Trade Centre

ในส่วนของสินค้าในอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ส่งออกหลักอีกประเภทหนึ่งคือ ปลาทูน่ากระป๋อง ซึ่งประเทศไทยเป็นผู้ส่งออกในอันดับต้น ๆ ของโลก ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศถึงกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณปลาทูน่าที่ใช้ทั้งหมด โดยในปี พ.ศ. 2555 ประเทศไทยนำเข้าปลาทูน่าเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบ ปริมาณ 728,353.89 ตัน แสดงในตารางที่ 16 โดยส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศอินโดนีเซีย ปัจจุบันการสั่งปลาทูน่านำเข้ามีแนวโน้มสูงขึ้น และแพงมากขึ้น เนื่องจากขาดแคลนวัตถุดิบ ก่อให้เกิดแรงกดดันจากปัจจัยการผลิตในระดับที่ค่อนข้างมาก

สำหรับสินค้าในอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ทั่วไปนั้นจะเป็นการรับซื้อวัตถุดิบจะมีการรับซื้ออยู่ทั้งหมด 2 แบบ คือ การรับซื้อจากผู้ผลิตชาวไทยหรือชาวประมงของไทยเอง และการรับซื้อจากการนำเข้าสินค้าจากผู้ผลิตหรือชาวประมงต่าง ๆ ประเทศ ซึ่งในส่วนของผู้ผลิตชาวไทยหรือชาวประมงของไทยจะมีการออกไปจับสัตว์ทะเลจากทั้งน่านน้ำของประเทศไทย น่านน้ำของประเทศอินโดนีเซียและน่านน้ำของประเทศเมียนมาร์ ปัจจุบันวัตถุดิบที่จับได้ที่อ่าวไทยลดน้อยลงมาก จึงต้องมีการออกไปทำการประมงในน่านน้ำของประเทศเพื่อนบ้านเป็นส่วนใหญ่ วัตถุดิบส่วนใหญ่ร้อยละ 90 จะถูกส่งมาขายที่ตลาดทะเลไทย ในจังหวัดสมุทรสาคร

ตารางที่ 16 สรุปสถิติการส่งออก-นำเข้าเปรียบเทียบ เดือนมกราคม-ธันวาคม 2555

สรุปสถิติการส่งออกเปรียบเทียบ มกราคม-ธันวาคม 2555		Total Jan-Dec 2011			Total Jan-Dec 2012			Growth Rate % Jan-Dec 2012			ปริมาณ (หน่วย : %)		
		Q (Tons)	V (M/B)	V (M/US \$)	Q (Tons)	V (M/B)	V (M/US \$)	Q (Tons)	V (M/B)	V (M/US \$)	สัดส่วน % ตลาดหลัก (USA, JP,EU)	ประเทศที่นำเข้าเพิ่มขึ้น (Growth, Proportion)	ประเทศที่นำเข้าลดลง (Growth, Proportion)
กุ้ง	กุ้งสด	201825.51	52434.37	1739.41	171913.38	43266.99	1400.18	-14.82	-17.48	-19.50	75.39	เวียดนาม (94.16, 3.14%) มาเลเซีย (1156.86, 2.20%) ออสเตรเลีย (7.82, 3.25%)	สหรัฐอเมริกา (-31.24, 37.03%) เบลเยียม (-42.50, 1.09%) สเปน (-44.38, 1.81%) ฝรั่งเศส (-36.89, 1.31%)
	กุ้งแปรรูป	178688.19	54613.71	1811.69	144356.26	44008.91	1424.46	-19.21	-19.42	-21.37			
	กุ้งกุลาดำสดและแปรรูป	N/A	N/A	N/A	5833.27	2217.96	72.09	N/A	N/A	N/A			
	รวม	380513.70	107048.0	3551.10	323102.91	89493.86	2896.73	-15.09	-16.40	-18.43			
ปลาหมึก	ปลาหมึกสด	62568.25	12286.47	407.29	55435.09	11913.33	385.90	-11.40	-3.04	-5.25	74.58	สหรัฐอเมริกา (11.18, 8.44%)	เกาหลีใต้ (-64.22, 2.29%)
	ปลาหมึกแปรรูป	227.17	572.81	18.98	7495.95	1543.20	49.98	236.57	169.41	163.33			
	รวม	64795.42	12859.28	426.27	62931.04	13456.53	435.88	-2.88	4.64	2.25			
ปลา	ปลาสด	192024.41	5712.83	189.39	190593.91	5661.44	183.20	-0.74	-0.90	-3.27	11.53	เวียดนาม (54.83, 9.93%) ไต้หวัน (42.03, 3.20%)	จีน (-19.66, 16.93%) EU (-6.01m 3.23%)
	ปลาแปรรูป	50219.24	6279.73	208.18	50401.90	6083.85	197.03	0.36	-3.12	-5.36			
	ปลาทูน่า	18933.42	1438.46	47.64	17844.64	1770.24	57.26	-5.75	23.06	20.19	64.78	EU (12.42, 24.88%)	ญี่ปุ่น (-26.10, 29.18%) สหรัฐอเมริกา (-81.21, 10.71%)
	ปลาทูน่าแปรรูป	40908.36	6123.50	203.13	10825.97	1793.41	58.28	-73.54	-70.71	-71.31			
	เนื้อปลาสดแล้	81451.07	11564.40	383.32	84160.08	12874.55	416.67	3.33	11.33	8.70	85.30	เกาหลีใต้ (71.07, 4.42%) รัสเซีย (33.16, 3.21%)	ฝรั่งเศส (-33.31, 1.13%)
	เนื้อปลาทูริมิ	11984.67	834.16	27.67	18038.16	1573.17	50.91	50.51	88.59	84.10			
	รวม	395521.17	31953.08	1059.33	371864.66	29756.66	963.38	-5.98	-6.87	-9.06	35.91	เวียดนาม (31.82, 6.78%)	สหรัฐอเมริกา (-53.55, 4.09%)
รวมทั้งหมด	840830.29	151860.44	5036.70	757898.61	132707.05	4295.99	-9.86	-12.61	-14.71	55.95			

ที่มา : สมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย

สรุปสถิติการนำเข้า เปรียบเทียบ มกราคม-ธันวาคม 2555		Total Jan-Dec 2011			Total Jan-Dec 2012			Growth Rate % Jan-Dec 2012			ปริมาณ (หน่วย : %) นำเข้าเพิ่มขึ้นจากประเทศ (Growth, Proportion)
		Q (Tons)	V (M/B)	V (M/US \$)	Q (Tons)	V (M/B)	V (M/US \$)	Q (Tons)	V (M/B)	V (M/US \$)	
กุ้ง	กุ้งสด	13735.58	1263.65	41.36	13887.90	1968.00	63.03	1.11	55.74	52.39	แคนาดา (46.11, 13.71%)
ปลา หมึก	ปลาหมึกสด	66696.11	4463.12	146.16	72250.84	4699.44	150.64	8.33	5.29	3.07	ญี่ปุ่น (8.34, 3.77%) เปรู (60.99, 37.86%) โมร็อกโก (92.37, 3.66%)
ปลา	ปลาสด	659107.13	23475.06	768.81	694225.53	24855.26	795.33	5.33	5.88	3.45	จีน (24.96, 11.95%) เม็กซิโก (64.85, 4.32%) EU (55.48, 5.42%)
	ปลาทูน่า	787026.18	43219.76	1416.36	728353.89	51622.36	1646.56	-7.45	19.44	16.25	อินโดนีเซีย (232.94, 6.51%) ไมโครนีเซีย (13.82, 2.87%) ปาปัวนิวกินี (27.33, 1.89%)
	เนื้อปลาสดแล้ และซูริมี	27311.57	2740.78	89.73	41935.97	3673.24	117.50	53.43	34.02	30.95	เวียดนาม (71.22, 73.16%) EU (537.55, 3.52%)
	รวม	1473464.88	69435.60	2274.90	1464515.39	80150.86	2559.39	-0.61	15.43	12.51	
รวมทั้งหมด		1553896.57	75162.37	2462.42	1550654.13	86818.30	2773.06	-0.21	15.51	12.62	

Remark : Exchange Rate (January-December)
 30.89 Bath/USD in 2013
 30.89 Bath/USD in 2013

ที่มา : สมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย

โดยมีสัดส่วนการรับวัตถุดิบโดยประมาณดังนี้ รับมาจากน่านน้ำประเทศอินโดนีเซียร้อยละ 50 โดยขึ้นที่ท่าเรือจังหวัดสมุทรสาคร รับมาจากน่านน้ำประเทศเมียนมาร์ร้อยละ 40 โดยขึ้นที่เรือที่เกาะสอง และจังหวัดระนอง แล้วถึงขนส่งมาที่ตลาดทะเลไทย ที่เหลืออีกร้อยละ 10 มาจากการทำประมงในอ่าวไทย (จากการสัมภาษณ์) จากการที่วัตถุดิบในอ่าวไทยลดน้อยลง ทำให้การทำประมงต้องออกไปทำในน่านน้ำประเทศเพื่อนบ้าน ต้องใช้ระยะเวลามากขึ้น ค่าน้ำมันที่มากขึ้น ทำให้มีต้นทุนที่สูงขึ้น ก่อให้เกิดแรงกดดันจากปัจจัยการผลิตในระดับที่ค่อนข้างมาก

ดังนั้นในส่วนของแรงกดดันจากคุณภาพปัจจัยการผลิตสำหรับสินค้าประมงและผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปประเภทกุ้งนั้น โดยรวมยังจำเป็นต้องเร่งพัฒนาประสิทธิภาพการเลี้ยงเพื่อให้เกิดความสม่ำเสมอทั้งในด้านคุณภาพ และปริมาณผลผลิต ตลอดจนการควบคุมการใช้สารเคมีต่าง ๆ อย่างเข้มงวด สำหรับในส่วนของการปลาทูน่าและสินค้าทะเลทั่ว ๆ ไปนั้น เนื่องจากประเทศไทยต้องพึ่งพาวัตถุดิบจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ จึงทำให้มีแรงกดดันจากราคาวัตถุดิบที่สูงขึ้น และมีแรงกดดันจากปริมาณวัตถุดิบที่มีอย่างจำกัด จึงทำให้แรงผลักดันที่เกิดจากอำนาจการต่อรองของผู้ผลิตและผู้ป้อนวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตจึงอยู่ในระดับที่ค่อนข้างมาก

จากการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป พบว่าโดยภาพรวมแล้วความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมประมงและอุตสาหกรรมอาหารทะเลแปรรูป ของประเทศไทยยังมีสูง เนื่องจากในอุตสาหกรรมมีการรวมกลุ่มเพื่อสร้างอำนาจต่อรองทางการค้าและมีความสามารถในการลดต้นทุนในการผลิต รวมถึงการควบคุมคุณภาพสินค้าให้ได้มาตรฐานสากล และการขยายตัวของตลาดทั้งในและต่างประเทศมีแนวโน้มเติบโตเพิ่มมากขึ้น

5.2 การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

5.2.1 การคุกคามของผู้เข้ามาใหม่ (Barriers to Entry)

ปาล์มน้ำมันเป็นพืชที่สำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยและของโลก ปาล์มน้ำมันเป็นทั้งอุตสาหกรรมอาหารและอุตสาหกรรมพลังงานที่สำคัญของประเทศไทย ปัจจุบันประเทศไทยเป็นหนึ่งในไม่กี่ประเทศที่สามารถเพาะปลูกปาล์มน้ำมันได้ และมีฐานะเป็นผู้ผลิตปาล์มน้ำมันรายใหญ่อันดับ 3 ของโลก รองจากประเทศอินโดนีเซีย และประเทศมาเลเซีย อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของประเทศไทย ณ ปัจจุบันยังเป็นอุตสาหกรรมเน้นหนักการแปรรูปเป็น “น้ำมันพืช” โดยสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้หลากหลายและแบ่งกลุ่มการนำไปใช้ประโยชน์ได้ดังนี้ โดยใช้ในอุตสาหกรรมอาหารหลายประเภท ได้แก่ น้ำมันทอด น้ำมันปรุงอาหาร มาการีน ครีมเทียม นมเทียม เนยขาว เนยโกโก้ ขนมหั้ว ขนมห้าง ฯลฯ และในอุตสาหกรรมพลังงาน ซึ่งมีสารที่สำคัญและมีมูลค่ามาก ได้แก่ กลีเซอรอล เมทิลเอสเทอร์ ซึ่งสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย เช่น ด้านพลังงาน (ไบโอดีเซล) ในการที่ผู้ประกอบการรายใหม่จะสามารถเข้ามาสู่อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันนั้นทำได้ยาก เนื่องจากจะต้องใช้เงินลงทุนที่สูง โดยเฉพาะค่าเครื่องจักรและเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ยังต้องพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ แม้ว่าประเทศไทยจะสามารถผลิตเครื่องจักรบางชนิดได้เอง แต่ก็ต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญในการผลิต รวมทั้งแหล่งวัตถุดิบปาล์มน้ำมันที่มีจำกัดยังเป็นอุปสรรคสำคัญให้มีผู้ประกอบการเข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ได้ยาก โดยดูจากตารางแสดงบัญชีสมมูลน้ำมันปาล์มดิบของไทย ปี พ.ศ. 2551 – 2555 พบว่าปี พ.ศ. 2551, 2554 และ 2555 ยังมีการนำเข้าปาล์มน้ำมันจากต่างประเทศ แสดงในตารางที่ 17 นอกจากนี้การดำเนินธุรกิจปาล์มน้ำมันจะต้องใช้เงินหมุนเวียนในการรับซื้อวัตถุดิบสูงมาก เนื่องจากเกษตรกรสามารถ

เลือกขายวัตถุดิบให้กับโรงงานที่จ่ายค่าตอบแทนในรูปแบบที่ต้องการมากที่สุด อย่างไรก็ตามปัจจุบันได้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นแต่ก็น้อยราย เพื่อผลิตผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มกึ่งบริสุทธิ์ และน้ำมันปาล์มโอเลอิน และส่วนใหญ่ผู้ผลิตรายใหม่ที่เข้าสู่ตลาดจะเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในลักษณะที่เป็นสินค้า House Brand ให้กับห้างค้าปลีก และบริษัทผู้ผลิตซากาแฟสำเร็จรูป โดยเป็นการผลิตในอุตสาหกรรมอาหาร เช่น ครีมเทียม นมเทียม เป็นต้น

ดังนั้นเมื่อพิจารณาแรงผลักดันจากผู้ประกอบการรายใหม่ จะเห็นได้ว่าเป็นแรงผลักดันที่น้อย นั่นคือการคุกคามของผู้ที่เข้ามาใหม่มีผลต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของผู้ประกอบการไทยน้อยนั่นเอง

ตารางที่ 17 แสดงบัญชีสมดุลน้ำมันปาล์มดิบของไทย ปี พ.ศ. 2551 – 2555

ปี	สต็อกต้นปี (1)	ผลผลิต (2)	นำเข้า (3)	รวม (4)	ส่งออก (5)	บริโภคภายใน (6)		สต็อกปลายปี (7)	รวม (8)
						บริโภค (6)	ผลิตไปโอติเซล (6)		
2551	88,916	1,543,761	28,385	1,661,062	288,054	989,061	276,000	107,947	1,661,062
2552	107,947	1,387,604	-	1,495,551	67,292	910,700	380,000	137,559	1,495,551
2553	137,559	1,287,509	-	1,425,068	65,942	911,339	380,000	67,787	1,425,068
2554	67,787	1,832,151	59,793	1,959,731	388,939	896,464	376,742	297,586	1,959,731
2555	297,586	1,925,532	40,056	2,263,174	300,000	1,000,000	607,111	356,063	2,263,174
อัตราเพิ่ม (%)	21.54	7.46	-	9.30	20.15	0.06	16.98	37.14	9.30

- หมายเหตุ: 1. สต็อกผลผลิตตาม (1) (2) (7) เป็นตัวเลขกรมการค้าภายในที่โรงงานต้องแจ้งตามประกาศคณะกรรมการกลางที่ 228
 2. การนำเข้า ส่งออกตาม (3) (5) เป็นการนำเข้าเฉพาะน้ำมันปาล์มดิบเป็นตัวเลขจากกรมศุลกากร

ที่มา: สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร (2555) อ้างถึง (1) (2) (6) (7) กรมการค้าภายใน (3) (5) กรมศุลกากร (5) ปรับให้สมดุล

5.2.2 การแข่งขันระหว่างธุรกิจที่มีอยู่ในอุตสาหกรรม (Intensity of Rivalry among Existing Competitor)

เนื่องจากอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มมีต้นทุนคงที่สูง ทำให้ผู้ที่เข้ามาในอุตสาหกรรมนี้ เมื่อเข้ามาแล้ว ไม่สามารถออกจากอุตสาหกรรมได้โดยง่าย ส่งผลให้สภาวะการแข่งขันในตลาดน้ำมันปาล์มค่อนข้างรุนแรง แม้ว่าจะมีคู่แข่งน้อยรายแต่ก็มีผู้ผลิตที่เป็นเจ้าตลาดที่มีกำลังผลิตสูง และเป็นที่ยึดกันดีของผู้บริโภค ซึ่งมีทั้งบริษัทสัญชาติไทย บริษัทต่างชาติ และบริษัทร่วมทุนระหว่างคนไทยกับต่างชาติ จากฐานข้อมูลของกรมโรงงานอุตสาหกรรม พบว่า โรงงานที่กลั่นน้ำมันปาล์มมีทั้งสิ้น 14 โรง มีกำลังการผลิตรวมกันมากกว่า 1 ล้านตัน ดังแสดงตารางที่ 18

ดังนั้นผู้ประกอบการจึงเน้นการใช้กลยุทธ์ทางด้านราคามาใช้ในการแข่งขัน และผู้บริโภคก็ไม่ได้ยึดติดที่เท่าไหร่ แต่จะพิจารณาเลือกซื้อจากราคาสินค้าที่ถูกกว่า หรือมีกลยุทธ์ในการการขายที่จูงใจมากกว่า โดยเฉพาะในห้างค้าปลีก หรือ Modern Trade นอกจากนี้ การแข่งขันยังขึ้นอยู่กับรายได้มาของวัตถุดิบที่จะทำให้ได้เปรียบกว่าคู่แข่งในด้านราคา แต่ผู้ประกอบการบางรายก็ใช้กลยุทธ์การทำการตลาดเฉพาะพื้นที่ ซึ่งให้ผลตอบแทนคุ้มค่ากว่าการทำตลาดทั้งประเทศ ขณะที่บางรายใช้แผนการขยายกำลังการผลิตของตนเพิ่มมากขึ้น โดยในอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มยังมีศักยภาพสูงทางด้านการใช้ประโยชน์ พลังงานที่ได้จากเชื้อเพลิงชีวมวลและก๊าซชีวภาพ จึงจัดเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่เป็นแหล่งทางเลือกในด้านพลังงานทดแทน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะปัจจุบันที่ราคาน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในระดับสูง

การแข่งขันในอุตสาหกรรมพลังงานทางเลือกนั้นยังเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันที่น้อย มีเพียงบางบริษัทมีการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ โดยการทำธุรกิจเกี่ยวกับพลังงานทางเลือก และในปัจจุบันภาครัฐมีการสนับสนุนโครงการปลูกปาล์มน้ำมันเพื่อเป็นพลังงานทดแทน ทั้งนี้ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 ภาครัฐได้กำหนดบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B2 และในปี กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553 และ กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554 ก็จะมีบังคับใช้น้ำมันไบโอดีเซล B3 และ B5 ตามลำดับ ดังนั้น คาดว่าในอนาคต ความต้องการใช้น้ำมันปาล์มดิบจะเพิ่มขึ้นมากถึงปีละ 2,000,000 - 3,000,000 ตัน นอกจากนั้นอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มยังสามารถต่อยอดไปสู่อุตสาหกรรมการแปรรูปขั้นสูงด้วยกระบวนการ ไบโอดีไฟนารี (Bio-refinery) เพื่อผลิตเยื่อกระดาษ เยื่อไม้ และสร้างสารตั้งต้นอื่น ๆ สำหรับอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่จะเกิดตามมาในภายหลัง

ดังนั้นเมื่อพิจารณาแรงผลักดันจากการแข่งขันระหว่างธุรกิจอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน จะเห็นได้ว่าเป็นแรงผลักดันที่ค่อนข้างมาก ซึ่งแรงผลักดันดังกล่าวมีผลทำให้อุตสาหกรรมนี้มีการแข่งขันกันด้วยกลยุทธ์ทางด้านราคา ซึ่งส่งผลต่อการทำกำไรและความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของผู้ประกอบการไทย มากตามไปด้วย แต่ถ้ามองในด้านของการใช้น้ำมันปาล์มเพื่อเป็นพลังงานทดแทน การแข่งขันในอุตสาหกรรมนี้ยังน้อยอยู่ ทำให้อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มยังคงมีศักยภาพสูง เนื่องจากการใช้ประโยชน์พลังงานที่ได้จากเชื้อเพลิงชีวมวลและก๊าซชีวภาพ และจากส่งเสริมของภาครัฐในการนำพลังงานที่ได้จากน้ำมันปาล์มมาใช้แทนน้ำมันเบนซิน ทำให้ในอนาคตแนวโน้มความต้องการใช้น้ำมันปาล์มมาใช้เป็นพลังงานทดแทนจะสูงมากขึ้น เมื่อมองโดยภาพรวมแรงผลักดันจากการแข่งขันก็จะลดน้อยลง จนไม่มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการของประเทศไทย

ตารางที่ 18 รายชื่อโรงงานกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์

ชื่อบริษัท	จังหวัด
บริษัท พีเอส แปซิฟิค จำกัด	เพชรบุรี
บริษัท ชุมพรอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม จำกัด (มหาชน)	ชุมพร
บริษัท เกตุวานิชอุตสาหกรรม จำกัด	นครปฐม
บริษัท น้ำมันพืชปทุม จำกัด	ปทุมธานี
บริษัท น้ำมันวังปาล์ม จำกัด	ปราจีนบุรี
บริษัท น้ำมันพืชบริสุทธิ์ จำกัด	สงขลา
บริษัท มรกตอินดัสตรีส์ จำกัด (มหาชน)	สมุทรปราการ
บริษัท ลำสูง (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	สมุทรปราการ
บริษัท เหล่าธงสิงห์ จำกัด	สมุทรปราการ
บริษัท แสงสุขอุตสาหกรรม จำกัด	สมุทรปราการ

ชื่อบริษัท	จังหวัด
บริษัท โอสิน จำกัด	สมุทรสาคร
บริษัท พาโมลา จำกัด	สมุทรสาคร
บริษัท สยามน้ำมันพืช จำกัด	สมุทรสาคร
บริษัท นครไทยน้ำมันพืช จำกัด	สุราษฎร์ธานี

ที่มา : กรมโรงงานอุตสาหกรรม

ประเทศไทยผลิตน้ำมันปาล์มดิบเป็นอันดับ 3 ของโลก แต่ผลผลิตยังห่างไกลกับประเทศอินโดนีเซีย และมาเลเซีย จะเห็นได้จากผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบโลกปี พ.ศ. 2554/ 2555 = 50.1 ล้านตัน โดยส่วนใหญ่มาจากอินโดนีเซียเท่ากับร้อยละ 51 มาเลเซียร้อยละ 36 ในขณะที่มาจากไทยเพียงร้อยละ 3 เท่านั้น โดยในปี พ.ศ. 2554/ 2555 อินโดนีเซียมีผลผลิตเท่ากับ 25.9 ล้านตัน ส่งออก 18.5 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนส่งออกต่อผลผลิตเท่ากับร้อยละ 71.2 มาเลเซียมีผลผลิตเท่ากับ 18.2 ล้านตัน ส่งออก 16.6 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนส่งออกต่อผลผลิตเท่ากับร้อยละ 91.2 และไทยมีผลผลิตเท่ากับ 1.5 ล้านตัน ส่งออก 0.3 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนส่งออกต่อผลผลิตเท่ากับร้อยละ 18.7 (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2556)

ปริมาณผลผลิตน้ำมันปาล์มต่อพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมันของไทยยังอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ (14.5 ตัน/เฮกเตอร์) เพราะการเพาะปลูกส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบสวนปาล์มขนาดเล็ก และอัตราส่วนการให้น้ำมันของปาล์มน้ำมันไทยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 15.7 ขณะที่อินโดนีเซียและมาเลเซีย มีอัตราสูงถึงร้อยละ 20.2 และร้อยละ 19.3 ตามลำดับ เนื่องจากขาดแรงงานมีทักษะในการตัดผลปาล์มสุก ทำให้ผลปาล์มที่เก็บเกี่ยวส่วนใหญ่ยังดิบซึ่งมีสัดส่วนน้ำมันน้อย แต่คุณภาพหรือความใสของน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ของไทยสูงกว่า เพราะเน้นผลิตเพื่อการบริโภคโดยตรง ต่างจากของมาเลเซียที่มีสีเข้มและมีไขปนมากกว่า เพราะเน้นผลิตเพื่อนำไปเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรม (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2556)

ตารางที่ 19 เปรียบเทียบนโยบายรัฐ และข้อสังเกตของคู่แข่ง

	มาเลเซีย	อินโดนีเซีย	ไทย
นโยบายรัฐบาล	<ul style="list-style-type: none"> อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มเป็น 1 ใน 12 สาขารัฐกิจ ที่ทางการมีแผนการลงทุนในปี พ.ศ. 2553 - 2563 เพื่อยกระดับเศรษฐกิจของประเทศ เมื่อต้นปี พ.ศ. 2556 ทางการประกาศปรับโครงสร้างภาษีส่งออกน้ำมันปาล์มดิบ จากร้อยละ 23 เหลือร้อยละ 0 กรณีราคาตลาดโลกต่ำกว่า 2,250 ริงกิตต่อตัน และเก็บภาษีย้อยละ 4.5 - 8.5 สำหรับราคาที่สูงกว่า 2,250 ริงกิตต่อตัน เพื่อระบายสต็อก 	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนให้ชาวต่างชาติเข้าลงทุนในธุรกิจน้ำมันปาล์ม สนับสนุนการส่งออกน้ำมันปาล์มที่มีมูลค่าสูง ในปี พ.ศ. 2555 ทางการลดภาษีส่งออกน้ำมันปาล์มดิบเหลือร้อยละ 7.5 	<ul style="list-style-type: none"> ควบคุมการนำเข้าเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มในประเทศ ส่งเสริมการขายพื้นที่เพาะปลูกเพื่อรองรับนโยบายส่งเสริมการใช้ไบโอดีเซล
ข้อสังเกต	<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนการเก็บเกี่ยวและเพาะปลูกต่ำกว่าไทยเพราะเป็นสวนปาล์มขนาดใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนการเก็บเกี่ยวและเพาะปลูกต่ำกว่าไทย เพราะเป็นสวนปาล์มขนาดใหญ่ 	<ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนการเก็บเกี่ยวและเพาะปลูกสูงกว่าของมาเลเซียและ

	มาเลเซีย	อินโดนีเซีย	ไทย
	<ul style="list-style-type: none"> เน้นผลิตน้ำมันปาล์มใช้ในอุตสาหกรรม จึงมีไขและความเข้มข้นมากกว่าของไทย ขาดแคลนแรงงานสวนปาล์ม พื้นที่ใหม่สำหรับขยายการเพาะปลูกปาล์มน้ำมันมีค่อนข้างจำกัด จึงมีการขยายการลงทุนไปในอินโดนีเซีย 	<ul style="list-style-type: none"> การขยายพื้นที่เพาะปลูกปาล์มจากการเผาถางป่าเป็นประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่ถูกจับตามอง และถูกกีดกันจากผู้นำเข้า 	อินโดนีเซีย เพราะเป็นสวนปาล์มขนาดเล็ก <ul style="list-style-type: none"> เน้นผลิตน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์เพื่อการบริโภค จึงมีความใสสูงกว่าของมาเลเซีย ผลปาล์มมีคุณภาพต่ำ เพราะขาดแรงงานมีทักษะในการตัดผลปาล์มสุก

ที่มา: ศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย (2556)

5.2.3 อำนาจการต่อรองของผู้ซื้อ (Bargaining Power of Buyers)

ผู้ซื้อที่เป็นผู้บริโภคจะมีอำนาจต่อรองค่อนข้างมาก เพราะมีผลิตภัณฑ์ให้เลือกหลากหลายตราสินค้า โดยปัจจัยที่ผู้บริโภคใช้ในการตัดสินใจเลือกซื้อ คือ ด้านราคา ด้านรสชาติ การจัดโปรโมชั่นและตราสินค้า กล่าวคือ ผู้บริโภคนิยมเลือกซื้อสินค้าที่มีราคาไม่สูงจนเกินไป และมักจะเลือกซื้อผลิตภัณฑ์ที่คุ้นเคยหรือที่มีการบริโภคเป็นประจำ และจะพิจารณาจากการจัดโปรโมชั่นของสินค้านั้น ๆ รวมถึงเป็นตราสินค้าที่ตัวเองรู้จัก หรือมีการสื่อสารกับตัวเองเป็นประจำ และ ในปี พ.ศ. 2551, 2554 และ 2555 ผลผลิตปาล์มน้ำมันในประเทศไม่เพียงพอต่อการนำเข้า จึงทำให้ราคาน้ำมันในปีนั้น ๆ มีราคาที่สูงขึ้นมาก ดังแสดงในตารางที่ 20 แต่ผู้บริโภคก็เล็งที่จะชื้อน้ำมันปาล์มไปชื้อน้ำมันชนิดอื่นทดแทน ในส่วนนี้จึงทำให้แรงผลักดันที่มาจากอำนาจการต่อรองของผู้ซื้อที่เป็นผู้บริโภคมีค่อนข้างมาก

ตารางที่ 20 ราคาปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม

หน่วย : บาทต่อกิโลกรัม

รายการ	2550	2551	2552	2553	2554
ผลปาล์มสด	4.01	4.35	3.65	4.44	5.37
น้ำมันปาล์มดิบขายส่ง กทม.	24.45	28.96	24.33	29.11	34.15
น้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ขายส่ง กทม.	29.25	38.22	30.19	33.05	43.03

ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

5.2.4 การคุกคามของสินค้าหรือบริการทดแทน (Pressure from Substitute)

ผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากปาล์มน้ำมันนั้น มีสินค้าทดแทนที่เยอะมาก คือ น้ำมันถั่วเหลือง น้ำมันรำข้าว น้ำมันเรปซิด และน้ำมันทานตะวัน สามารถใช้ทดแทนน้ำมันปาล์มได้ แต่ระดับราคาสินค้ายังคงมีผลต่อการตัดสินใจของผู้บริโภค ซึ่งผู้บริโภคที่เลือกใช้ใช้น้ำมันปาล์มเนื่องจากมีราคาถูกกว่าน้ำมันพืชชนิดอื่น แม้กระทั่งการแข่งขันกับน้ำมันถั่วเหลืองอาจรุนแรงขึ้น เนื่องจากการปลูกถั่วเหลืองเพิ่มขึ้นในอเมริกาใต้ ซึ่งเป็นผลมา

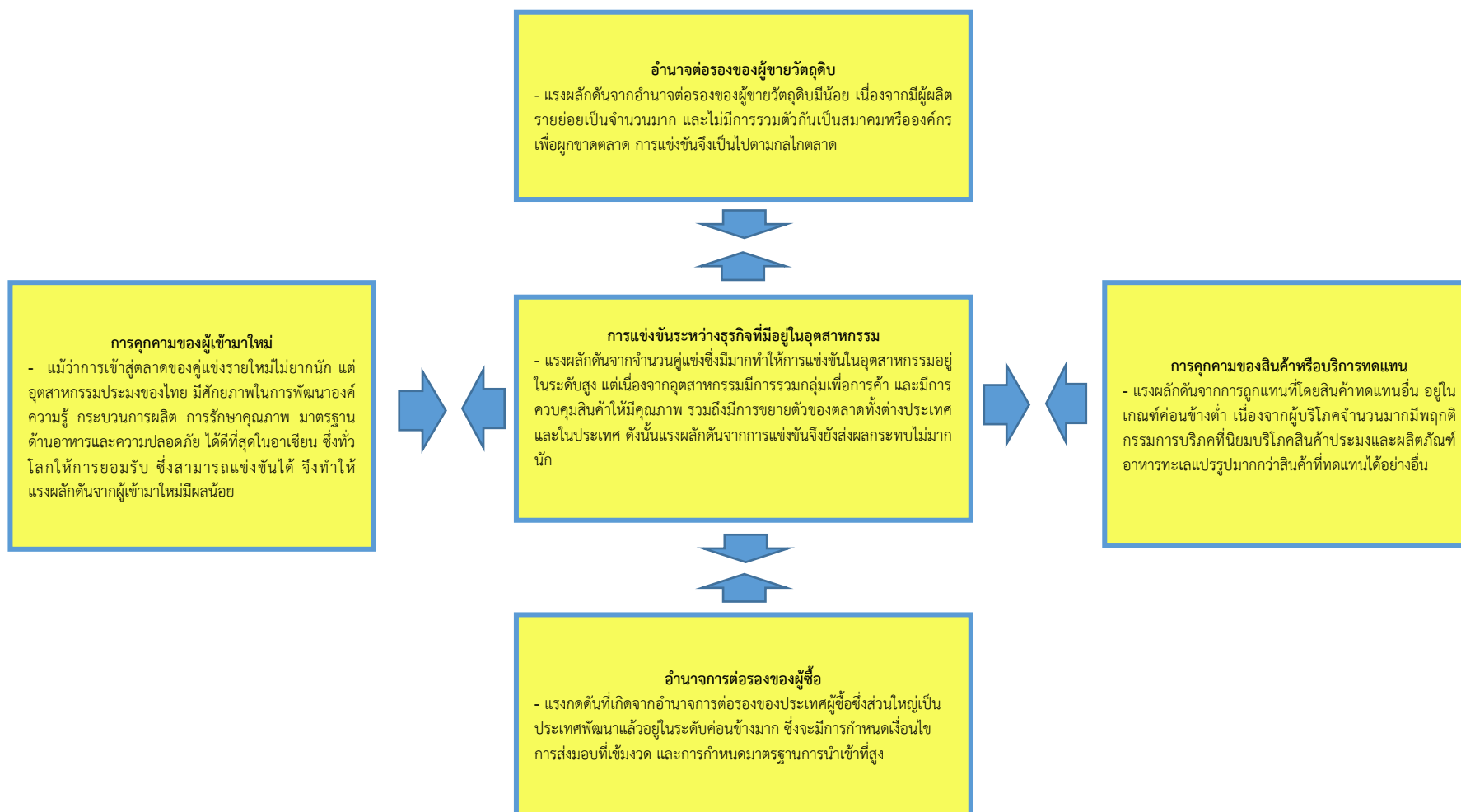
จากความต้องการกากั่วเหลืองที่สูงขึ้น เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมอาหารสัตว์และผลผลิตที่สูงขึ้นจากการตัดแต่ง
พันธุกรรม นอกจากนี้ความต้องการผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้ผลิตพัฒนาผลิตภัณฑ์น้ำมัน รำ
ข้าวออกสู่ตลาดมากขึ้น ดังนั้นแรงผลักดันจากการคุกคามของสินค้าทดแทนจะมีค่อนข้างมาก และในกลุ่ม
สินค้าที่สามารถนำมาทดแทนผลิตภัณฑ์ครีมเทียม ได้แก่ นมผง หรือนมสด และไขมันจากพืชชนิดอื่น เช่น
ไขมันถั่วเหลือง ไขมันมะพร้าว เป็นต้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบด้านราคาแล้ว พบว่าผลิตภัณฑ์นมผงหรือนมสด
สามารถทดแทนครีมเทียมได้นั้น ยังมีราคาที่สูงกว่า ผู้บริโภคจึงยังคงเลือกใช้ครีมเทียมสำหรับเพิ่มรสชาติหวาน
มันกับเครื่องดื่มประเภทชา กาแฟ โดยเฉพาะชา กาแฟชนิดทรี-อิน-วัน ซึ่งใช้ครีมเทียมเป็นส่วนผสมหลัก
อย่างไรก็ตามสินค้าทดแทนครีมเทียมที่กำลังได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นคือครีมเทียมไขมันต่ำจากน้ำมันถั่วเหลือง
หรือน้ำมันมะพร้าว ซึ่งใช้กลยุทธ์การจำหน่ายในลักษณะที่เป็นผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพที่มีไขมันน้อยกว่าใน
ปริมาณที่เท่ากัน ดังนั้นแรงผลักดันจากการคุกคามของสินค้าทดแทนจะมีค่อนข้างมาก

5.2.5 อำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบ (Bargaining Power of Suppliers)

ในด้านอำนาจการต่อรองของผู้ขายปัจจัยการผลิตขึ้นอยู่กับฤดูกาลเป็นหลัก เนื่องจากเกษตรกรผู้
ปลูกยังไม่สามารถควบคุมปริมาณผลผลิตให้สม่ำเสมอได้ทั้งปี กล่าวคือช่วงที่มีปริมาณผลผลิตปาล์มน้ำมันออก
สู่ตลาดมากจนล้นตลาด ผู้ขายปัจจัยการผลิตหรือเกษตรกรไม่มีอำนาจในการต่อรองด้านราคา โรงงานแปรรูป
จึงสามารถเลือกซื้อปาล์มน้ำมันที่มีคุณภาพและราคาถูกได้ง่าย แต่หากเป็นช่วงที่ปริมาณผลผลิตขาดตลาด
ผู้ขายปัจจัยการผลิตมีอำนาจในการต่อรองด้านราคาบ้างแต่ก็ไม่เยอะมาก โรงงานแปรรูปจึงอาจต้องซื้อปาล์ม
น้ำมันในราคาแพงขึ้น ซึ่งหากวัตถุดิบในประเทศไม่เพียงพอต่อการผลิต ผู้ผลิตสามารถนำเข้าวัตถุดิบจาก
ประเทศมาเลเซียและอินโดนีเซียได้ จึงอาจเป็นข้อจำกัดทำให้ผู้ขายปัจจัยการผลิตไม่สามารถต่อรองราคาได้
แต่อย่างไรก็ตามผู้ขายวัตถุดิบบางส่วนที่มีอำนาจต่อรองได้บ้าง เนื่องจากสามารถนำวัตถุดิบเสนอขายแก่
ผู้ประกอบการได้หลายอุตสาหกรรมทั้งน้ำมันปาล์ม ครีมเทียม และเนยเทียม โดยเฉพาะหากเป็นช่วงวัตถุดิบ
ปาล์มน้ำมันในตลาดมีน้อยผู้ขายปัจจัยการผลิตจะขายให้กับผู้ผลิตน้ำมันปาล์มบริโภคมากกว่าขายให้ผลิตภัณฑ์
อื่น ๆ และยังสามารถส่งให้กับโรงงานอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับพลังงานไบโอดีเซลได้อีกด้วย ดังนั้นเมื่อพิจารณา
จากแรงผลักดันจากอำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบแล้วจะเห็นว่า ส่วนใหญ่แล้วผู้ขายวัตถุดิบนั้นมีอำนาจ
ต่อรองค่อนข้างน้อยในช่วงที่วัตถุดิบมีปริมาณผลผลิตออกมามาก แม้ว่าบางช่วงปริมาณผลผลิตจะน้อยแต่
ผู้ผลิตก็ยังสามารถนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศได้ ดังนั้นอำนาจต่อรองของผู้ขายวัตถุดิบจึงไม่ค่อยส่งผล
กระทบต่อความสามารถในการแข่งขันและการทำกำไรของอุตสาหกรรม

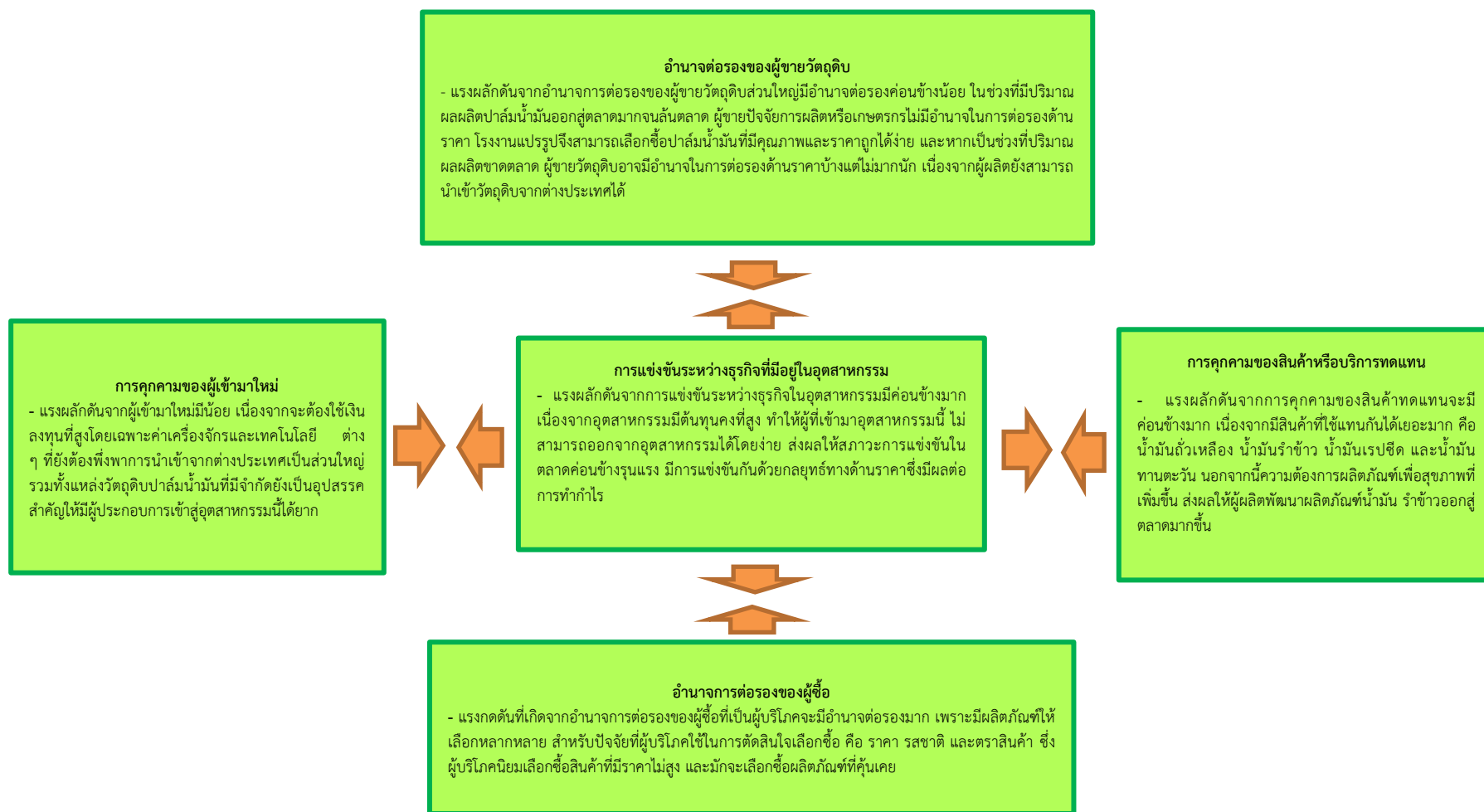
จากการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน จะเห็นได้ว่าโดย
ภาพรวมแล้วความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันของผู้ประกอบการในประเทศไทยยังมี
สูง เนื่องมาจากในการที่ผู้ประกอบการรายใหม่จะสามารถเข้ามาสู่อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันนั้นทำได้ยาก และมี
การส่งเสริมของภาครัฐในการนำพลังงานที่ได้จากน้ำมันปาล์มมาใช้เป็นพลังงานทดแทน ทำให้ในอนาคต
แนวโน้มความต้องการใช้น้ำมันปาล์มมาใช้เป็นพลังงานทดแทนจะสูงมากขึ้น และส่วนใหญ่แล้วในอุตสาหกรรม
ปาล์มน้ำมันผู้ขายวัตถุดิบนั้นมีอำนาจต่อรองค่อนข้างน้อยทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำสามารถ
แข่งขันได้ และถึงแม้ว่าผลิตภัณฑ์จากปาล์มน้ำมัน มีสินค้าทดแทนมาก แต่ก็สามารถใช้กลยุทธ์ทางด้าน
การตลาดเข้ามาจัดการได้ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อไม่มากนัก

ดังนั้นจากการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมประมงและอาหารทะเลแปรรูป
และอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันสามารถสรุปได้ว่าทั้งสองอุตสาหกรรมมีความสามารถในการแข่งขันที่สูง โดย
ผลการสรุปแสดงใน ภาพ 21 และภาพ 22



ภาพ 21 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ ในอุตสาหกรรมประมง

ที่มา: คณะวิจัย (2557)



ภาพ 22 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ ในอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

ที่มา: คณะวิจัย (2557)

บทที่ 6 กระบวนการโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมประมง และปาล์มน้ำมัน

- กระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมประมง
- กระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

จากการเข้าสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ทั้งในพื้นที่มะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ประเทศไทย สามารถสรุปข้อมูลและรายละเอียดต่างๆ ในกระบวนการโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพซึ่งได้แก่ ประมง และปาล์ม โดยจะแบ่งกระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมประมง กระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันมีรายละเอียด ดังนี้

6.1 กระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมประมง

ในส่วนของกระบวนการโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมประมงที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองมะริดเข้าสู่ประเทศไทยนั้น เริ่มต้นตั้งแต่การหาวัตถุดิบประมงตามธรรมชาติที่อยู่ในทะเลฝั่งอันดามัน ได้แก่ ปลาประเภทต่างๆ หมึก กุ้ง เป็นต้น และวัตถุดิบประมงที่เพาะเลี้ยง เช่น ปูน้ำจืด เมื่อรวบรวมวัตถุดิบเพื่อจัดส่งไปขายต่อแล้ว จะมีการกระจายเพื่อนำไปขายแหล่งรับซื้อต่างๆ ที่มีการตกลงการซื้อขายไว้ โดยมีการจัดส่งทางเรือกระจายไปเพื่อขายแหล่งรับซื้อ เช่น ญี่ปุ่น ไทย ออสเตรเลีย ฮองกง จีน รวมถึงขนส่งเข้าสู่การบริโภคภายในประเทศเมียนมาร์อีกด้วย ซึ่งจะใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลักเนื่องจากพื้นที่เป็นทะเลและปริมาณวัตถุดิบมีเป็นจำนวนมาก การขนส่งทางเรือจึงเป็นการขนส่งที่เหมาะสมที่สุด

การขนส่งวัตถุดิบที่มาจากฝั่งมะริดทางเรือเข้าสู่ประเทศไทยนั้นจะเข้ามาทางจังหวัดระนอง ซึ่งจากมะริดไประนองนั้นจะใช้ระยะเวลาในการขนส่งทางเรือประมาณ 22 ชั่วโมง และหากเป็นช่วงหน้ามรสุมจะต้องใช้ระยะเวลาถึง 30 – 45 ชั่วโมงในการขนส่ง โดยวัตถุดิบประมงจะทำการแช่แข็งตั้งแต่อู่ในเรือจนกระทั่งส่งมอบให้ผู้ที่มารับซื้อต่อไป ซึ่งโดยส่วนใหญ่วัตถุดิบประมงจากมะริดที่ส่งมาขายที่จังหวัดระนองจะถูกขนส่งทางรถมาที่จังหวัดสมุทรสาครเพื่อเข้าสู่โรงงานอุตสาหกรรมหรือเข้าสู่แหล่งตลาดซื้อขาย แหล่งซื้อขายแหล่งใหญ่ที่สมุทรสาคร คือ ตลาดทะเลไทย เป็นศูนย์กลางการค้าวัตถุดิบประมงและผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปครบวงจรที่ใหญ่ที่สุดของประเทศจุดจุดการรับซื้อและขนถ่ายวัตถุดิบประมงที่สำคัญ 2 จุดใหญ่ๆ คือ ท่าเทียบเรือประมงระนองและสะพานปลาจังหวัดสมุทรสาคร

จากข้อมูลของท่าเทียบเรือระนองซึ่งแสดงดังภาพ 23 ได้มีการดำเนินงานให้บริการการให้บริการขนถ่ายและจำหน่ายสัตว์น้ำ - ท่าเทียบเรือประมงระนองมีท่าเทียบเรือประมงสำหรับการขนถ่ายสัตว์น้ำ ความยาว 160 เมตร พร้อมอุปกรณ์เครื่องจักรยกสินค้าสัตว์น้ำให้บริการแก่ชาวประมงจำนวน 6 ตัว โรงคลุมเพื่อใช้ในการรวบรวมและจำหน่ายสินค้าสัตว์น้ำ ขนาดพื้นที่ประมาณ 300 ตารางวา



ภาพ 23 บริเวณท่าเทียบเรือประมงระนอง

ที่มา: องค์การสะพานปลา (2556)

ท่าเทียบเรือประมงระนองได้รับมอบอำนาจจากกรมประมงให้เป็นหน่วยงานในการออกใบรับรองการซื้อขายสัตว์น้ำ (Marine Catch Purchasing Document: MCPD) สำหรับเรือประมงที่เข้ามาขนถ่ายและจำหน่ายสัตว์น้ำที่ท่าเทียบเรือประมงระนอง ตามมาตรการด้านระบบการตรวจสอบและควบคุมการทำประมง IUU (Illegal , Unreported , and Unregulated Fishing) ของรัฐบาล ซึ่งเป็นมาตรการที่สหภาพยุโรปได้นำมาใช้กับประเทศไทย ซึ่งท่าเทียบเรือระนองมีสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่

• ท่าเทียบเรือประมงยาว 160 เมตร ให้บริการกับเรือประมงในประเทศและเรือประมงที่เข้าไปทำการประมงในประเทศเมียนมาร์

- โรงคลุมคัดเลือกสัตว์น้ำขนาด 1,595 ตารางเมตร
- อาคารโรงดองสัตว์น้ำ 1 หลัง ขนาด 3,368 ตารางเมตร
- อาคารพาณิชย์และที่พักอาศัยของชาวประมง 61 คูหา
- โรงงานปลาป่น จำนวน 2 โรงกำลังผลิตวันละ 70 ตัน
- สถานีบริการจำหน่ายน้ำมัน 1 แห่ง
- อุ้เรือ คานเรือ 1 แห่ง
- ศูนย์บริการอาหารครบวงจร
- ท่าจอดเรือจ้งระหว่างจังหวัดระนองและเกาะสอง ประเทศเมียนมาร์
- การให้บริการเครื่องมืออุปกรณ์ ได้แก่ เครื่องกว้านยกสัตว์น้ำจำนวน 6 ตัว (องค์การสะพานปลา,

2013)

จากการสำรวจสถิติท่าเทียบเรือระนอง ปี พ.ศ. 2549 – 2556 พบว่า ปริมาณสัตว์น้ำในปี พ.ศ. 2551 มีมากที่สุด คือ 63,367 ตัน มีมูลค่าสัตว์น้ำและปริมาณรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2550 มากที่สุด คือ 3,479,502,502 บาท จำนวน 7,265 คัน ปริมาณลำเรือที่มากที่สุดอยู่ที่ ปี พ.ศ. 2552 คือ 3,595 ลำ ซึ่งหาก

พิจารณาจากสถิติโดยภาพรวมทั้งปริมาณสัตว์น้ำ มูลค่าสัตว์น้ำ ปริมาณเรือและปริมาณรถยนต์แล้วพบว่า
 ในช่วงปี พ.ศ. 2549 – 2553 มีมากกว่าในช่วงปี พ.ศ. 2554 – 2556 ดังตารางที่ 21

ตารางที่ 21 สถิติทำเทียบเรือระนองปี พ.ศ. 2549 - 2556

ปีงบประมาณ	ปริมาณสัตว์น้ำ (ตัน)	มูลค่าสัตว์น้ำ (ล้านบาท)	ปริมาณเรือ (ลำ)	ปริมาณรถยนต์ (คัน)
2549	47,727	3,053,419,533	3,168	3,555
2550	55,435	3,479,502,502	3,066	7,265
2551	63,367	3,443,420,664	2,981	5,983
2552	56,017	3,206,563,087	3,595	5,553
2553	47,929	3,236,870,569	3,358	5,172
2554	35,940	2,502,460,808	2,778	2,764
2555	36,076	2,284,035,787	2,417	2,958
2556	27,351	1,557,529,077	2,531	3,024

ที่มา: องค์การสะพานปลา (2556)

นอกจากที่จะมีการขนส่งวัตถุดิบประมงทางรถแล้วยังมีการขนส่งวัตถุดิบทางเรืออีกด้วย บริเวณ
 สะพานปลาจังหวัดสมุทรสาครแสดงดังภาพ 24 และ ภาพ 25 ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่

- ทำเทียบเรือประมงยาว 144 เมตร ให้บริการกับเรือประมงทั่วไป
- โรงคลุมคัดเลือกสัตว์น้ำขนาด 2,385 ตารางเมตร
- ลานจอดรถสำหรับธุรกิจเนื้อที่ 439 ตารางเมตร
- อาคารพาณิชย์และที่พักอาศัยของชาวประมง 33 คูหา



ภาพ 24 บริเวณสะพานปลาจังหวัดสมุทรสาคร (1)



ภาพ 25 บริเวณสะพานปลาจังหวัดสมุทรสาคร (2)

ที่มา: องค์การสะพานปลา (2556)

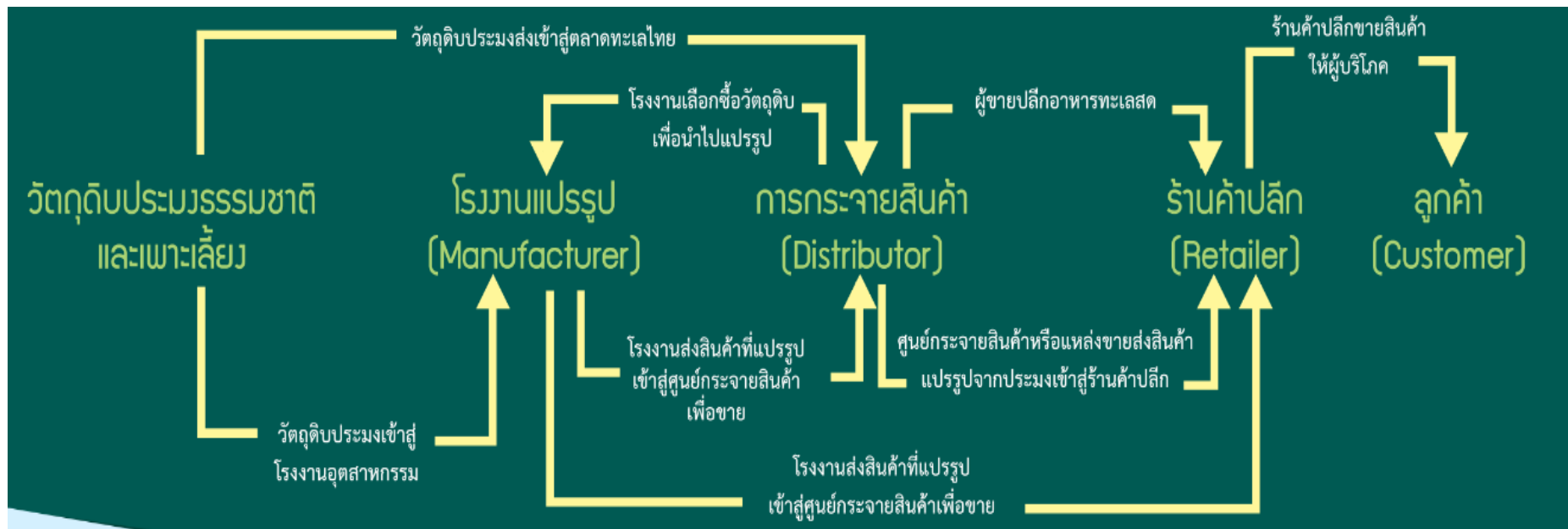
จากการสำรวจสถิติที่สะพานปลาสมุทรสาครเกี่ยวกับปริมาณสัตว์น้ำ มูลค่าสัตว์น้ำ ปริมาณเรือและปริมาณรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ. 2549 – 2556 พบว่า ปริมาณสัตว์น้ำมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นโดยในปี พ.ศ. 2556 มีมูลค่าสัตว์น้ำมากที่สุด คือ 85,495 ตัน ส่วนในปี พ.ศ. 2549 มีมูลค่าสัตว์น้ำมากที่สุด คือ 1,490,077,765 บาท ปริมาณเรือในปี พ.ศ. 2555 มีมากที่สุด คือ 5,888 เที้ยว และปริมาณรถยนต์ในปี พ.ศ. 2551 มีมากที่สุด คือ 193 คัน สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 22

ตารางที่ 22 สถิติสะพานปลาจังหวัดสมุทรสาคร

ปี	ปริมาณสัตว์น้ำ (ตัน.)	มูลค่าสัตว์น้ำ (บาท)	ปริมาณเรือ (เที้ยว)	ปริมาณรถยนต์ (คัน)
2549	67,100	1,490,077,765	3,864	-
2550	72,949	1,458,850,930	3,880	-
2551	79,060	1,417,067,580	3,905	193
2552	78,632	1,352,411,780	3,677	177
2553	77,953	1,366,926,520	3,418	132
2554	77,612	1,135,237,300	3,779	117
2555	75,342	1,185,921,840	5,588	67
2556	85,495	1,302,162,600	5,291	79

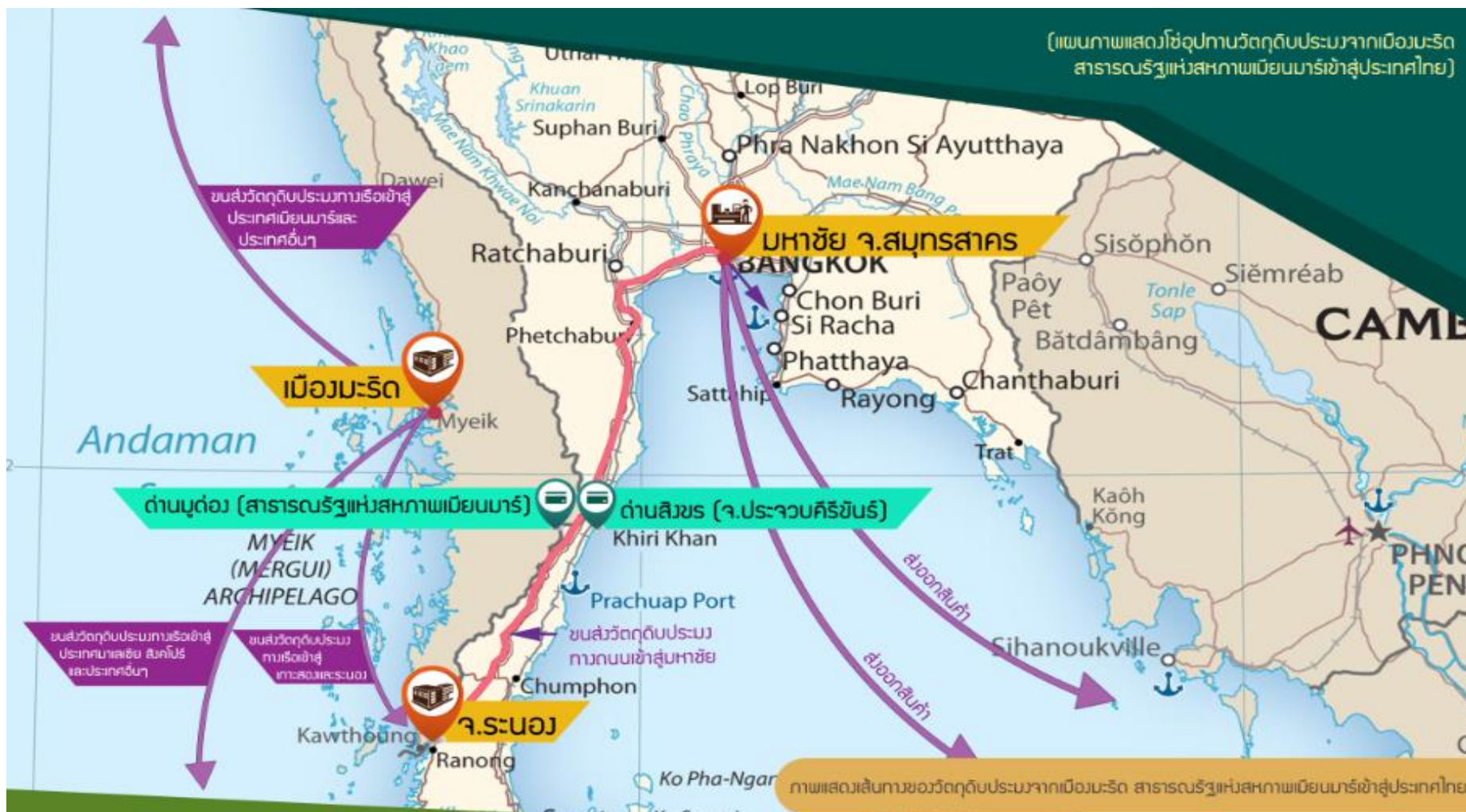
ที่มา: องค์การสะพานปลา (2556)

นอกจากที่ผู้ผลิตอาหารทะเลแปรรูปจะมีการนำเข้าโดยส่งตรงจากแหล่งวัตถุดิบแล้ว บางอุตสาหกรรมจะมีการเลือกซื้อวัตถุดิบที่ตลาดรับซื้อขายก่อนนำไปแปรรูป และเมื่อแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์เป็นที่เรียบร้อยแล้วจะเข้าสู่ขั้นตอนของการส่งมอบผลิตภัณฑ์สู่การกระจายสินค้าผ่านศูนย์กระจายสินค้าหรือร้านค้าเพื่อทำการขายสินค้าต่อไป ซึ่งมีทั้งกระบวนการที่ผู้ขายปลีกอาหารทะเลสดไปรับซื้อวัตถุดิบประมงแบบสดเข้ามาสู่การค้าแบบขายปลีกให้กับผู้บริโภค ส่วนอาหารทะเลที่แปรรูปจากโรงงานเป็นที่เรียบร้อยแล้วจะถูกส่งไปยังศูนย์กระจายสินค้าหรือร้านค้าปลีกเพื่อขายให้ผู้บริโภคที่ต้องการสินค้าต่อไป ซึ่งโซ่อุปทานประมงจากมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ประเทศไทยสามารถแสดงได้ดังภาพ 26 และภาพ 27 เส้นทางทางขนส่งวัตถุดิบประมงจากเมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ประเทศไทย



ภาพ 26 โซ่อุปทานประมงจากมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ประเทศไทย

ที่มา: คณะนักวิจัย (2557)



ภาพ 27 เส้นทาง การขนส่งวัตถุดิบประมงจากเมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ประเทศไทย

ที่มา: คณะนักวิจัย (2557)

จากการลงพื้นที่เพื่อศึกษาและสำรวจการศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในพื้นที่นี้คือ ประมงและปาล์มน้ำมัน เมื่อพิจารณาไปพร้อมกับกระบวนการของโลจิสติกส์แล้วจะพบว่าในพื้นที่นี้ควรพิจารณาข้อมูลเชิงลึกในส่วนที่เป็นวัตถุดิบต้นน้ำที่มีมากในฝั่งของ มะริด และผู้แปรรูปหลักคือ ประเทศไทย

ผู้ผลิตหรือผู้จัดหาวัตถุดิบ (Supplier) ในฝั่งของทรัพยากรทางประมงที่สำคัญในเส้นทางมะริด – ด้านสิงขรนั้น ทรัพยากรส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบประเภทประมงโดยจะอยู่ที่ฝั่งมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ปัจจุบันการประมงทุกชนิดประมาณร้อยละ 95 ที่ตลาดระนองเป็นของมะริด โดยวัตถุดิบประมงประมาณร้อยละ 70 ส่งไปที่ระนอง อีกร้อยละ 30 เมื่อแปรรูปเรียบร้อยแล้วจะส่งไปที่ต่างประเทศ โดยเรือประมงมากกว่า 1000 ลำอยู่ในพื้นที่ ประเภทปลาที่จับได้เป็นปลาประเภทต่างๆ เช่น ปลาเล็ก ปลาใหญ่ ปลากะพงขาว ปลากะพงแดง ปลาเก๋า ปลาจาระเม็ด เป็นต้น โดยวัตถุดิบที่ออกในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบประมงแช่แข็ง โดยเป็นทั้งวัตถุดิบที่ได้มาจากธรรมชาติโดยตรง เช่น ปลา ปลาหมึก กุ้ง เป็นต้น และวัตถุดิบที่มาจากเพาะเลี้ยง เช่น ปูนิ่ม เป็นต้น โดยมูลค่าการขายวัตถุดิบประมงไม่ต่ำกว่า 150 ล้านดอลลาร์ต่อปี และมีปริมาณไม่ต่ำกว่า 280,000 ตันต่อปี

วัตถุดิบจากมะริดส่งออกไปหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่น ไทย ออสเตรเลีย ฮองกง จีน เป็นต้น ในส่วนของวัตถุดิบประมงที่มาจากมะริดแล้วส่งเข้าประเทศไทยมีไม่ต่ำกว่า 70 – 80 ล้านบาทต่อปี และวัตถุดิบจากมะริดบางส่วนยังส่งเข้าภายในเมียนมาร์อีกด้วย ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจะบรรจุเป็นอาหารทะเลแช่แข็งยังไม่มีมีการแปรรูป



ภาพ 28 ตัวอย่างวัตถุดิบประมงที่นำไปผ่านกระบวนการแช่แข็ง
ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 29 ตัวอย่างปูนึ่งที่ได้จากการเพาะเลี้ยงในฟาร์มที่เมืองมะริด
ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 30 ตัวอย่างคลังสินค้าของบริษัทแช่เยือกแข็งวัตฤติบประมงที่มาจากเมืองมะริดเข้าสู่เมืองย่างกุ้ง
สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์
ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 31 เรือประมงที่หาวัตถุดิบในเมืองมะริด

ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 32 เรือประมงในเมืองมะริดที่จอดอยู่บริเวณชายฝั่ง

ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 33 ฟาร์มปูนิ่มในเมืองมะริด

ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 34 ฟาร์มปูนิ่มในเมืองมะริด

ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)

ผู้แปรรูป (Manufacturer) จังหวัดสมุทรสาครถือได้ว่าเป็นแหล่งผลิตอาหารทะเล ทั้งอาหารทะเลสดแห้งและแปรรูป ซึ่งจังหวัดได้เร่งดำเนินการในการพัฒนาการผลิตอาหารทะเลสู่ผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศ จากการสำรวจของกลุ่มวิจัยและวิเคราะห์สถิติการประมง ศูนย์สารสนเทศ กรมประมง (2554) (กลุ่มวิจัยและวิเคราะห์สถิติการประมงศูนย์สารสนเทศ กรมประมง) ได้สำรวจการแปรรูปและการใช้ประโยชน์สัตว์น้ำ (Fish Processing and Disposition of Catch) ในปี พ.ศ. 2554 ของจังหวัดสมุทรสาคร พบว่ามีประเภทของโรงงานแปรรูป (Type of Fish Processing) โดยเป็นห้องเย็น (Freezing) 51 โรง โรงงานกระป๋อง (Canning) 16 โรง โรงงานน้ำปลา 5 โรง โรงงานปลาเค็ม (Salted Fish) 6 โรง โรงงานกุ้งแห้ง (Dried Shrimp) 4 โรง โรงงานลูกชิ้นปลา (Fish Ball) 4 โรง และโรงงานปลาป่น (Reduction) 4 โรง ในขณะที่จังหวัดระนองมีห้องเย็น (Freezing) 12 โรง โรงงานปลาเค็ม (Salted Fish) 5 โรง โรงงานกุ้งแห้ง (Dried Shrimp) 3 โรง และโรงงานหมึกแห้ง (Dried Shrimp) 2 โรง และโรงงานปลาป่น (Reduction) 10 โรง ซึ่งหากพิจารณาเปรียบเทียบกันทั้ง 2 จังหวัดแล้ว จังหวัดสมุทรสาครมีความได้เปรียบด้วยจำนวนโรงงานที่มากกว่า รวมถึงมีโรงงานที่แปรรูปอาหารทะเลมากกว่าเช่นเดียวกัน

ปัจจุบันประเทศไทยมีการนำเข้าวัตถุดิบประมงจากหลายๆ ประเทศ ถือได้ว่าตลาดสมุทรสาครเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน เนื่องจากจุดแข็งของสมุทรสาครคือซื้อขายทุกเกรด โดยของทะเลที่มาจากมะริดจะมาจากระนองหรือเกาะสอง ย้อนกลับมาที่สมุทรสาคร โดยเอามาส่งที่จังหวัดสมุทรสาครก่อนที่จะซื้อกลับไปของทะเลไทยส่วนใหญ่เกินกว่าร้อยละ 90 มาที่สมุทรสาครก่อนที่จะกระจายกลับไปที่เดิม ซึ่งในขณะนี้ของที่มาจากสมุทรสาครกว่าครึ่งมาจากทะเลเมียนมาร์ คือ มะริด โดยแบ่งประเภทปลาที่อยู่ในตลาดที่ซื้อขายได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้

- ปลาเลย (ปลาที่มีมูลค่า) ประมาณร้อยละ 20
- ปลาข้างห้อง (ปลาเพื่ออุตสาหกรรม) ประมาณร้อยละ 70
- ปลาป่น (เศษปลา) ประมาณร้อยละ 10

จากการสำรวจสถิติของกลุ่มวิจัยและวิเคราะห์สถิติการประมงศูนย์สารสนเทศ กรมประมง (2554) ได้สำรวจการส่งออกผลิตภัณฑ์ทั้งที่แปรรูปและยังไม่แปรรูปสินค้าประมงของประเทศไทยมีดังนี้

- สัตว์น้ำมีชีวิต (Aquatic Animal Live)
- สด แช่เย็น แช่แข็ง (Fresh Chilled or Frozen)
- นึ่ง ต้ม ทำเค็ม ตากแห้ง รมควัน (Steamed Boiled Salted Dried or Smoke)
- สด แช่เย็น แช่แข็ง แห้ง ใส่เกลือ (Fresh Frozen and Salted)
- บรรจุภาชนะอัดลม (In Airtight Containers)
- มิได้บรรจุภาชนะอัดลม (Not In Airtight Containers)
- บรรจุแต่งหรือทำไว้ไม่ให้เสีย (Prepared or Preserved)
- ปลาป่น (Fish Meal)
- น้ำปลา (Fish Sauce)
- น้ำมันหอย (Oyster Sauce)
- ไขมันปลา (Fish Oil)

- สาหร่ายทะเล (Seaweed & Agar - Agar)

และจากการสำรวจสถิติของกลุ่มวิจัยและวิเคราะห์สถิติการประมงศูนย์สารสนเทศ กรมประมง (2554) ได้สำรวจประเทศที่ไทยทำการส่งออกการส่งออกผลิตภัณฑ์ทั้งที่แปรรูปและยังไม่แปรรูปสินค้าประมงของประเทศไทยได้แก่

- ออสเตรีย (Austria)
- ออสเตรเลีย (Australia)
- เบลเยียม (Belgium)
- บรูไน (Brunei)
- แคนาดา (Canada)
- จีน (China)
- เยอรมนี (Germany)
- เดนมาร์ก (Denmark)
- สเปน (Spain)
- ฟินแลนด์ (Finland)
- ฝรั่งเศส (France)
- สหราชอาณาจักร (United Kingdom)
- กรีซ (Greece)
- อินโดนีเซีย (Indonesia)
- ไอร์แลนด์ (Ireland)
- อินเดีย (India)
- อิตาลี (Italy)
- ญี่ปุ่น (Japan)
- เกาหลีใต้ (Republic of Korea)
- มาเลเซีย (Malaysia)
- เนเธอร์แลนด์ (Netherlands)
- ฟิลิปปินส์ (Philippines)
- โปรตุเกส (Portugal)
- สวีเดน (Sweden)
- สิงคโปร์ (Singapore)
- ไต้หวัน (Taiwan)
- สหรัฐอเมริกา (United States)
- เวียดนาม (Vietnam)
- ประเทศอื่นๆ (Other Countries)

6.2 กระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมัน

ในส่วนของสวนปาล์มที่ปลูกในพื้นที่ใกล้บ้านมุดอง จะเป็นพันธุ์ไพซาลีก้า และออซาลิเตอร์ ซึ่งเป็นยี่ห้อของมาเลเซีย ซึ่งหากพิจารณาในเขตตะนาวศรีแล้วคาดว่าจะมีประมาณ 300,000 เอเคอร์ หรือประมาณ 750,000 ไร่ ซึ่ง 1 เอเคอร์จะได้วัตถุดิบประมาณ 1 ตัน จากการสัมภาษณ์ผู้ปลูกปาล์มในพื้นที่ในเส้นทางมะริด – ด้านสิงขร มีการปลูกปาล์มเป็นจำนวนมาก และมีแผนในการจัดสรรพื้นที่เพื่อปลูกปาล์มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยมีแผนในการปลูกปาล์มเป็นระยะๆ ซึ่งปัจจุบันมีต้นปาล์มที่สามารถให้ผลผลิตได้ และที่กำลังเจริญเติบโต ซึ่งแสดงดังภาพ 35 ต้นปาล์มที่เพาะปลูกบริเวณใกล้ชายแดนบ้านมุดอง

ปัจจุบันสวนปาล์มที่ยังไม่ประสบความสำเร็จนักเนื่องจากยังไม่มีโรงงานที่มีกำลังการผลิตและเทคโนโลยีในการแปรรูปวัตถุดิบปาล์มน้ำมัน ในเส้นทางมะริด – สิงขร มีเพียงโรงงานบีบน้ำมันปาล์มขนาดเล็ก ดังแสดงในภาพ 36 เครื่องจักรภายในโรงงานบีบน้ำมันปาล์ม และภาพ 37 น้ำมันปาล์มดิบที่ผ่านกระบวนการบีบน้ำมันจากเครื่องจักร ซึ่งผลผลิตปาล์มที่ได้จากพื้นที่นี้เป็นเพียงน้ำมันปาล์มดิบที่ยังไม่สามารถนำไปอุปโภคบริโภคได้อีกทั้งปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีใบอนุญาตให้นำเข้าน้ำมันปาล์มเข้ามาในประเทศไทย ผลผลิตในพื้นที่จึงทำได้เพียงแต่การบีบน้ำมันปาล์มและนำไปส่งที่양กุ้งเพื่อใช้เป็นส่วนประกอบในการผลิตสบู่ต่อไปเท่านั้น ซึ่งแผนภาพโซ่อุปทานและเส้นทางการส่งออกของน้ำมันปาล์มดิบสามารถแสดงได้ดังภาพ 38 โซ่อุปทานอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันในพื้นที่มะริด



ภาพ 35 ต้นปาล์มที่เพาะปลูกบริเวณใกล้ชายแดนบ้านมุดอง
ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 36 เครื่องจักรภายในโรงงานบีบน้ำมันปาล์ม
ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 37 น้ำมันปาล์มดิบที่ผ่านกระบวนการบีบน้ำมันจากเครื่องจักร
ที่มา: จากการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะวิจัย (2557)



ภาพ 38 โซ่อุปทานอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันในพื้นที่มะริด

ที่มา: คณะวิจัย (2557)

6.3 สรุปท้ายบท

จากการศึกษาข้อมูลของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มี 2 อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ คือ ประมงและปาล์มน้ำมัน เมื่อพิจารณาในด้านของประมงแล้วพบว่าต้นน้ำของอุตสาหกรรมประมงอยู่ที่เมืองมะริด และสมุทรสาครเป็นเสมือนอุตสาหกรรมกลางน้ำที่ทำหน้าที่ในการแปรรูปเพื่อการส่งออกต่างประเทศและบริโภคภายในประเทศ ส่วนทรัพยากรปาล์มน้ำมันในเส้นทางมะริด – ด้านสิงขรนั้นมีเป็นจำนวนมากและมีแนวโน้มที่จะมีการปลูกเพิ่มมากขึ้น แต่ยังคงขาดในเรื่องของเทคโนโลยีที่จะทำการแปรรูปวัตถุดิบที่ได้จากปาล์ม

มะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์จึงมีความพร้อมในการเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำ เนื่องจากยังเป็นพื้นที่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ แต่ในขณะเดียวกันก็ยังประสบปัญหาในเรื่องของเทคโนโลยีที่จะแปรรูปวัตถุดิบให้มีมูลค่าเพิ่มได้ ซึ่งเป็นจะเป็นผลดีกับประเทศไทยที่ยังประสบปัญหาในเรื่องของการขาดแคลนวัตถุดิบประมงในขณะที่มีความพร้อมอย่างมากในการแปรรูปวัตถุดิบเพื่อเพิ่มมูลค่า รวมถึงการแปรรูปปาล์มน้ำมันเพื่อเพิ่มมูลค่าอีกเช่นกัน ฉะนั้นหากสามารถนำสิ่งที่ประเทศไทยมีความพร้อมเข้ามาและดึงเอาวัตถุดิบต้นน้ำจากเมืองมะริดเข้ามาได้จะส่งผลให้ประเทศไทยมีศักยภาพมากขึ้น ทั้งนี้ประเทศไทยจึงควรมีการเตรียมพร้อมในการจัดการรวมถึงขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ต่อไป

บทที่ 7 ข้อเสนอแนะกระบวนการจัดการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

- ผลกระทบจากการเปิดด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นจุดผ่านแดนถาวร ที่มีต่อจังหวัดระนอง
- การบูรณาการปัจจัยตัวขับเคลื่อนโลจิสติกส์
- ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนากระบวนการจัดการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพประมงและปาล์ม
น้ำมัน
- ข้อเสนอแนะงานวิจัย

จากการศึกษาข้อมูลเชิงลึกคณะผู้วิจัยได้ทราบถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งจะส่งผลดีในแง่ของพื้นที่บริเวณจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ แต่พื้นที่ที่จะส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงโดยตรงคือ จังหวัดระนอง ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้เพิ่มเติมผลกระทบดังกล่าวในงานวิจัยนี้ด้วย รวมถึงวิเคราะห์การบูรณาการปัจจัยตัวขับเคลื่อนโลจิสติกส์และ ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพประมงและปาล์มน้ำมัน

7.1 ผลกระทบจากการเปิดด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นจุดผ่านแดนถาวร ที่มีต่อจังหวัดระนอง

หากด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวร และถนนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีการพัฒนาจนสามารถใช้ได้ดี จะมีการเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าของเมืองมะริด โดยเฉพาะสินค้าประมง ซึ่งเดิมส่งออกผ่านไปยังจังหวัดระนอง โดยทางเรือ มาเป็นการขนส่งทางถนนโดยผ่านมาทางด่านสิงขรของประจวบคีรีขันธ์แทน เนื่องจากเส้นทางการดังกล่าวจะช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งและช่วยลดต้นทุนในการขนส่งอีกด้วย เนื่องจากปัจจุบันการส่งออกสินค้าประมง จากเมืองมะริด โดยการขนส่งทางเรือผ่านไปยังจังหวัดระนอง ใช้เวลากว่า 20 ชั่วโมง และสินค้าประมงกว่าร้อยละ 60 เป็นการขนส่งต่อทางถนนไปยังตลาดทะเลไทยที่ตำบลมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งเวลาประมาณ 10 ชั่วโมง หรือรวมระยะเวลาในการขนส่งทั้งหมดประมาณ 27 - 28 ชั่วโมง แต่หากทำการขนส่งสินค้าจากเมืองมะริดโดยใช้เส้นทางถนนซึ่งมีระยะทาง 170 กิโลเมตร จะใช้เวลาไม่เกิน 7 ชั่วโมงในการขนส่งเท่านั้น ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการจะได้ประโยชน์อย่างมากทั้งในด้านการลดต้นทุนและคุณภาพสินค้าที่จะคงความสดใหม่ไว้ได้มากกว่า

นอกจากนี้หากมองโดยรวมประเทศไทยจะได้ประโยชน์จากการลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าทะเลจากประเทศเมียนมาร์ มายังแหล่งแปรรูปผลิตภัณฑ์อาหารทะเลในประเทศไทย โดยใช้เส้นทางผ่านทางด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และยังคงส่งผลดีต่อการขนส่งสินค้าและกิจกรรมทางโลจิสติกส์ ในแง่การเชื่อมโยง 2 คาบสมุทร ระหว่างอ่าวไทยและอันดามันด้วย เนื่องจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีท่าเทียบเรือน้ำลึกอยู่ที่อำเภอบางสะพาน และมีโครงการจะสร้างที่เรือขึ้นที่อ่าวคลองวาฬ เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งไปถึงแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ในขณะที่เมืองมะริดอยู่ติดทะเลอันดามัน ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าไปทางตะวันออกกลาง เอเชียกลางและทวีปยุโรป ทำให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า ทั้งทางด้านการเกษตร ด้านประมง ด้านอุตสาหกรรมระหว่างประเทศไทยและประเทศเมียนมาร์ได้อีกเส้นทางหนึ่ง

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อเปิดด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และมีการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้า ประมงมายังเส้นทางนี้จะมีผลกระทบโดยตรงต่อจังหวัดระนองซึ่งปัจจุบันเป็นศูนย์กลางการรับซื้อสินค้าทาง ทะเลทางฝั่งอันดามัน ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดกับจังหวัดระนองโดยใช้ข้อมูล จากการลงพื้นที่จริงและสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องทั้งฝั่งจังหวัดระนอง ประเทศไทย และเกาะสองของประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ สามารถสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจ และสังคมได้ ดังนี้

7.1.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

7.1.1.1. การนำเข้าสินค้าทะเลของจังหวัดระนอง จะได้รับผลกระทบในด้านการเปลี่ยนเส้นทาง การขนส่งสินค้าทะเล จะทำให้สินค้าทะเลบางส่วนเปลี่ยนเส้นทางขนส่งจากการขนส่งสินค้าผ่านจังหวัด ระนอง มาเป็นการขนส่งสินค้าผ่านทางจังหวัดประจวบคีรีขันธ์แทน ซึ่งจะทำให้การนำเข้าสินค้าทะเลที่จังหวัด ระนองลดน้อยลง โดยที่ผลกระทบที่เกิดขึ้นจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปริมาณเรือประมงของทั้งสองประเทศ เนื่องจากเรือประมงสัญชาติเมียนมาร์จะเปลี่ยนที่ขึ้นเรือไปขึ้นที่เมืองมะริดแล้วส่งต่อมาทางด้านสิงขร จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์แทน แต่เรือประมงสัญชาติไทยก็ยังคงขึ้นเรือที่จังหวัดระนองเหมือนเดิม

7.1.1.2. การส่งออกสินค้าของจังหวัดระนอง จะได้รับผลกระทบอย่างมาก โดยปริมาณการ ส่งออกสินค้าจะลดลง เนื่องจากการเปลี่ยนเส้นทางขนส่ง โดยการขนส่งสินค้าจากภาคกลางจะใช้การขนส่ง ทางบกผ่านเส้นทางด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เข้าไปยังประเทศเมียนมาร์ แทนการส่งสินค้ามาที่ จังหวัดระนองและนำสินค้าขึ้นเรือเพื่อขนส่งไปยังประเทศเมียนมาร์ เพราะการขนส่งทางบกผ่านทางด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นการขนส่งโดยใช้โหมดการขนส่งทางบกอย่างเดียว ซึ่งสะดวกสบายและรวดเร็ว กว่า การนำสินค้าไปขึ้นเรือที่จังหวัดระนอง เพราะในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากทางบกเป็นทางเรือ เป็นการ เปลี่ยนโหมดการขนส่งซึ่งใช้ระยะเวลาที่นาน และยุ่งยากในการจัดเรียงสินค้า โดยเฉพาะสินค้าพวกวัสดุ ก่อสร้าง ปูนซีเมนต์ และสินค้าอุปโภคบริโภค

7.1.1.3. อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับสินค้าทะเลที่จังหวัดระนอง จะได้รับผลกระทบจากการที่ สินค้าทะเลบางส่วนเปลี่ยนเส้นทางขนส่งทำให้ปริมาณสินค้าทะเลที่จะขึ้นที่ท่าเรือจังหวัดระนองลดน้อยลง ทำให้อุตสาหกรรมบางอุตสาหกรรม เช่น แพปลา ห้องเย็น โรงงานแช่แข็ง และโรงงานปลาป่น เป็นต้น มี วัตถุประสงค์ที่น้อยลง ส่งผลให้เกิดความไม่คุ้มทุนในการทำธุรกิจ

7.1.1.4. อุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ จะได้รับผลกระทบโดยอาจมีการเปลี่ยนที่ตั้งศูนย์ กระจายสินค้าหรือคลังสินค้าจากจังหวัดระนอง ไปตั้งที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์แทน บริษัทขนส่งบางบริษัท อาจจะมีการย้ายธุรกิจจากจังหวัดระนองไปยังจังหวัดประจวบคีรีขันธ์แทน

7.1.2 ผลกระทบด้านสังคม

7.1.2.1. การจ้างงานในจังหวัดระนอง จะได้รับผลกระทบจากการย้ายฐานการผลิต การขนส่ง หรือจากการล้มเลิกกิจการบางกิจการเพราะไม่คุ้มทุน ซึ่งจะทำให้เกิดการจ้างงานที่น้อยลง

7.1.2.2. เกิดอัตราการว่างงานของแรงงานในจังหวัดระนอง ทั้งแรงงานชาวไทย และแรงงานจาก ประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากฐานการผลิตมีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อ การเคลื่อนย้ายแรงงาน ไม่ว่าจะเป็นการย้ายกลับประเทศบ้านเกิด การย้ายไปแหล่งงานใหม่ แม้กระทั่งการปรับเปลี่ยนอาชีพแต่ ยังคงอาศัยอยู่ในท้องถิ่นเดิม

7.1.2.3. เกิดการเปลี่ยนอาชีพจากเดิมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมประมงมาเป็นอาชีพด้านอื่น โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและสุขภาพ จะเกิดสิ่งก่อสร้างหรือเครื่องมือและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น รีสอร์ท เรือนำเที่ยว เป็นต้น

7.1.2.4. จังหวัดระนองจะมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมเพื่อรองรับกับอุตสาหกรรมใหม่ที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว

7.2 แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

ในการศึกษาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์จะพิจารณาจากปัจจัยหลักที่เป็นตัวขับเคลื่อนในระบบโลจิสติกส์โดยทั่วไปนั้นโดยทั่วไปมีอยู่ 6 ปัจจัยหลักคือ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) สินค้าคงคลัง (Inventory) การขนส่ง (Transportation) ข้อมูล (Information) การจัดหา (Sourcing) และการกำหนดราคา (Pricing) (Chopra & Meindl, 2007) จากปัจจัยหลักดังกล่าวได้นำมาวิเคราะห์การบูรณาการตัวขับเคลื่อนโลจิสติกส์ในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้ดังนี้

7.2.1 สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

ปัจจุบันจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้มีการวางแผนนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาด้านสิงขร โดยมีการเตรียมวางแผนการก่อสร้างกลุ่มอาคารเพื่ออำนวยความสะดวกทั้งอาคารด่านพรมแดน อาคารศูนย์ราชการ บริการการค้าและการท่องเที่ยวชายแดน กลุ่มอาคารตรวจปล่อยสินค้า กลุ่มอาคารศูนย์กักสัตว์ กลุ่มอาคารพักอาศัย อาคารที่ทำการตรวจสอบ (สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 2556) นอกจากนี้ยังควรพิจารณาถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพิ่มเติม เช่น

- อุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในอาคาร
- ระบบสารสนเทศเพื่อการติดต่อและเชื่อมโยงข้อมูล
- พื้นที่สะดวกทางการค้า
- พื้นที่บริการการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ
- ศูนย์บริการด้านความปลอดภัย
- พื้นที่ถนนที่แบ่งช่องจราจรสำหรับการขนส่ง การท่องเที่ยว รวมถึงระบบการจราจรภายในพื้นที่
- อื่นๆ

7.2.2 สินค้าคงคลัง (Inventory)

นอกเหนือจากโครงสร้างพื้นฐานที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้มีนโยบายและส่งเสริมในปัจจุบันแล้ว ควรพิจารณาถึงการจัดตั้งโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวกับการจัดเก็บวัตถุดิบหรือการเปลี่ยนถ่ายสินค้าให้เหมาะสมกับกิจกรรมการค้าชายแดนในพื้นที่ ซึ่งบริเวณด้านการค้าชายแดนนั้นนอกจากที่จะเป็นแค่จุดผ่านของสินค้าอย่างเดียวแล้ว ควรที่จะต้องมองให้เห็นถึงข้อกำหนดที่สามารถเอื้อให้การค้าบริเวณชายแดนเกิดประโยชน์ให้ได้มากที่สุด ในงานวิจัยนี้ได้เสนอการพัฒนาจุดที่คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า (Bonded Warehouse) หรือเขตปลอดภาษีอากร (Free Trade Area) บริเวณชายแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการผลิตสินค้าก่อนการขนย้ายให้มากยิ่งขึ้น

ซึ่งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทหนึ่ง ซึ่งผู้ได้รับ อนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า สามารถนำวัตถุดิบจากต่างประเทศ เข้ามาทำการผลิต หรือ ผสม หรือ ประกอบ เป็นสินค้าสำเร็จรูปส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ โดยงดเว้นการเก็บอากรขาเข้า และอากรขาออกแก่ของที่ปล่อยออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่ว่าจะ ส่งออกในสภาพเดิมที่นำเข้าหรือในสภาพที่ได้ผลิต หรือ ผสม หรือ ประกอบเป็นของอื่น และเขตปลอดอากร (Free Zone) หมายถึง เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่ เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากร ตามที่กฎหมายบัญญัติ (กรมศุลกากร, 2557)

7.2.3 การขนส่ง (Transportation)

ปัจจัยที่เป็นตัวแปรสำคัญในการก่อให้เกิดศักยภาพระหว่างประเทศในเส้นทางมรดก สาธารณรัฐ แห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์นั้นคือ ระบบการขนส่งระหว่างประเทศ ระบบการ ขนส่งที่คาดว่าจะเกิดในเส้นทางนี้คือ การขนส่งวัตถุดิบต้นน้ำจากฝั่งเมียนมาร์เข้ามาสู่อุตสาหกรรมแปรรูปใน ประเทศไทยเพื่อเพิ่มมูลค่า ซึ่งในการพิจารณาการขนส่งที่มีประสิทธิภาพนั้นโดยมีหลักการปฏิบัติการเบื้องต้นที่ สามารถใช้เป็นแนวทางเพื่อจัดเส้นทางและตารางการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพในเส้นทางนี้ ได้แก่

7.2.3.1 พิจารณาเลือกเส้นทางที่สามารถลดระยะทางในการขนส่ง ซึ่งหากมีการใช้เส้นทาง การขนส่งจากเดิมที่ต้องไปยังจังหวัดระนองมาเป็นเส้นทางมรดก – ด้านสิงขรแทน เพื่อลดระยะเวลาในการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศ และเพื่อเป็นการให้ประเทศไทยได้วัตถุดิบมาแปรรูปในอุตสาหกรรมได้รวดเร็วและมี ปริมาณมากยิ่งขึ้น การขนส่งวัตถุดิบประมงโดยทั่วไปแล้วจะมีข้อจำกัดในด้านเวลา เนื่องจากความสดของ วัตถุดิบเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกทั้งต้องพิจารณาเรื่องการขนถ่ายวัตถุดิบ ซึ่งเมื่อเกิดการขนถ่ายบ่อยครั้งอาจทำให้ วัตถุดิบเสียหายหรือมีมูลค่าลดลงได้ การขนส่งจึงต้องมีความสะดวก รวดเร็ว และความตรงต่อเวลาค่อนข้างสูง สิ่งที่สำคัญคือ ควรมุ่งเน้นที่ประสิทธิภาพในการลดความซ้ำซ้อนและระยะทางของเส้นทางและการจัดการด้าน เวลาให้มากที่สุด

7.2.3.2 การบริหารการขนส่งโลจิสติกส์ขาเข้า (Inbound Logistics) และโลจิสติกส์ขาออก (Outbound Logistics) ภาครัฐและภาคเอกชนควรพิจารณาโอกาสในอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทำการ ขนส่งระหว่างประเทศ จากการลงพื้นที่สำรวจในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์พบว่าความต้องการในการ อุปโภคบริโภคสินค้าของไทยนั้นมีมาก ระบบโลจิสติกส์ที่จะเกิดขึ้นระหว่างชายแดนที่ด้านสิงขรนั้นคาดว่าโล จิสติกส์ขาเข้า (Inbound Logistics) จะเป็นการนำวัตถุดิบจากฝั่งเมียนมาร์เข้ามาในประเทศไทย และโลจิส ติกส์ขาออก (Outbound Logistics) จะเป็นการนำสินค้าอุปโภคบริโภคที่ไทยแปรรูปเรียบร้อยแล้วนำไปขาย ให้กับประชากรแถบตะนาวศรีได้ และหากมรดกมีการพัฒนาท่าเรือขึ้นจนมีขีดความสามารถเพียงพอที่จะขนส่ง ไปยังทวีปอื่นต่อไปได้ ก็จะสามารถทำให้ไทยมีอีกช่องทางหนึ่งในการกระจายสินค้าไทยไปทางฝั่งอ่าวเบงกอลและ ทะเลอันดามันได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

7.2.3.3 การจัดให้มีจุดบริการขนส่งที่รวมกลุ่มและรวบรวมสินค้าที่จะทำการจัดส่งให้ครบถ้วนใน ที่เดียวกัน เมื่อเกิดขนส่งทั้งโลจิสติกส์ขาเข้าและโลจิสติกส์ขาออกเกิดขึ้น การจัดให้มีจุดบริการการขนส่งและ จุดรวบรวมสินค้าจึงควรมีเพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพให้มากยิ่งขึ้นทั้งในด้านการ ขนส่งสินค้าหลายๆ ประเภทตามความต้องการของลูกค้าที่หลากหลาย มีความรวดเร็วในการขนส่ง บริการที่ เป็นมาตรฐานสามารถตรวจสอบได้ สิ่งเหล่านี้จะทำให้ระบบการขนส่ง และการรวบรวมสินค้าเพื่อนำเข้าและ ส่งออกเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและมีศักยภาพมากขึ้น

7.2.3.4 การขนส่งทางอากาศ การขนส่งวัตถุดิบทางอากาศนั้นเหมาะสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าสูง จากการสำรวจในพื้นที่มะริดพบว่าการขนส่งวัตถุดิบประมงทางอากาศคือ ปูนิ้ม โดยมีการบรรจุลงกล่องผลิตภัณฑ์ที่เตรียมไว้แล้วทำการขนส่งไปยังประเทศปลายทาง

7.2.3.5 การขนส่งทางรถไฟ ในปัจจุบันยังไม่มีเส้นทางเดินรถไฟที่เชื่อมต่อจากด่านสิงขรเข้าสู่เส้นทางการเดินรถไฟสายหลักของประเทศไทย แม้การขนส่งทางรถไฟจะเป็นการขนส่งที่ประหยัดแต่ก็มีการลงทุนที่ค่อนข้างสูง ดังนั้นในการพิจารณาความเหมาะสมเพื่อที่จะเพิ่มเส้นทางเดินรถไฟจากด่านสิงขรมานั้น ควรพิจารณาถึงปริมาณการขนส่งที่จะเกิดขึ้นตรงบริเวณด่านว่ามีปริมาณที่มากพอ การบริการรถไฟที่สามารถส่งมอบของจากด่านสิงขรไปสู่จุดหมายปลายทางได้ตรงตามเวลา รวมถึงความต้องการของผู้ใช้บริการที่จำเป็นที่จะต้องใช้บริการการขนส่งทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง หากปัจจัยดังกล่าวยังไม่สามารถส่งผลให้การดำเนินการลงทุนสร้างเส้นทางรถไฟไปด่านสิงขรได้ควรมีการบริหารจัดการระหว่างทางขนส่งทางบกเพื่อเชื่อมต่อกับทางรถไฟในตัวเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์เพื่อความเหมาะสมในด้านการลงทุนของรัฐและภาคเอกชน

7.2.4 ข้อมูล (Information)

การใช้ข้อมูลในเทคโนโลยีสารสนเทศในระบบโลจิสติกส์จะสามารถเป็นเครื่องมือในการจัดการและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน ซึ่งข้อมูลสารสนเทศพื้นฐานในระบบโลจิสติกส์ที่จะต้องใช้เป็นอย่างมากคือระบบที่เกี่ยวข้องกับสินค้าคงคลัง และการขนส่ง

ในระบบสินค้าคงคลังนั้นจะเน้นการใช้ข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับความต้องการสินค้า การสั่งซื้อ การจัดส่ง การจัดเก็บ ส่วนในระบบการขนส่งนั้นจะเน้นในเรื่องของการใช้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ในการรับ สถานที่ในการจัดส่ง ขนาดการจัดส่ง ปริมาณการจัดส่ง เพื่อให้เป็นประโยชน์ในการพิจารณากระบวนการและประสิทธิภาพโดยรวมในระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่จะเกิดขึ้นในเส้นทางนี้มีการดำเนินงานที่เชื่อมโยงทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ทั้งภายในและภายนอกองค์กร จึงควรที่จะมีการนำเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงข้อมูลมาใช้ให้เกิดประโยชน์ ระบบของข้อมูล (Information Technology) ที่ควรมีในระบบ ได้แก่

- ระบบการติดตามรถขนส่งสินค้า
- ระบบการบริหารคลังสินค้า
- ระบบการจัดการการขนส่ง
- ระบบการจัดซื้อ จัดหา
- ระบบบริการการขาย
- ระบบการบริหารการขนส่ง
- ระบบบริการการขนส่ง
- ระบบการติดต่อสื่อสารในองค์กร

7.2.5 การจัดหา (Sourcing)

เป้าหมายในการจัดหาวัตถุดิบคือ ให้ได้คุณภาพสินค้าที่มีคุณภาพดี ราคาถูกและสามารถตอบสนองความต้องการของระบบการผลิต การจัดหาวัตถุดิบถือว่าเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญในการที่จะนำพาให้อุตสาหกรรมนั้นๆ มีความได้เปรียบทั้งทางด้านการแข่งขันทางธุรกิจ คุณภาพของสินค้า ราคาสินค้าที่เหมาะสม และการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้

หากพิจารณาในส่วนของโซ่อุปทานประมงระหว่างแหล่งวัตถุดิบประมงที่มะริดและอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลที่จังหวัดสมุทรสาครแล้วจะพบว่ามีความท้าทายในการจัดหาวัตถุดิบที่เกี่ยวเนื่องกัน คือ ประมงในฝั่งมะริดจัดหาวัตถุดิบในทะเลซึ่งเป็นวัตถุดิบต้นน้ำ และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลของไทยจัดหาวัตถุดิบต้นน้ำเพื่อนำมาแปรรูป หากประเทศไทยต้องการให้อุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลมีวัตถุดิบที่สามารถเข้าสู่กระบวนการผลิตได้เร็วขึ้นนั้น ควรที่จะมีการพัฒนาเส้นทางมะริด – ด้านสิงขร ให้มีประสิทธิภาพในการขนส่งมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นผลดีทั้ง 2 ฝ่าย เนื่องจากเรือที่หาวัตถุดิบประมงที่ต้องขนส่งวัตถุดิบจากมะริดไประนองหรือเกาะสองไม่ต้องเสียเวลาเดินทางไปส่งวัตถุดิบ ทำให้รอบของเวลานี้ในการหาวัตถุดิบประมงได้เพิ่มมากขึ้น และอาจยังได้วัตถุดิบที่สดมากกว่าการขนส่งมาจากระนอง เนื่องจากเส้นทางมะริด – ด้านสิงขรใช้ระยะทางในการเดินทางสั้นกว่า ซึ่งจะส่งผลโดยตรงกับอุตสาหกรรมแปรรูปอาหารทะเลที่จะได้ของสดเพื่อนำไปแปรรูปในปริมาณที่มากกว่าเดิม

ส่วนปาล์มน้ำมันนั้นมีทรัพยากรอยู่ในพื้นที่ของเส้นทางมะริด – ด้านสิงขร ถือได้ว่ามีความเหมาะสมในการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปปาล์มน้ำมันในเส้นทางนี้ แต่ในปัจจุบันมีข้อกฎหมายในการนำเข้าปาล์มจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยผู้ประกอบการแปรรูปปาล์มน้ำมันจึงควรพิจารณาในด้านการลงทุนอุตสาหกรรมแปรรูปน้ำมันปาล์มในพื้นที่มะริด หรือรัฐบาลมีการพิจารณาสนับสนุนให้เกิดจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า (Bonded Warehouse) หรือเขตปลอดภาษีอากร (Free Trade Area) บริเวณชายแดน สามารถผลักดันสินค้าที่แปรรูปจากปาล์มน้ำมันได้ และยังช่วยในการเสริมกิจกรรมการค้าระหว่างสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์กับประเทศไทยบริเวณด่านการค้าชายแดนอีกด้วย

7.2.6 การกำหนดราคา (Pricing)

ในการกำหนดราคาของผลิตภัณฑ์มีหลายปัจจัยที่ต้องพิจารณา เช่น ราคาขาย ต้นทุนในการผลิต ต้นทุนในการขนส่งสินค้า เป็นต้น ซึ่งหากมีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพนั้นๆ ให้ดี จะสามารถทำให้ต้นทุนหลายๆ ส่วนลดลง จากการศึกษากระบวนการโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพนั้นควรมีการพิจารณาในเรื่องของเส้นทางการขนส่งเพื่อลดระยะเวลาในการขนส่งลง ต้นทุนทางด้านเวลา ระยะทางในการขนส่ง การจัดเก็บรักษาสินค้าอาหารทะเล ซึ่งเป็นต้นทุนค่าใช้จ่ายที่สูญเสียไปกับเวลา การบริหารจัดการ การจัดเก็บสินค้า การขนส่ง หากค่าใช้จ่ายเหล่านี้สามารถลดลงได้ผู้ประกอบการจะมีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น

7.3 ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนากระบวนการจัดการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพประมงและปาล์มน้ำมัน

ส่วนในการพิจารณาถึงข้อเสนอแนะเพื่อสนับสนุนและพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพนั้นจะพิจารณาจากการบูรณาการปัจจัยตัวขับเคลื่อนโลจิสติกส์จากหัวข้อข้างต้น ซึ่งจะมีรายละเอียดของข้อเสนอแนะและแสดงการเปรียบเทียบของเส้นทางโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในปัจจุบันกับในอนาคตที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมและเปิดด่านสิงขรเป็นจุดผ่านแดนถาวรซึ่งแสดงภาพ 40 แสดงการเปรียบเทียบเส้นทางโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในปัจจุบันและในอนาคต และ ภาพ 41 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อเสนอแนะสำหรับพื้นที่ มะริด ท่าเรือระนอง ด้านสิงขร ท่าเรือประจวบ และมหาชัย ดังนี้

7.3.1 การพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างเมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

เพื่อให้เป็นประโยชน์กับอุตสาหกรรมแปรรูปประมงของประเทศไทยที่กำลังขาดแคลนวัตถุดิบในการนำมาแปรรูปเพื่อส่งออกและบริโภคภายในประเทศ ซึ่งจังหวัดสมุทรสาครมีความพร้อมในด้านการแปรรูปวัตถุดิบ การพัฒนาเส้นทางดังกล่าวยังจะส่งผลให้ประเทศไทย เนื่องจากเมืองมะริดมีทรัพยากรมากในทางด้านประมง ซึ่งประเทศไทยได้นำเข้าวัตถุดิบประมงจากเมืองมะริดต่อปีเป็นจำนวนมาก จากการศึกษาพบว่า การขนส่งวัตถุดิบประมงจากเมืองมะริดเข้าสู่ประเทศไทยนั้นต้องผ่านจังหวัดระนองก่อนนำมากระจายสินค้าเพื่อการอุปโภค บริโภค และอุตสาหกรรมในประเทศไทยต่อนั้น มีระยะทางที่ไกล จากการขนส่งของสินค้าทะเลจากฝั่งมะริดมีทุกวันอีกทั้งเส้นทางขนส่งยังคงเป็นเส้นทางที่อ้อม จากการสัมภาษณ์และการสำรวจพื้นที่พบว่า การเดินทางโดยทางเรือจากมะริดไประนองนั้น ใช้เวลาประมาณ 20 – 22 ชั่วโมง และวัตถุดิบประมงถูกขนส่งทางรถต่อไปยังมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร ต้องใช้เวลาในการขนส่งเพิ่มอีกประมาณ 10 – 12 ชั่วโมง รวมแล้วใช้เวลากว่า 30 - 34 ชั่วโมง ซึ่งหากรวมเวลาพักระหว่างการขนส่งตามที่ข้อกำหนดไทยกำหนด คือ ผู้ขับรถต้องไม่ขับรถเกินกว่าจำนวนชั่วโมงที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ในรอบ 24 ชั่วโมงห้ามมิให้ผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2557) ดังนั้น ระยะเวลาการขนส่งรถจากระนองไปมหาชัยที่มีระยะทางประมาณ 550 กิโลเมตร อาจใช้เวลาเพิ่มอีกประมาณ 2 – 3 ชั่วโมง

เมื่อพิจารณา เส้นทางมะริด – ด้านสิงขรในปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2557) ยังไม่ได้มีการพัฒนามากนัก ซึ่งจากการที่คณะนักวิจัยได้ลงพื้นที่โดยการไ้รถขับเคลื่อนสี่ล้อหรือรถโฟร์วีลไดรฟ์ (4 Wheel Drive) จะใช้การเดินทางประมาณ 3 – 4 ชั่วโมง หากเป็นรถบัสขนาดใหญ่จะใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 – 9 ชั่วโมง ที่ระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร

หากมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างเมืองมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์โดยขนส่งมาทางด้านสิงขร จะส่งผลดีอย่างมากในเรื่องระยะเวลาการขนส่งที่ลดลง ซึ่งคาดว่าจะใช้ระยะเวลาในการเดินทางจากมะริด – ด้านสิงขรประมาณ 2.5 – 3 ชั่วโมงเท่านั้น และเมื่อขนส่งวัตถุดิบประมงต่อไปยังมหาชัย จังหวัดสมุทรสาครด้วยระยะทางประมาณ 280 กิโลเมตร ซึ่งใช้เวลาการเดินทางอีกประมาณ 3.5 – 4 ชั่วโมง รวมระยะเวลาการเดินทางทั้งหมดจากมะริด – มหาชัย จังหวัดสมุทรสาครอยู่ที่ประมาณ 480 กิโลเมตร ด้วยเวลาการเดินทางประมาณ 6 – 8 ชั่วโมงเท่านั้น

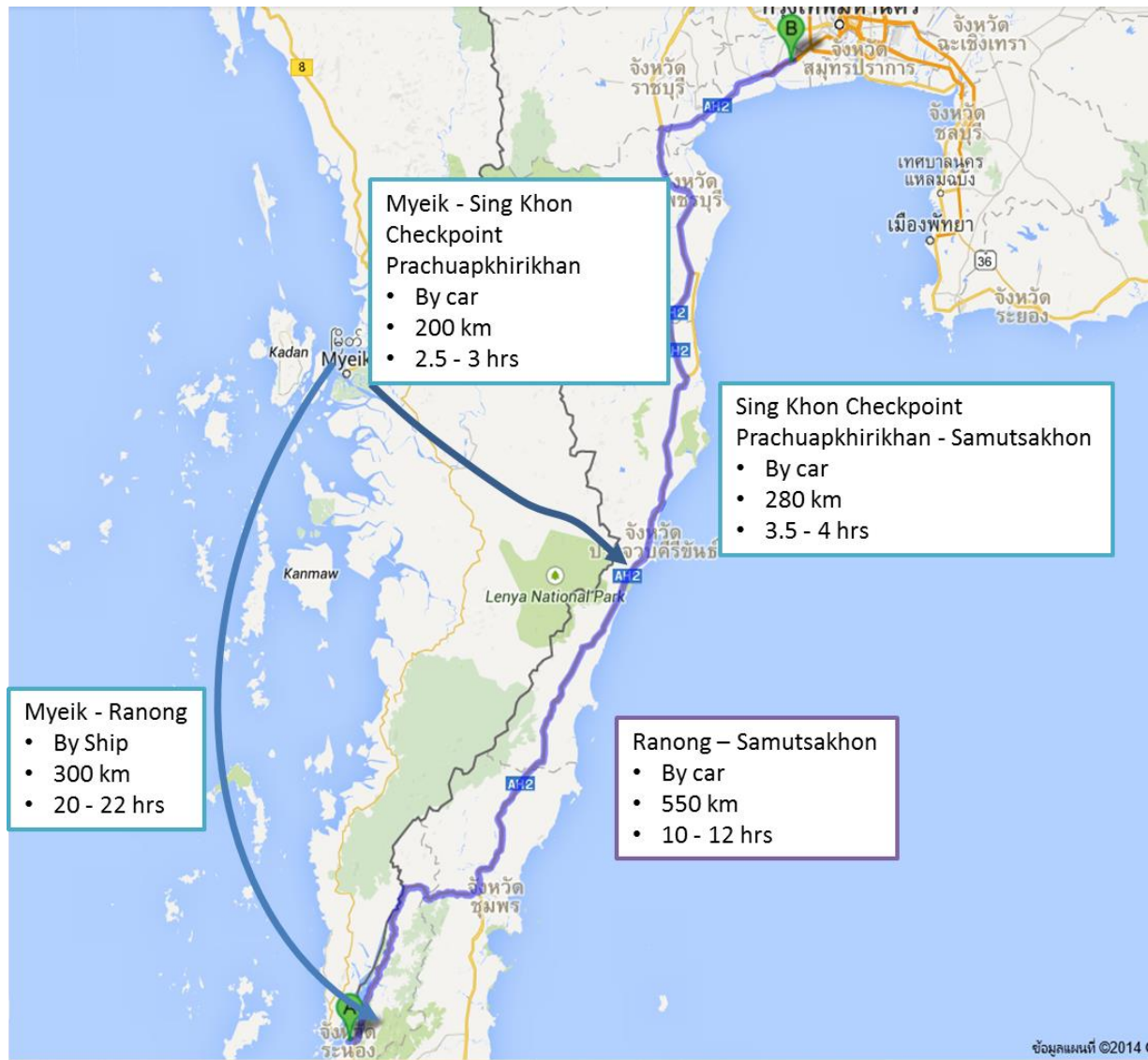
ตารางที่ 23 การเปรียบเทียบเส้นทาง พาหนะ ระยะทาง และระยะเวลาการเดินทาง

จุดเริ่มต้นการเดินทาง – จุดสิ้นสุดการเดินทาง	พาหนะ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลาการเดินทาง (ชั่วโมง)
ขนส่งวัตถุดิบประมงไปมะริดโดยทางเรือไปจังหวัดระนอง และขนส่งวัตถุดิบจากระนองทางรถไปมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร			
มะริด – ระนอง	เรือประมง	300*	20 – 22 (หากเป็นหน้ามรสุมจะใช้เวลาประมาณ 30 – 45 ชั่วโมง)
ระนอง – มหาชัย	รถ	550	10 – 12

จุดเริ่มต้นการเดินทาง – จุดสิ้นสุดการเดินทาง	พาหนะ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลาการเดินทาง (ชั่วโมง)
			(หากรวมเวลาพักตามกฎหมายจะอยู่ที่ประมาณ 12 – 15 ชั่วโมง)
รวม		850	<ul style="list-style-type: none"> ● 30 – 34 (กรณีไม่ใช้หน้ามรสุมและไม่พักระหว่างการเดินทาง) ● 32 – 37 (กรณีไม่ใช้หน้ามรสุมและพักระหว่างการเดินทาง) ● 40 – 57 (กรณีเป็นหน้ามรสุมและไม่พักระหว่างการเดินทาง)
ขนส่งวัตถุดิบประมงไปมะริดโดยทางรถไปด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และขนส่งวัตถุดิบจากด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ทางรถไปมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร (กรณีที่ยังไม่พัฒนาเส้นทาง)			
มะริด – ด่านสิงขร	รถ	200	3 - 4
ด่านสิงขร – มหาชัย	รถ	280	3.5 – 4
	รวม	480	6.5 - 8
ขนส่งวัตถุดิบประมงไปมะริดโดยทางรถไปด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และขนส่งวัตถุดิบจากด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ทางรถไปมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร (กรณีพัฒนาเส้นทาง)			
มะริด – ด่านสิงขร	รถ	200	2.5 - 3
ด่านสิงขร – มหาชัย	รถ	280	3.5 – 4
	รวม	480	6 - 7

หมายเหตุ: * ข้อมูลจากการสัมภาษณ์และการประมาณการโดยคณะวิจัย

ที่มา: คณะวิจัย (2557)



ภาพ 39 การเปรียบเทียบเส้นทาง พาหนะ ระยะทาง และระยะเวลาการเดินทาง
ที่มา: คณะวิจัย (2557)

7.3.2 การเตรียมพร้อมสำหรับอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์

ในระยะเริ่มต้นดำเนินการของการเปิดด่านที่มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่สะดวก คาดว่าจะเกิดอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์หรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งก่อน เนื่องจากฐานการผลิตอาหารทะเลแปรรูปของประเทศไทยอยู่ที่จังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งในระยะแรกของการเปิดเป็นด่านถาวรและมีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สะดวก จะยังไม่สามารถทำให้โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สมุทรสาครย้ายฐานการผลิตมาที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ได้ ดังนั้นอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นยังคงเป็นการขนส่งวัตถุดิบระหว่างประเทศไปสู่ฐานการผลิตเดิมของประเทศไทยก่อน อุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์และการขนส่งจึงจะเข้ามามีบทบาทมากในช่วงระยะแรก ทั้งการเปลี่ยนเส้นทางขนส่งจากเดิมที่มาจากระนองและย้ายมาที่เส้นทางมะริด – ด่านสิงขร ที่เป็นโลจิสติกส์ขาเข้าที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การนำวัตถุดิบต้นน้ำจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์เข้ามาแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าในประเทศไทย และโลจิสติกส์ขาออกที่นำสินค้าอุปโภคบริโภคที่เมียนมาร์มีความต้องการ

กลับเข้าไปขายในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ต่อไป เพื่อให้เสริมให้การค้าบริเวณชายแดนมีการเจริญเติบโตในด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจึงควรเตรียมพร้อมอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์

7.3.3 การส่งเสริมประสิทธิภาพในการรวบรวมและกระจายสินค้า

เมื่อมีการขนส่งระหว่างประเทศบริเวณชายแดนเกิดขึ้น ย่อมมีการแลกเปลี่ยนสินค้ากันระหว่างประเทศ โครงสร้างพื้นฐานที่ต้องเตรียมพร้อมจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นไปในลักษณะการรวบรวมและกระจายสินค้า โดยทั่วไปแล้วการกระจายสินค้านั้นเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการแลกเปลี่ยนสินค้า คือ

- เพื่อให้ผลิตภัณฑ์มีอยู่พร้อมในตลาดที่มีผู้บริโภคที่เป็นเป้าหมายอยู่ได้
- เพื่อพัฒนาโอกาสในการขาย
- เพื่อประสานงานและความร่วมมือกันกับปัจจัยใดๆ ก็ตามที่เกี่ยวข้องกับการกระจายสินค้า
- เพื่อไปให้ถึงระดับบริการที่ต้องการ
- เพื่อลดต้นทุนรวมและต้นทุนด้านโลจิสติกส์
- เพื่อรับข้อมูลสารสนเทศจากการตอบรับอย่างรวดเร็วและถูกต้อง

การส่งเสริมประสิทธิภาพในการรวบรวมและกระจายสินค้าจะสามารถส่งเสริมการค้าบริเวณชายแดนให้มีการแลกเปลี่ยนสินค้าได้มีประสิทธิภาพและรวดเร็วยิ่งขึ้น

7.3.4 การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า (Bonded Warehouse) หรือเขตปลอดภาษีอากร (Free Trade Area) บริเวณชายแดน

โดยเฉพาะในด้านทั้งประโยชน์จากการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า (Bonded Warehouse) หรือเขตปลอดภาษีอากร (Free Trade Area) บริเวณชายแดน จะช่วยในการเสริมกิจกรรมการค้าและอุตสาหกรรมบริเวณชายแดนระหว่างสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์กับประเทศไทย การจัดตั้งดังกล่าวจะช่วยให้อุตสาหกรรมบริเวณชายแดนขยายตัวและส่งเสริมให้การค้าชายแดนบริเวณนี้กลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ทางด้านอุตสาหกรรมระหว่างประเทศต่อไป ซึ่งสามารถเปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ คือ 1.หน่วยงานรับผิดชอบ 2.กฎหมาย 3.ผู้มีสิทธิ 4.สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร 5.การชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม 6.การชำระภาษีสรรพสามิต 7.ระยะเวลาให้ 8.เงื่อนไขสำคัญ ดังแสดงในตารางที่ 24 ตารางเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรเพื่อสนับสนุนการส่งออก 6 มาตรการ และภาคผนวก

จากผลการวิเคราะห์ศักยภาพในพื้นที่ที่มีอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ คือ ประมงและปาล์มน้ำมัน นั้น ดังนั้นการจัดตั้งคลังสินค้าที่เหมาะสมในพื้นที่ควรคำนึงถึงคลังสินค้าประเภทห้องเย็นเพื่อรองรับปริมาณวัตถุดิบประมงจากฝั่งเมียนมาร์ก่อนที่จะนำไปแปรรูปที่สมุทรสาครหรือแหล่งรับซื้ออื่นๆ ต่อไป

7.3.5 ส่งเสริมการเชื่อมโยงจุดขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จุดยุทธศาสตร์การคมนาคมที่สำคัญที่เกี่ยวข้องในงานวิจัยนี้ได้แก่ ท่าเรือประจวบ ท่าเรือระนอง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมะริด หากด้านสิงขรเปิดอาจมีการเชื่อมโยงการขนส่งทางบกและการทางน้ำผ่านท่าเรือไปยังจุดสำคัญๆ ดังภาพ 40 โดยมีเส้นทางการของทั้งโลจิสติกส์ขาเข้าและโลจิสติกส์ขาออกดังนี้

- โลจิสติกส์ขาเข้า (1) วัตถุประสงค์นำน้ำจากมะริดขนส่งเข้าผ่านด่านสิงขรเพื่อส่งต่อไปแปรรูปในแหล่งอุตสาหกรรมแปรรูปในประเทศไทย (2) วัตถุประสงค์นำน้ำจากมะริดขนส่งเข้ามาแปรรูปบริเวณด่านชายแดนหรือบริเวณที่รัฐจัดทำเป็นเขตปลอดภาษีอากรหรือคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าเพื่อทำเป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป
- โลจิสติกส์ขาออก (1) ผลิตภัณฑ์ที่แปรรูปสำเร็จจากประเทศไทยถูกส่งต่อไปยังต่างประเทศผ่านท่าเรือมะริด (2) แปรรูปบริเวณด่านชายแดนหรือบริเวณที่รัฐจัดทำเป็นเขตปลอดภาษีอากรหรือคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าส่งออกจากท่าเรือในฝั่งประเทศไทย
- โลจิสติกส์สินค้าผ่านแดน มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนจากต่างประเทศโดยใช้เส้นทางเรือสินค้าผ่านท่าเรือของในฝั่งอ่าวไทยและขนส่งทางบกต่อผ่านด่านสิงขรออกทางท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันของไทย หรือฝั่งทะเลของเมียนมาร์เพื่อขนส่งสินค้าต่อไปยังประเทศอื่น

7.3.6 การจัดเตรียมบุคลากรด้านโลจิสติกส์

เนื่องจากกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นบริเวณด่านมุดอง – ด้านสิงขรจะมีกิจกรรมทางการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ย่อมส่งผลให้เกิดการสร้างงานเกี่ยวกับด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นตามไปด้วย การเตรียมทรัพยากรบุคคลทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศจึงเป็นเรื่องที่สำคัญมาก หากมีการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่มีประสิทธิภาพให้สามารถรองรับต่องานหรือกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นได้แล้ว ก็ย่อมทำให้การดำเนินงานในส่วนต่างๆ เป็นไปได้เป็นอย่างดี ซึ่งทางภาครัฐควรมีการส่งเสริมให้ภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในท้องถิ่นที่มีความรู้ในการบริหารงานและการจัดการกิจกรรมที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ เช่น การบริหารการขนส่งสินค้า การเก็บรักษาวัตถุดิบ การพยากรณ์ความต้องการสินค้า การจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทักษะทางด้านภาษา กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ การบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น

7.4 ข้อเสนอแนะเพื่อต่อยอดจากงานวิจัย

7.4.1 การศึกษาเทคนิคหรือเทคโนโลยีที่จะส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มในตัวสินค้าหรือผลิตภัณฑ์

ความสำคัญของการแปรรูปหรือการสร้างมูลค่าเพิ่ม เป็นการนำเอาทรัพยากรที่มีอยู่มาพัฒนาเพื่อให้ใช้งานได้มีประสิทธิภาพและสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้สูงสุด โดยมูลค่าของผลิตภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละขั้นตอนการผลิตจนถึงจำหน่าย เพื่อเป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่อยู่อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ควรจะมีการศึกษาเทคนิคหรือเทคโนโลยีที่จะส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มในตัวสินค้าหรือผลิตภัณฑ์อันจะนำไปสู่การเกิดการสร้างหรือปรับปรุงผลิตภัณฑ์ที่ดีขึ้น เป็นที่ต้องการของตลาดสินค้า และสามารถสร้างกำไรให้ผู้ประกอบการต่อไป โดยเมื่อพิจารณาถึงอุตสาหกรรมประมงยังมีการแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์เพื่อการบริโภค เช่น ปลากระป๋อง น้ำปลา ปลาเค็ม ลูกชิ้นปลา ปลาป่น เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันอุตสาหกรรมประมงของไทยได้พัฒนาการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ประมงเพื่อการจำหน่ายทั้งในและต่างประเทศโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ส่วนอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันถือได้ว่าเป็นวัตถุดิบที่เป็นส่วนประกอบอยู่ในหลายๆ ผลิตภัณฑ์ เช่น อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมไบโอดีเซล เครื่องสำอาง อาหารสัตว์ น้ำมันพืชปาล์ม เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันมีการวิจัยถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลผลิตที่ได้จากปาล์มน้ำมันนั้นมีการศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับประโยชน์ที่จะได้จากปาล์มน้ำมันไว้หลายงานวิจัย

ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์รวมถึงสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้าเป็นสิ่งที่มีบทบาทและมีความสำคัญมากขึ้น อันเนื่องมาจากการแข่งขันทางการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา สิ่งทีภาครัฐและภาคเอกชนควรมีการส่งเสริมเพื่อให้ผลิตภัณฑ์เป็นที่ยอมรับและเป็นที่ต้องการของตลาดได้อย่างต่อเนื่อง นั้นควรที่จะมีการส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ให้แก่ผลิตภัณฑ์ ดังนั้นจึงควรวิจัยถึงเทคนิคหรือเทคโนโลยีที่จะส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ในตัวสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ต่อไปซึ่งวิธีการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผลิตภัณฑ์ทั้งปาล์ม น้ำมัน และประมงนั้นมีหลายวิธี เช่น การออกแบบผลิตภัณฑ์ การพัฒนาและสร้างเทคโนโลยีในการผลิต การคิดค้นนวัตกรรมการแปรรูป เป็นต้น

7.4.2 การศึกษารูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งวัตถุดิบประมงจากมระติผ่านด่านสิงขรมายังมหาชัย จังหวัดสมุทรสาครเพื่อแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มนั้น เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) อีกทั้งเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนั้นความแตกต่างในระหว่งการขนส่งย่อมปัจจัยที่แตกต่างกันตามไปด้วย เช่น ลักษณะของยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง ประเภทของยานพาหนะ ข้อจำกัดในการขนส่ง กฎระเบียบข้อบังคับของการขนส่ง อุปกรณ์การเปลี่ยนถ่ายสินค้า ลักษณะการบริการทางด้านการขนส่ง เป็นต้น

7.4.3 การวิเคราะห์แบบจำลองโครงสร้างการคำนวณ (Calculating Model) ในการขนส่ง

ในการวิเคราะห์แบบจำลองโครงสร้างต้นทุนในการขนส่งสินค้าจะต้องศึกษาถึงต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง (Business Operation Cost) ทั้งในส่วนที่เป็นต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) และต้นทุนแปรผัน (Variable Cost) เช่น ค่าเสื่อมราคา ค่าประกันภัย ค่าใบอนุญาต ค่าคนขับยานพาหนะ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่ายาง ค่าบำรุงรักษา ซึ่งในโครงการการศึกษาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมระติ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีทั้งในส่วนของการขนส่งประเภทเรือและรถ ซึ่งแต่ละปัจจัยของต้นทุนการขนส่งย่อมมีความแตกต่างกันตามข้อกำหนดหรือเงื่อนไขข้อบังคับต่างๆ ของแต่ละพื้นที่ เส้นทางขนส่ง เป็นต้น

7.4.4 ศึกษาโอกาสคลังสินค้าห้องเย็น

จากส่วนหนึ่งในข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนากระบวนการจัดการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ประมงและปาล์ม น้ำมัน การส่งเสริมประสิทธิภาพในการรวบรวมและกระจายสินค้า การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า (Bonded Warehouse) หรือเขตปลอดภาษีอากร (Free Trade Area) บริเวณชายแดน และการส่งเสริมการเชื่อมโยงจุดขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น เป็นการส่งเสริมแนวทางการจัดการด้านโลจิสติกส์รวมถึงการรวบรวมและกระจายสินค้า สิ่งที่ต้องวางแผนและพัฒนาบริเวณชายแดน คือ โครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกและเอื้อต่อกิจกรรมทางการค้าบริเวณชายแดน

ซึ่งปัจจัยที่ต้องคำนึงถึงคือ การจัดตั้งคลังสินค้าที่เหมาะสมในพื้นที่ ดังนั้นจึงควรคำนึงถึงคลังสินค้าที่เหมาะสมกับบริบทที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ควบคู่ไปด้วย ซึ่งประเภทคลังสินค้าที่ควรมีคือ คลังสินค้าห้องเย็น เพื่อใช้ประโยชน์ในการรองรับปริมาณวัตถุดิบประมงจากฝั่งเมียนมาร์ก่อนที่จะนำไปแปรรูปที่สมุทรสาครหรือแหล่งรับซื้ออื่นๆ ควรมีการศึกษาเชิงลึกในประเด็นขนาดและสถานที่ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและรูปแบบการบริหาร เช่น เป็นลักษณะคลังสินค้าทัณฑ์บน โดยศึกษาว่าควรตั้งอยู่ที่บริเวณใด และภาครัฐควรมีความช่วยเหลือด้านใด คลังสินค้าห้องเย็นควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม เช่น ระบบการควบคุมอุณหภูมิภายใน ระบบที่สามารถระบุสินค้าภายในคลังสินค้าได้อย่างแม่นยำ พื้นที่ในการขนถ่ายวัตถุดิบ ระบบการรักษาคุณภาพและความปลอดภัยในมาตรฐานอุตสาหกรรมอาหาร เป็นต้น รวมถึงคลังสินค้าที่

สามารถเก็บรักษาวัตถุดิบหรือผลิตภัณฑ์จากปาล์มน้ำมันที่ได้จากพื้นที่บริเวณนั้นก่อนที่จะกระจายไปยังแหล่ง
รับซื้อหรือผู้บริโภคต่อไป

7.4.5 ศึกษาการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของเมียนมาร์ตอนใต้เพื่อเป็นโอกาสของประเทศไทย

จากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพบริเวณชายแดนในเส้นทางมะริด
สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่า ในพื้นที่ภาคใต้ของเมียนมาร์ยัง
ขาดการเก็บข้อมูลในเชิงสถิติของปริมาณสินค้าในพื้นที่ ปริมาณการนำเข้า – ส่งออก รวมถึงสถิติด้านอื่นๆ อีก
ด้วย แต่ในขณะเดียวกันประเทศไทยมีการเก็บข้อมูลในเชิงสถิติต่างๆ ไว้ ซึ่งจากข้อมูลของประเทศไทยพบว่ามี
การส่งออกสินค้าไปยังเมียนมาร์ไม่ต่ำกว่า 1,000 ล้านบาทต่อเดือน โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นกลุ่มสินค้าอุปโภค
บริโภค น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และวัสดุก่อสร้าง

โดยเฉพาะวัสดุก่อสร้างที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นซึ่งสามารถคาดการณ์ได้ถึงแนวโน้มการเจริญเติบโต
ทางด้านเศรษฐกิจที่เพิ่มมากขึ้นจึงควรมีการศึกษาเพิ่มเติมในพื้นที่ภาคใต้ของเมียนมาร์ทั้งในด้านการค้า การ
ลงทุน เศรษฐกิจ สังคม เพื่อเป็นโอกาสให้ภาครัฐได้มีแนวทางในการพัฒนาความร่วมมือต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ
ภาครัฐของเมียนมาร์ และภาคเอกชนของประเทศไทยได้มีแนวทางในการตัดสินใจด้านการค้า การลงทุน
เศรษฐกิจ และความร่วมมือทางด้านอื่นๆ ในอนาคต

7.4.6 ศึกษาผลกระทบของจังหวัดในประเทศไทยเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางมะริด – ด้านสิงขรและ เปิดด่านสิงขร

เนื่องจากงานวิจัยนี้ได้พิจารณาถึงผลกระทบเบื้องต้นที่จะเกิดในพื้นที่ที่สำคัญของประเทศไทย
คือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดระนองและจังหวัดสมุทรสาคร ซึ่งเป็นจังหวัดที่จะได้รับผลกระทบหลักเมื่อ
เกิดเส้นทางมะริด – ด้านสิงขร นอกจากนี้ยังมีด่านการค้าชายแดนที่เชื่อมโยงไปยังเขตเมียนมาร์ตอนใต้ คือ
ด่านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี จึงควรมีการทำการวิเคราะห์เชิงลึกถึงการพัฒนาและผลักดันศักยภาพของแต่ละ
พื้นที่ของแต่ละจังหวัดที่มีผลกระทบให้สามารถใช้ประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจเพื่อใช้เป็นแนวทางในการ
วิเคราะห์และกำหนดนโยบายในการพัฒนาต่อไป

7.4.7 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการเพิ่มโอกาสในการลงทุน ให้กับประเทศไทย

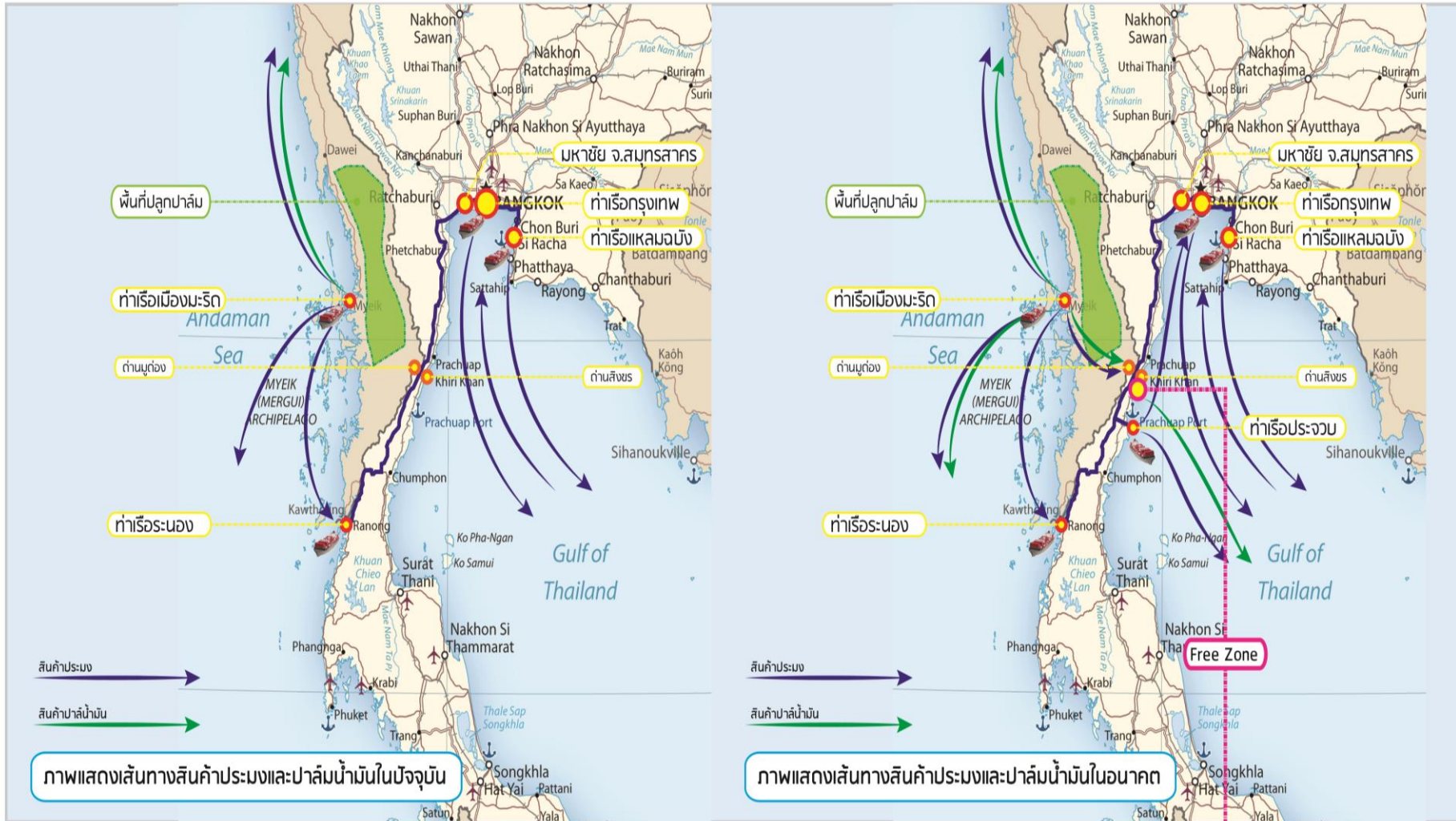
เนื่องจากข้อเสนอแนะของงานวิจัยส่วนใหญ่ได้เสนอให้มีการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานที่
เชื่อมโยงระหว่างมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งในปัจจุบัน
โครงสร้างพื้นฐานด้านฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ยังคงต้องมีการพัฒนาอีกหลายด้าน โดยหน่วยงาน
ของไทยที่มีพันธกิจในการให้ความช่วยเหลือทางด้านการเงินและทางวิชาการในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
กับประเทศเพื่อนบ้านคือ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)
(Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization:
Neda) โดยมีเป้าประสงค์หลักในการร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ในการที่จะเสริมสร้าง
ความสัมพันธ์ ความเข้าใจ และความไว้วางใจของประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่อประเทศไทย สนับสนุนและส่งเสริม
การขยายตัวทางการลงทุนและการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนให้มีการ
เชื่อมโยงการเดินทางเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าในอนุภูมิภาค เป็นพันธมิตรพัฒนา
เศรษฐกิจร่วมกันตามกรอบความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและทิวภาคี

เป็นแหล่งสนับสนุนด้านเงินทุนแก่ประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงสนับสนุนให้ภาคเอกชนไทยเข้าไปมีบทบาทในประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น

จากพันธกิจและวัตถุประสงค์ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) จะเป็นแนวทางในการส่งเสริมทางการค้า การลงทุนให้ผู้ประกอบการของไทยเข้าไปลงทุนในฝั่งมะริด รวมถึงเชื่อมโยงด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศเพื่อเป็นการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการเพิ่มโอกาสในการลงทุนของไทยอุตสาหกรรมต้นน้ำในฝั่งมะริดเพื่อส่งเสริมให้อุตสาหกรรมกลางน้ำของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

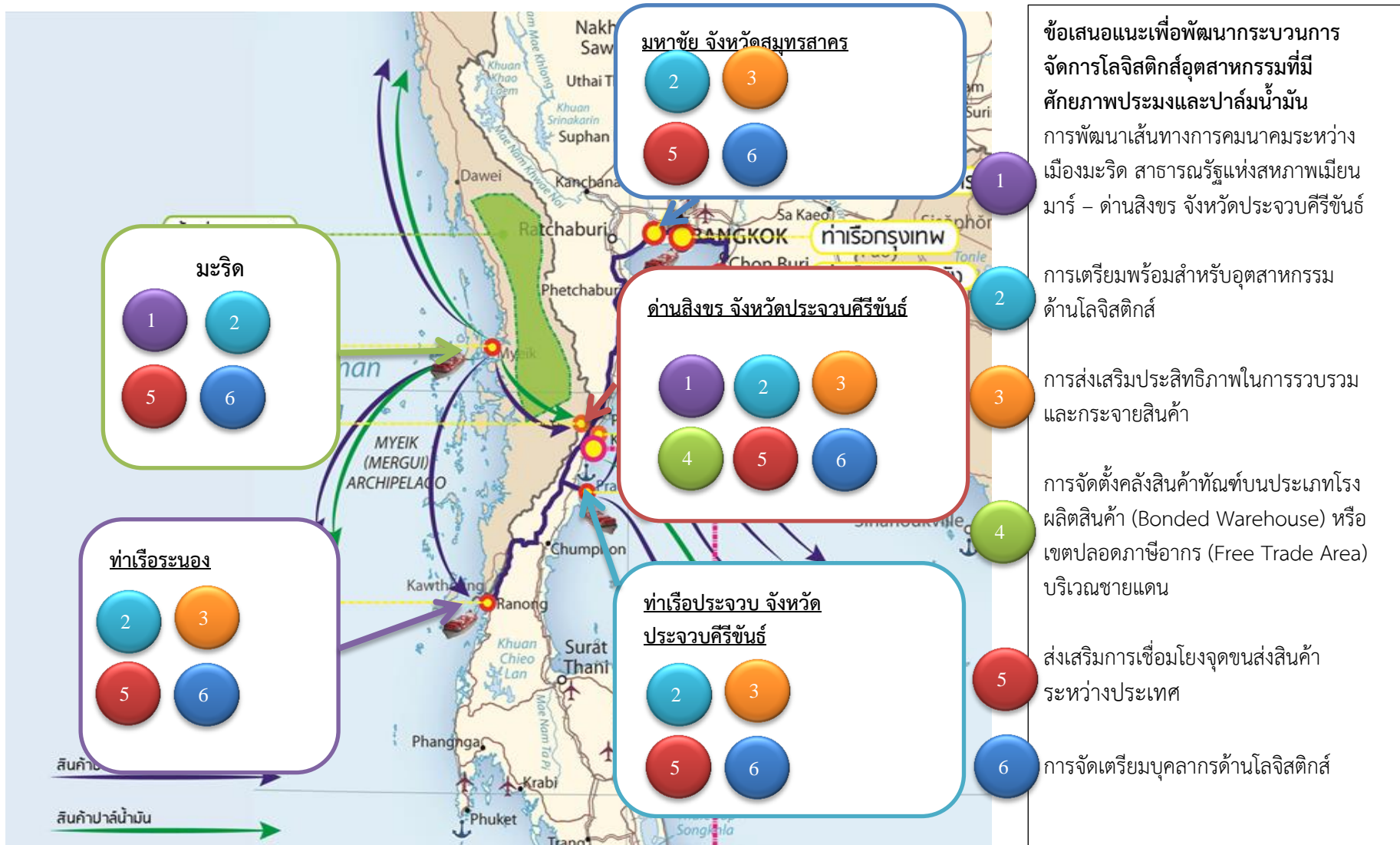
7.4.8 ศึกษาการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือ

สาเหตุสำคัญที่ทำให้แรงงานเกิดการเคลื่อนย้ายออกจากประเทศ ได้แก่ อัตราการว่างงาน ระดับค่าจ้างที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับรายได้ในต่างประเทศ ความก้าวหน้าในอาชีพและแรงจูงใจในการทำงาน การวางแผนบุคลากรที่ไม่เหมาะสม ปัจจัยทางสังคมและการเมือง ส่วนปัจจัยดึงดูดหรือแรงจูงใจจากประเทศที่แรงงานต้องการเคลื่อนย้ายเข้า ได้แก่ ระดับค่าจ้างและเงินเดือนที่สูงกว่าเมื่อเทียบกับรายได้ประเทศต้นทางการขาดแคลนบุคลากรในบางสาขา ความก้าวหน้าในสาขาอาชีพ ดังนั้น หากอุตสาหกรรมประมงหรืออุตสาหกรรมอื่นๆ ของเมียนมาร์ที่มีค่าแรงที่สูงขึ้น อาจมีการไหลของแรงงานเมียนมาร์ที่ทำงานอยู่ในประเทศไทยกลับไปทำงานอยู่ที่ภูมิภาคเด็มา ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาถึงการเคลื่อนย้ายแรงงานที่จะเกิดขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศ



ภาพ 40 แสดงการเปรียบเทียบเส้นทางโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในปัจจุบันและในอนาคต

ที่มา: คณะนักวิจัย (2557)



ภาพ 41 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อเสนอแนะสำหรับพื้นที่ มะริด ท่าเรือระนอง ด่านสิงขร ท่าเรือประจวบ และมหาชัย

ที่มา: คณะวิจัย (2557)

ตารางที่ 24 ตารางเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรเพื่อสนับสนุนการส่งออก 6 มาตรการ

	มาตรา 19 ทวิ	เขตเขตค่าภาษีอากร	คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า	เขตปลอดอากร (Free Zone : FZ)	เขตประกอบการเสรี (I-EA-T Free Zone)	มาตรา 36 (1) ของพรบ. ส่งเสริมการลงทุน
1.หน่วยงานรับผิดชอบ	กรมศุลกากร	สำนักเศรษฐกิจการคลัง/กรมศุลกากร	กรมศุลกากร	กรมศุลกากร	การนิคมอุตสาหกรรมฯ	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
2.กฎหมาย	พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482	พ.ร.บ.เขตเขตค่าภาษีอากรที่ผลิตในราชอาณาจักร พ.ศ.2524	พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 8 ทวิ (2) หมวด 10 การเก็บของในคลัง	พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 (ฉบับที่ 18 พ.ศ.2543 หมวด 10 ทวิ)	พ.ร.บ.การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522	พ.ร.บ.ส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520
3.ผู้มีสิทธิ	ผู้นำเข้ามาผลิตเพื่อส่งออก	ผู้ส่งออก	ผู้นำสินค้าเข้าในคลังทัณฑ์บน	ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร	ผู้ประกอบการในเขตประกอบการเสรี	กิจการที่ได้รับส่งเสริม
4.สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร	คืนอากรขาเข้าวัตถุดิบที่ชำระไว้แล้วเป็นเงินสดหรือ Bank Guarantee	จ่ายเงินเขตเขตค่าภาษีอากรขาเข้าที่แฝงอยู่ในค่าวัตถุดิบในรูป “บัตรภาษี” ตามอัตราที่กระทรวงการคลังกำหนด	ยกเว้นอากรขาเข้าและขาออกเมื่อส่งออก หรือขายให้คลังสินค้าทัณฑ์บนอื่น 19 ทวิ เขตประกอบการเสรี BOI ยกเว้นอากรเครื่องจักร	ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักรเมื่อนำเข้ามาในเขตปลอดอากร รวมถึงของที่นำมาก่อสร้างโรงงาน	ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักรเมื่อนำเข้ามาในเขตประกอบการเสรีรวมถึงของที่นำมาก่อสร้างโรงงาน	ยกเว้นอากรขาเข้าและขาออกเมื่อส่งออก
5.การชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม	ชำระขณะนำเข้า	-	ใช้การค้ำประกันการจัดตั้งคลังฯแทนการชำระภาษี	ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับของนำเข้าจากต่างประเทศ	ยกเว้นมูลค่าเพิ่มสำหรับของนำเข้าจากต่างประเทศ	ใช้หนังสือ BOI ค้ำประกันแทนการชำระภาษี

	มาตรา 19 ทวิ	เขตชายค่าภาษี อากร	คลังสินค้าทัณฑ์บน ประเภทโรงผลิตสินค้า	เขตปลอดอากร (Free Zone : FZ)	เขตประกอบการเสรี (I-EA-T Free Zone)	มาตรา 36 (1) ของ พรบ. ส่งเสริมการลงทุน
6. การชำระ ภาษี สรรพสามิต	ชำระขณะนำเข้า	-	ใช้การค้ำประกันการ จัดตั้งคลังฯ แทนการ ชำระภาษี	ได้รับยกเว้น	ได้รับยกเว้น	ใช้หนังสือ BOI ค้ำประกัน แทนการชำระภาษี
7. ระยะเวลา ให้	ผลิตและส่งออก ภายใน 1 ปี นับแต่วันนำเข้า (ข้อ (ง) มาตรา 19 ทวิ)	ขอเขตชายภายใน 1 ปี นับแต่วัน ส่งออก (มาตรา 17 พ.ร.บ.เขตชาย ฯ)	ผลิตและส่งออกภายใน 2 ปี นับแต่วันนำเข้า (ประกาศกรมฯ)	ไม่กำหนด	ไม่กำหนด	ผลิตและส่งออกภายใน 1 , 5 ปี นับแต่วันนำเข้า (ประกาศ BOI ที่ 1/2543)
8. เงื่อนไข สำคัญ	-ผู้ส่งออกที่ไม่ได้นำเข้า เอง สามารถโอนสิทธิ ได้ -ต้องขออนุมัติหลักการ และยื่นสูตรการผลิต	-ไม่ใช่สินค้าที่ ห้ามเขตชาย -ไม่ใช่สิทธิ์ ซ้ำซ้อนกับสิทธิ์ ประโยชน์ทาง ภาษีอากรอื่น เช่น คลังทัณฑ์ บน 19 ทวิ เขต ปลอดอากร เขต ประกอบการเสรี BOI	-คลังสินค้าทัณฑ์บน ต้องมีสถานที่และระบบ การจัดเก็บควบคุม สินค้าที่เหมาะสม -มีระบบบัญชีที่มี มาตรฐานตามที่กรม ศุลกากรกำหนด -ต้องยื่นสูตรการผลิต	-ผู้จัดตั้งเขตปลอด อากรต้องมีสรรพ สิทธิ์ในที่ดินและรั้ว อาคาร สถานที่ที่ มั่นคง -มีระบบการควบคุม การนำเข้า-ออก เขตฯ ที่มี ประสิทธิภาพ	-เป็นผู้ประกอบการ เขตประกอบการเสรีที่ อยู่ในเขตพื้นที่ที่การ นิคม ฯ กำหนด	-ต้องเป็นผู้ได้รับการ ส่งเสริมการลงทุนตาม เงื่อนไขที่ BOI กำหนด -ต้องยื่นขออนุมัติยกเว้น อากรเครื่องจักร และ วัตถุดิบต่อ BOI

บรรณานุกรม

- กระทรวงต่างประเทศ. (2556). **ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม้โขง**. สืบค้นเมื่อ 17 กุมภาพันธ์ 2557 จาก <http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ-อิรวดี-เจ้าพระยา-แม้โขง.html>
- กระทรวงต่างประเทศ. (2556). **โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง Greater Mekong Subregion (GMS)**. สืบค้นเมื่อ 17 กุมภาพันธ์ 2557 จาก <http://www.mfa.go.th/main/th/world/7/19897-โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่ม.html>
- กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์. (2555). **คู่มือการค้าและการลงทุน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์**. กรุงเทพมหานคร: สำนักข่าวพาณิชย์ กรมส่งเสริมการส่งออก.
- กรมศุลกากร. (2557). **สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามกฎหมายศุลกากร**. เรียกใช้เมื่อ 13 กันยายน 2557 จาก กรมศุลกากร: [http://www.customs.go.th/wps/wcm/connect/Library+cus501th/Internet TH/6/6_2/7DF9B136820B42923D3FEAE802780180](http://www.customs.go.th/wps/wcm/connect/Library+cus501th/Internet+TH/6/6_2/7DF9B136820B42923D3FEAE802780180)
- กลุ่มงานข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสารจังหวัดประจวบคีรีขันธ์. (2557). **แผนพัฒนาจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. 2557 - 2560**. สืบค้นเมื่อ 8 กุมภาพันธ์ 2556 จาก จังหวัดประจวบคีรีขันธ์: http://www.prachuapkhirikhan.go.th/data/MEET_of_mont_52/2557-2560.pdf
- กลุ่มวิเคราะห์การค้าประมงระหว่างประเทศ กองประมงต่างประเทศ กรมประมง. (2556). **ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าสินค้าประมงรวมทั้งหมดของไทย ปี 2554 - 2556**. สืบค้นเมื่อ 17 กุมภาพันธ์ 2557 จาก กองประมงต่างประเทศ: http://www.google.co.th/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CDEQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.fisheries.go.th%2Fforeign%2Fimages%2Fexcel%2FimMainPage56.xlsx&ei=Ba8BU9CgDoOTrgfb5lBA&usq=A FQjCNGnFyLnXrR0QNCRjk249Y5qEeFytw&sig2=Jkl0TAPDvh8kx5_Om0bgnng&b
- กลุ่มวิจัยและวิเคราะห์สถิติการประมงศูนย์สารสนเทศ กรมประมง. (ม.ป.ป.). **สถิติประมง 2554**. เรียกใช้เมื่อ 13 กันยายน 2557 จาก กลุ่มวิจัยและวิเคราะห์สถิติการประมงศูนย์สารสนเทศ กรมประมง: <http://www.fisheries.go.th/it-stat/>
- คณะกรรมการกิจการกิจการชายแดนไทยสภาผู้แทนราษฎร. (2555). **รายงานการเดินทางศึกษาดูงานของคณะกรรมการกิจการกิจการชายแดนไทย สภาผู้แทนราษฎร เรื่อง "การปฏิบัติราชการของส่วนราชการ และแนวทางการพัฒนาเมืองชายแดน ตลอดจนตรวจเยี่ยมด่านสิ่งขจร อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์"**. ประจวบคีรีขันธ์.
- ณัฐพันธ์ เขจรนันท์. (2552). **การจัดการเชิงกลยุทธ์**. กรุงเทพมหานคร: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- ธนิต โสรัตน์. (2555). **มาตรการเชิงรุก - เชิงรับ สำหรับสินค้าเกษตร (ยางพารา) เพื่อเตรียมพร้อมเข้าสู่ AEC**. จาก <http://www.google.co.th/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=25&ved=0CEwQFjAEOBQ&url=http%3A%2F%2Fwww.tanitsorat.com%2Ffile%2FAEC%25E0%25B8%25A2%25E0%25B8%25B2%25E0%25B8%2587%25E0%25B8%25A0%25E0%25B8%25B2%25E0%25B8%2584%25E0%25B9%2583%25E0%25B8%2595%25E>

- พจน์ พจนพานิชย์กุล. (2556). **การวิเคราะห์อุตสาหกรรม**. สืบค้นเมื่อ 17 กุมภาพันธ์ 2557 จาก กลุ่มวิชาเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์: <http://www.com-tech.ubru.ac.th/~akapol/wp-content/uploads/2011/07/%E0%B8%9A%E0%B8%97%E0%B8%97%E0%B8%B5%E0%B9%88-3-%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B9%80%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%B0%E0%B8%AB%E0%B9%8C%E0%B8%AD%E0%B8%B8%E0%B8%95%E0%B8>
- พรพิมล ตรีโชติ. (2552). **โครงการการศึกษาวิจัยพื้นที่ทางเศรษฐกิจเชิงลึกของประเทศบนแนวเขตตะนาวศรี ฝั่งทะเลอันดามันประเทศพม่า**. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมชนก (คุ้มพันธ์) ภาสกรจรัส. (2551). **หลักการจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ**. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. **การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในประเทศไทย**. สืบค้นเมื่อ 6 กุมภาพันธ์ 2557 จาก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ: http://www.nesdb.go.th/Portals/0/tasks/dev_logis/form/%E0%B9%81%E0%B8%9C%E0%B8%99%E0%B8%A2%E0%B8%B8%E0%B8%97%E0%B8%98%E0%B8%A8%E0%B8%B2%E0%B8%AA%E0%B8%95%E0%B8%A3%E0%B9%8C%E0%B9%82%E0%B8%A5%E0%B8%88%E0%B8%B4%E0%B8%AA%E0%B8%95%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%AA%E0
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2554). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สิบเอ็ด พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๕๙**. กรุงเทพมหานคร.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, และ สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2554). **ดัชนีและคู่มือการลงทุนสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์**.
- สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. (2556). **การค้าชายแดน**. สืบค้นเมื่อ 16 มกราคม 2557 จาก สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์: <http://pcoc.moc.go.th/wappPCOC/views/dcontact.aspx?pv=77>
- สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. (2556). **ด่านสิงขรประตูสู่เมียนมาร์ (Singkhon Pass Gateway To Myanmar)**.
- สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2556). **ปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มหลังเปิด AEC**. สืบค้นเมื่อ 17 กุมภาพันธ์ 2557 จาก สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ: http://www.nstda.or.th/nac2013/download/presentation/NAC2013_Set2/BT-122-02-PM/02.pdf
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. **การศึกษาวิเคราะห์และประเมินศักยภาพอุตสาหกรรมแพชั่น**.
- สำนักงานส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมสีเขียว. (2556). **คู่มืออุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับผู้ประกอบการ**. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม.
- สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ร่วมกับ สถาบันเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2553). **การวิเคราะห์ศักยภาพตลาดประเทศเวียดนามโดยใช้ทฤษฎี Diamond Model**.

- สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมสีเขียว. (2556). **คู่มืออุตสาหกรรมสีเขียว**. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม.
- สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. (2555). **สถานการณ์สินค้าเกษตรที่สำคัญและแนวโน้มปี 2556**.
- ลือชัย จุลาสัย. (2550). การวิเคราะห์ศักยภาพธุรกิจการท่องเที่ยวระหว่าง จังหวัดเชียงใหม่และ เชียงใหม่. หอการค้าไทย. (2557). **ยุทธศาสตร์**. สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2557 จาก หอการค้าไทย:
<http://www.thaichamber.org/scripts/stratigic.asp?Tag=7&nShowMag=1&nPAGEID=94>
- องค์การสะพานปลา. (2556). **ทำเทียบเรือประมงระนอง**. เรียกใช้เมื่อ 13 กันยายน 2557 จาก องค์การสะพานปลา: http://www.fishmarket.co.th/index.php?option=com_content&view=article &id=329&Itemid=129
- องค์การสะพานปลา. (2556). **สะพานปลาสมุทรสาคร**. เรียกใช้เมื่อ 13 กันยายน 2557 จาก องค์การสะพานปลา: http://www.fishmarket.co.th/index.php?option=com_content&view=article&id=324&Itemid=11
- International GBP. (April 2012). **Research Business Development Coperate Service**. เรียกใช้เมื่อ 13 1 2013 จาก GBP International: http://www.gbp-international.com/fileadmin/user_upload/media/News/Investments_Myanmar.pdf?PHPSESSID=a8680clk0bk4hatu8khco0e3o3
- Ismail Bakan & İnci Fatma Doğan. (2012). Competitiveness of The Industries Based on The Porter's Diamond Model: An Empirical Study. *IJRRAS*, 441 - 455
- Istituto Oikos and Biodiversity And Nature Conservation Association (BANCA). (2011). **Myanmar Protected Areas: Context, Current Status and Chaleenges** . Italy: Ancora Libri.
- LTD Bryan Cave (Thailand) CO. (2012). **ประมงและอาหารทะเลแปรรูป**. สืบค้นเมื่อ 4 กุมภาพันธ์ 2557 จาก Bryan Cave: http://www.bryancaveseminar.com/demo/downloadfile/07_TP_SO_Rev-Final_Chap5Fishery_v4.pdf
- Michael E. Porter. (1998). *The Competitive Advantage of Nations*. New York: The Free Press.
- Novabizz. (2557). **แผนที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์**. สืบค้นเมื่อเมื่อ 8 กุมภาพันธ์ 2557 จาก:
<http://www.novabizz.com/Map/62.htm>
- Sunil Chopra, and Peter Meindl. (2007). **Supply Chain Management Strategy, Planning & Operation**. New Jersey, United States of America: Pearson Education.
- United Nation Food and Agriculture Organization of the. (2010). **Fishery and Aquaculture Statistics**. Fiat Panis.

ภาคผนวก

คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทหนึ่ง ซึ่งผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า สามารถนำวัตถุดิบจากต่างประเทศ เข้ามาทำการผลิต หรือ ผสม หรือ ประกอบ เป็นสินค้าสำเร็จรูปส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ โดยงดเว้นการเก็บอากรขาเข้า และ อากรขาออกแก่ของที่ปล่อยออกไปจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่ว่าจะส่งออก ในสภาพเดิมที่นำเข้ามาหรือในสภาพที่ได้ผลิต หรือ ผสม หรือ ประกอบเป็นของอื่น

สิทธิประโยชน์ในการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

- (1) ยกเว้นอากรขาเข้าและขาออก สำหรับวัตถุดิบที่นำเข้ามาผลิต ผสม ประกอบ เป็นสินค้า ส่งออกรวมทั้ง การส่งออกในสภาพเดิมที่นำเข้ามา
- (2) วัตถุดิบที่นำเข้ามา รวมทั้งผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ภายใต้คลังสินค้าทัณฑ์บน หากส่งออกไม่มี ภาระภาษีสรรพสามิต
- (3) เมื่อได้รับอนุมัติให้จัดตั้งคลังฯ ผู้ประกอบการสามารถใช้การค้าประกันแทนการชำระ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ดังนั้นวัตถุดิบที่นำเข้ามา จึงไม่ต้อง ชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม
- (4) วัตถุดิบภายในคลังที่เกิดสภาพด้อยคุณภาพ วัตถุดิบที่มีคุณสมบัติไม่ตรงตามวัตถุประสงค์การ ใช้งาน สินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตได้จากคลังฯ ถ้าประสงค์ จะจำหน่ายภายในประเทศ สามารถกระทำได้โดยชำระ ค่าภาษีอากรตามสภาพของสินค้าหรือวัตถุดิบนั้น
- (5) วัตถุดิบที่เสียหายจากการผลิต (ส่วนสูญเสียนอกสูตรการผลิต)สามารถขอทำลาย หรือบริจาค ให้แก่องค์การกุศล หรือส่วนราชการได้ โดยไม่ต้อง เสียภาษีใด ๆ
- (6) ของที่เก็บอยู่ในคลังสินค้าทัณฑ์บน ให้มีอายุการเก็บรักษา 2 ปี นับแต่วันนำเข้า ไม่ว่าจะเก็บ อยู่ในสภาพเดิมที่นำเข้ามา หรือในสภาพที่ผลิต ผสม ประกอบเป็นของอื่น
- (7) สินค้าที่ส่งออกหากชำรุดสามารถนำกลับเข้ามาซ่อมในคลังฯ ได้
- (8) ยกเว้นภาษีอากรแก่วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต แต่ไม่ปรากฏเห็นชัดใน ผลิตภัณฑ์ที่ส่งออก เช่น เคมีภัณฑ์ที่ใช้รักษาสภาพอาหารในผลิตภัณฑ์อาหารกระป๋อง เคมีภัณฑ์ชนิดสเปรย์ที่ใช้ฉีดคอเสื้อให้แข็งใน ผลิตภัณฑ์เสื้อผ้าสำเร็จรูป ตัวทำละลายที่ใช้ผสมกาวในผลิตภัณฑ์ประเภท เซลโลเฟน และน้ำมันกันสนิมใน ผลิตภัณฑ์ประเภททวงจระไฟฟ้ เป็นต้น
- (9) ยกเว้นภาษีอากรแก่วัตถุดิบที่ใช้สิ้นเปลืองและจำเป็นในการผลิต เช่น เคมีภัณฑ์ที่ทำให้ เส้นด้ายเหนียว เคมีภัณฑ์ที่ใช้ในการชักฟอกในผลิตภัณฑ์ประเภทสิ่งทอ กระจกทราย ผงขัด น้ำยาขัดเงา สักหลาด เป็นต้น
- (10) ยกเว้นอากรขาเข้าแก่เครื่องจักร ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องจักร รวมทั้ง เครื่องมือและเครื่องใช้ที่ใช้กับเครื่องจักรดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นของตามประเภทพิกัดใดที่อธิบดีกรมศุลกากร อนุญาตให้นำเข้ามาเพื่อใช้ในการผลิตสินค้าในคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

คุณสมบัติของผู้ขอจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

- (1) เป็นรัฐวิสาหกิจ หรือบริษัท มหาชน จำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติบริษัท มหาชน จำกัด พ.ศ. 2535
- (2) เป็นนิติบุคคลซึ่งจัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาท

- (3) เป็นผู้ที่มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองหรือมีสิทธิในการใช้พื้นที่ที่ขอจัดตั้งโดยชอบด้วยกฎหมาย
- (4) ต้องไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดอย่างร้ายแรงตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องย้อนหลัง 3 ปี นับแต่วันยื่นคำขอ

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

- (1) เป็นกิจการที่มั่นคงและมีวัตถุประสงค์หลักในการผลิตเพื่อส่งออก
- (2) เป็นกิจการที่มีการว่าจ้างแรงงานเป็นจำนวนมากหรือใช้เทคโนโลยีการผลิตสูง
- (3) มีระบบบัญชีที่ดีควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ และเป็นระบบที่กรมศุลกากรสามารถตรวจสอบและควบคุมได้ และจะต้องเชื่อมต่อกับระบบ ELECTRONIC DATA INTERCHANGE (EDI) ของกรมศุลกากรได้ โดยหลักฐานการควบคุมและทะเบียนทางบัญชีให้ใช้คอมพิวเตอร์ควบคุมตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด และจะต้องดูแลรักษาให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี นับแต่วันปล่อยของ และพร้อมที่จะให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้ตลอดเวลา
- (4) อาณาเขตที่ขอจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนฯ ต้องเป็นสัดส่วนและเหมาะสม มีรั้วล้อมรอบ ประตูเข้า-ออก และอาคารต้องมั่นคงแข็งแรง เว้นแต่โดยสภาพของกิจการไม่จำเป็นต้องมีรั้วและบริเวณหรือโดยสภาพแวดล้อมสามารถดำเนินการก่อสร้างสิ่งอื่นทดแทนรั้วได้
- (5) มีความเหมาะสมด้านอื่น ๆ เช่น การใช้สิทธิโควตาหรือระบบสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรเป็นการทั่วไป
- (6) จัดให้มีสถานที่อันควรสำหรับเป็นที่ทำการของเจ้าหน้าที่ศุลกากร
- (7) จัดให้มีเครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์ที่ทันสมัยอื่น ๆ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรใช้สนับสนุนการปฏิบัติงานและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการในคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า เช่น ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่มีความสามารถในการบันทึกภาพเหตุการณ์บุคคล หมายเลขทะเบียนยานพาหนะ หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ และ/หรือสิ่งที่ผ่านเข้า-ออก และสามารถเปิดตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังได้ไม่น้อยกว่า 60 วัน ระบบควบคุมทางบัญชีแบบอิเล็กทรอนิกส์ (INVENTORY CONTROL) ที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการบริหารสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร และต้องดูแลเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์ ดังกล่าวให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยพร้อมที่จะใช้งานและตรวจสอบได้ตลอดเวลา
- (8) ยินยอมและให้ความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรในการเข้าไปปฏิบัติหน้าที่ในคลังสินค้าทัณฑ์บนได้ตลอดเวลา
- (9) จะต้องทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนกับกรมศุลกากร โดยวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารจำนวนร้อยละ 10 ของค่าภาษีอากรวัตถุดิบคงเหลือแต่ละงวดบัญชี แต่ไม่เกิน 1 ล้านบาท และชำระค่าธรรมเนียมประจำปีตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง
- (10) จะต้องปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับศุลกากร และคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

เอกสารที่ใช้ประกอบการยื่นคำขอจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

- (1) แบบคำขอจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า ต้นฉบับ 1 ชุด
 - (2) ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล หนังสือรับรองของสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท และทะเบียนรายชื่อผู้ถือหุ้น ที่ออกให้ล่าสุด หรือไม่เกิน 6 เดือน
 - (3) ใบทะเบียนการค้ากรมสรรพากร
 - (4) ใบอนุญาตตั้งโรงงาน ใบอนุญาตขยายโรงงาน ใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงานของกระทรวงอุตสาหกรรม
 - (5) สำเนาเอกสารสำคัญเกี่ยวกับที่ดิน (โฉนดที่ดิน, นส. 3 ฯลฯ)
 - (6) สัญญาเช่าที่ดินโรงงาน
 - (7) งบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับรองแล้ว (3 ปีย้อนหลัง)
 - (8) ข้อมูลการนำเข้าและส่งออก จากใบขนสินค้าขาเข้าและขาออกย้อนหลังจากเดือนที่ยื่นคำขอ 6 เดือน ถ้าเป็นบริษัทตั้งใหม่ใช้ข้อมูลประมาณการล่วงหน้า 2 ปี
 - (9) ภาพถ่ายประกอบการพิจารณา ให้จัดทำภาพถ่ายไปสการ์ดสี แล้วติดกระดาษ A4 หน้าละ 2 ภาพ พร้อมพิมพ์คำบรรยายใต้ภาพทุกภาพ 1 ชุด
 - (10) แบบแปลนแผนผังโรงงาน โดยใช้พิมพ์เขียว ขนาด A2 (ไม่เกิน 40 x 60 ซม.) ตามจำนวนที่กำหนด (4 ชุด) และแสดงสถานที่ต่าง ๆ ที่เป็นปัจจุบัน โดย เขียนหมายเลขตามที่กำหนดไว้เป็นมาตรฐานในวงกลม ในส่วนต่าง ๆ ของ อาคารในพิมพ์เขียว และเขียนคำอธิบาย สถานที่ของแต่ละเลขหมาย ไว้ในที่ว่างมุมใด มุมหนึ่ง ของพิมพ์เขียว จำนวน 3 ชุด
 - (11) เอกสารชี้แจง
 - (11.1) ขั้นตอนกรรมวิธีการผลิตสินค้า
 - (11.2) ชี้แจงวิธีการควบคุมวัตถุดิบสินค้าระหว่างผลิตและสินค้าสำเร็จรูป
 - (11.3) วิธีการควบคุมทางด้านบัญชี
 - (12) บัตรส่งเสริมการลงทุน (ถ้ามี)
- * เอกสารข้อ 1-12 ยกเว้น 10 ให้จัดทำสำเนา 1 ชุด เอกสารต้นฉบับและสำเนาทุกแผ่นให้ผู้มีอำนาจลงนามประทับตราบริษัท

ขั้นตอนในการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

- (1) ผู้ขอจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า จัดทำหนังสือของบริษัทถึงอธิบดีกรมศุลกากร พร้อมแบบคำขอจัดตั้งคลังฯที่กำหนด พร้อมหลักฐานและเอกสารที่กรมศุลกากรกำหนดที่ถูกต้อง และครบถ้วน ยื่น ต่อ ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร อาคาร 120 ปี กรมศุลกากร
- (2) กรมศุลกากรจะตรวจสอบคำขออนุมัติจัดตั้งและเอกสารประกอบ หากถูกต้องครบถ้วนก็จะรับไว้พิจารณาและไปตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับ การก่อสร้างและการดำเนินงานหรือข้อมูลและวิธีการดำเนินงานตามที่ผู้ขอจัด ตั้งได้จัดทำมา ตลอดจนอุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ว่าได้จัดทำหรือจัดหาไว้ถูกต้องครบถ้วนตามระเบียบข้อบังคับและความจำเป็นเพียงใดหรือไม่ โดยจะไปดำเนินการตรวจสอบภายใน 7 วัน นับแต่วันที่รับคำขออนุมัติจัดตั้งไว้พิจารณา

(3) เมื่อได้ตรวจสอบคุณสมบัติ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และสถานที่ที่ขอจัดตั้งแล้ว หากเห็นว่าถูกต้องเป็นไปตามระเบียบข้อกำหนดแล้ว กรมศุลกากรจะอนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้ตรวจสอบสถานที่และผู้ขอจัดตั้งได้ดำเนินการครบถ้วนตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนด หากพ้นกำหนดให้พึงถือว่ากรมศุลกากรได้อนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าได้

(4) ผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งขอจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าจะต้องชำระค่าธรรมเนียมคลังประจำปี ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนกับกรมศุลกากร โดยวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารจำนวนร้อยละ 10 ของค่าภาษีอากรวัตถุดิบคงเหลือแต่ละงวดบัญชี แต่ไม่เกิน 1 ล้านบาท ภายในเวลาที่กำหนดไว้ตามหนังสือแจ้งจากกรมศุลกากร มิฉะนั้นจะถือว่าสละสิทธิ์การขอจัดตั้งคลังฯ

การทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน และการวางค้ำประกัน

ผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าจะต้องมาทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน โดยมีหนังสือค้ำประกันของธนาคารวางไว้เป็นการค้ำประกันความเสียหายที่อาจเกิดแก่กรมศุลกากร และเพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่กรมศุลกากรกำหนดขึ้น โดยวงเงินแห่งความรับผิดชอบตามสัญญาค้ำประกันของธนาคารให้มีจำนวนร้อยละ 10 ของค่าภาษีอากรวัตถุดิบคงเหลือแต่ละงวดบัญชี แต่ไม่เกิน 1 ล้านบาท หรือตามแต่กรมศุลกากรจะเห็นสมควร โดยค่านึงถึงค่าภาษีอากรที่อาจต้องเรียกเก็บและพฤติการณ์แวดล้อมอื่น ๆ วงเงินค้ำประกันดังกล่าวนี้กรมศุลกากรมีอำนาจสั่งเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงภายหลังได้ ในกรณีที่กรมศุลกากรสั่งเพิ่มวงเงินค้ำประกันให้ผู้ได้รับอนุมัตินำหนังสือค้ำประกันของธนาคารมาวางเพิ่มเติมให้ครบถ้วนภายใน 15 วัน นับแต่วันได้รับแจ้งเรื่องจากกรมศุลกากร

ในกรณีที่คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าได้ดำเนินการมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งฯ ได้ยื่นคำร้องขอผ่อนผันการวางค้ำประกัน ให้หน่วยงานตรวจสอบคลังสินค้า ทัณฑ์บนพิจารณา และตรวจสอบผลการดำเนินงานจากงบการเงินตามข้อกำหนดของกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งผู้ตรวจสอบบัญชีได้รับรองว่าเป็นกิจการที่มีกำไรย้อนหลัง 3 ปีบัญชีติดต่อกันและไม่มียอดขาดทุนสะสม พร้อมเสนอความเห็นต่อผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายพิจารณาอนุมัติโดยไม่ต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคาร

กรณีคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าได้ดำเนินการมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี หากมีความประสงค์จะเปลี่ยนแปลงหลักทรัพย์ในการค้ำประกันด้วยหนังสือค้ำประกันของธนาคารเป็นหลักทรัพย์อย่างอื่น เช่น พันธบัตรรัฐบาล สลากออมสิน บัญชีเงินฝากธนาคาร เป็นต้น ให้ยื่นคำร้องต่อหน่วยงานตรวจสอบคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อพิจารณาดำเนินการ

อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

ผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งจะต้องชำระค่าธรรมเนียมประจำปี โดยมี อัตราค่าธรรมเนียม 10,000 บาท ต่อปี ค่าธรรมเนียมประจำปีจะสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคม ของทุกๆ ปี และ จะต้องชำระค่าธรรมเนียมประจำปีของปีถัดไป ก่อนวันที่ 31 ธันวาคมของปีปัจจุบัน

การตรวจสอบคุณสมบัติของคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าหลังจากการอนุมัติให้จัดตั้ง

กรมศุลกากรจะทำการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ขอจัดตั้ง การปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ให้ไว้กับ กรมศุลกากรและการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติหรือเงื่อนไขต่าง ๆ ให้เป็นไปตามประกาศ คำสั่ง หรือ เงื่อนไขต่าง ๆ ที่กรมศุลกากรเปลี่ยนแปลงหรือกำหนดขึ้นใหม่และประวัติการกระทำความผิด ทุก ๆ 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญาประกันและทัณฑ์บน เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมในการให้สิทธิประโยชน์ ทางภาษีอากรต่อไป

ในกรณีที่ผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และ เงื่อนไขในการจัดตั้งคลังสินค้า ทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าข้อใดข้อหนึ่ง และกรมศุลกากรได้แจ้งข้อบกพร่องให้ทราบเป็นลายลักษณ์ อักษรแล้ว แต่ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งไม่ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวภายในเวลาที่ กรมศุลกากร กำหนด กรม ศุลกากรมีสิทธิยกเลิกการอนุมัติจัดตั้งคลังและบังคับสัญญาประกันทัณฑ์บนและ เรียก ค่าเสียหายหรืออาจดำเนินการอย่างอื่นตามที่เห็นสมควร

การยกเลิกสัญญาและเพิกถอนการอนุมัติการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

(1) กรณีที่กรมศุลกากรเป็นผู้บอกเลิกสัญญาประกัน อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจที่จะบอกเลิกสัญญา ประกันและเพิกถอนการอนุมัติการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนทุกประเภท เมื่อผู้ให้สัญญากระทำความผิดเงื่อนไขใด ๆ ในสัญญานี้ และกรมศุลกากรเห็นว่า หากจะให้ดำเนินการต่อไป อาจจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทางราชการ อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจที่จะเรียกชดเชยค่าเสียหายอันเนื่องจากการกระทำความผิดเงื่อนไขใด ๆ ในสัญญานี้ ตามแต่จะเห็นควร โดยไม่ต้องคำนึงถึงจำนวนเงินที่ผู้ให้สัญญา ได้นำหนังสือค้ำประกันของธนาคารมาวางไว้ต่อ กรมศุลกากร และผู้ให้สัญญาจะต้องชำระให้ครบถ้วน ตามจำนวนที่อธิบดีเรียกชดเชยภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ ได้รับแจ้งจากกรมศุลกากร

(2) กรณีที่ผู้ให้สัญญาประสงค์จะบอกเลิกสัญญานี้ ผู้ให้สัญญาจะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรต่อ อธิบดีกรมศุลกากร แต่บรรดาความรับผิดชอบและข้อผูกพันใด ๆ ตามข้อสัญญานี้จะสิ้นสุดลง ก็ต่อเมื่ออธิบดี กรมศุลกากรได้ยินยอม และเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรแล้วเท่านั้น ไม่ว่าสัญญาประกันจะสิ้นสุดลงด้วยเหตุ ใด ถ้าผู้ให้สัญญาได้กระทำการ ใด ๆ อันจะเป็นเหตุให้กรมศุลกากร เกิดสิทธิที่จะเรียกร้องให้ผู้ให้สัญญา ต้องใช้ เงิน หรือต้องปฏิบัติการใด ๆ ผู้ให้สัญญาจะต้องใช้เงิน หรือปฏิบัติการดังกล่าว นั้นต่อไปจนครบถ้วน และยอม รับผิดชอบ ในความเสียหายอันเกิดจากการเพิกเฉยหรือละเว้นที่จะใช้เงินหรือปฏิบัติการดังกล่าวทุกประการ ตามสัญญาประกันที่ให้ไว้แก่กรมศุลกากร

เขตปลอดอากร (Free Zone)

เขตปลอดอากร หมายถึงเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ

สิทธิประโยชน์

- (1) ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าไปในเขตปลอดอากรในกรณี ดังต่อไปนี้
 - 1.1 ของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ ตามที่อธิบดีอนุมัติ
 - 1.2 ของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตปลอดอากร สำหรับใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ
 - 1.3 ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่น
- (2) ยกเว้นอากรขาออก สำหรับของที่ปล่อยไปจากเขตปลอดอากร เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร
- (3) ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการนำสินค้าจากต่างประเทศเข้าไปในเขตปลอดอากร
- (4) ใช้อัตราภาษีร้อยละ 0 ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำสินค้าในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเฉพาะสินค้าที่ต้องเสียอากรขาออกหรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาออกตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร
- (5) ยกเว้นภาษีสรรพสามิต สำหรับการนำเข้าและการผลิตของที่กระทำในเขตปลอดอากร
- (6) ยกเว้นภาษีสุรา การปิดแสตมป์และค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยสุรา กฎหมายยาสูบ และกฎหมายว่าด้วยไฟ สำหรับการนำเข้าและการผลิตที่กระทำในเขตปลอดอากร
- (7) การนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือการนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบบรรจุ หรือดำเนินการอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายในบังคับกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพการประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น
- (8) ของใดที่มีกฎหมายบัญญัติให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรเมื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หากนำของนั้นเข้าไปในเขตปลอด อากรให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรโดยให้ถือว่าของนั้นได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรในเวลาที่น่าจะเช่นนั้นเข้าไปในเขต ปลอดอากร
- (9) การนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักร หรือเพื่อโอนเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้าตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ.2482 หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่นให้ถือว่าเป็นการนำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำเข้าสำเร็จในเวลาที่น่าจะเช่นนั้นออกจากเขตปลอดอากร
- (10) การนำของในเขตปลอดอากรไปใช้เพื่อการบริโภคหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่นนอกเหนือจากวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอากร ให้ถือว่าเป็นการนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่าย

ภายในราชอาณาจักรดังกล่าวในข้อ (9) เว้นแต่จะเป็นการกำจัดหรือทำลายเศษวัสดุ ของที่เสียหาย ของที่ใช้ไม่ได้หรือของที่ไม่ได้ใช้ ซึ่งอยู่ภายในเขตปลอดอากรโดยได้รับอนุญาตจากอธิบดี

(11) ของที่ปล่อยจากเขตปลอดอากรเพื่อนำเข้ามาในราชอาณาจักร ให้คำนวณค่าภาษีตามสภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากร ที่เป็นอยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นนั้นออกไปจากเขตปลอดอากร แต่ในกรณีที่ได้นำของที่มีอยู่ในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร โดยของที่นำเข้าไปนั้นไม่มีสิทธิได้รับคืนหรือยกเว้นอากร ไม่ต้องนำราคาของดังกล่าวมาคำนวณค่าภาษี

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการจัดตั้งเขตปลอดอากร

(1) สถานที่ที่ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร ต้องอยู่ในบริเวณที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นว่าเหมาะสมและมีพื้นที่ต่อเนื่องกันและเป็นพื้นที่ที่กรมศุลกากรสามารถควบคุมการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรได้ โดยมีขนาดและสถานที่เหมาะสมกับประเภทกิจการ

1.1 กรณีสถานที่จัดตั้งเขตปลอดอากรเฉพาะเพื่อประกอบการอุตสาหกรรมต้องเป็น

ผู้ที่ได้รับอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมให้เป็นผู้ประกอบการเขตประกอบการอุตสาหกรรม หรือ

ผู้ที่ได้รับอนุมัติจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม ให้เป็นเขตชุมชนอุตสาหกรรมประเภทอาคารโรงงานเอกเทศ หรือ

ผู้ที่ได้รับอนุญาตจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ให้ใช้พื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมทั่วไป หรือ

ผู้ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการเขตอุตสาหกรรมหรือกิจการเขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ หรือ

ผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบอุตสาหกรรมอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1.2 กรณีการจัดตั้งเขตปลอดอากรเพื่อการพาณิชย์กรรม ต้องเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออก ได้แก่

- การค้าหรือการบริการหรือการขนส่งระหว่างประเทศ
- การกระจายสินค้า คลังสินค้า การซื้อมาและขายไปหรือศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ
- การแสดงสินค้าหรือนิทรรศการ การประชุมระหว่างประเทศ
- การซ่อมหรืองานด้านวิศวกรรม การตรวจสอบ วิเคราะห์ และรับรองคุณภาพของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหรือผลผลิตทางเกษตรกรรม
- กิจการอื่นที่อธิบดีเห็นว่าเป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

ทั้ง นี้เขตปลอดอากรหนึ่งอาจเป็นเขตปลอดอากรเพื่อประกอบการอุตสาหกรรมหรือเพื่อ การพาณิชย์กรรมหรือเพื่อกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตามหนึ่งหรือหลายอย่างในเขตเดียวกันก็ได้

(2) การจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องไม่เป็นการจัดตั้งเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรเพียงราย เดียวหรือรายใดรายหนึ่งโดยเฉพาะ

- (3) เขตปลอดอากรต้องมีประตูเข้า-ออก และรั้วที่มั่นคงแข็งแรง เว้นแต่โดยสภาพของกิจการไม่จำเป็นต้องมีรั้ว หรือโดยสภาพแวดล้อมสามารถใช้สิ่งอื่นทดแทนรั้วได้
- (4) ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องจัดให้มีสาธารณูปโภค ระบบควบคุม กำจัดมลพิษ และรักษาสิ่งแวดล้อม สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่จำเป็น และห้ามมิให้จัดตั้งที่อยู่อาศัยในเขตปลอดอากร
- (5) ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องจัดให้มีสถานที่ อาคาร สิ่งก่อสร้าง เครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงานดังนี้

สถานที่อันควรสำหรับเป็นที่ทำการสำนักงานศุลกากร ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม โดยมีอุปกรณ์สำนักงานและเครื่องคอมพิวเตอร์เพื่อเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการบริหารสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรและระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) และ การจัดวางระบบสายสัญญาณสื่อสารที่ดีและมีประสิทธิภาพเพื่อใช้ในการควบคุมการรับมอบ-ส่งมอบ การขนย้าย การเก็บรักษา การควบคุมและตรวจปล่อยสินค้าด้วยระบบรหัสแถบเส้น (Bar Code System) หรือระบบควบคุมที่ทันสมัยอย่างอื่นตามที่กรมศุลกากรกำหนดและเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีระบบควบคุมสินค้าของผู้ประกอบกิจการภายในเขตปลอดอากร ตามมาตรฐานที่กรมศุลกากรกำหนด และอุปกรณ์เครื่องใช้ในสำนักงานเท่าที่จำเป็น

- สถานที่ตรวจของเข้า - ออกอยู่ในบริเวณเดียวกัน หรือบริเวณใกล้เคียงกับสำนักงานศุลกากรที่มีพื้นที่กว้างขวางเพียงพอกับการปฏิบัติงานพร้อมทั้งต้องจัดให้มีเครื่องมือเครื่องใช้สำหรับการตรวจสินค้าของเจ้าหน้าที่ ตามที่กรมศุลกากรกำหนด

- สถานที่ตรวจสอบ (Checking Post) ตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสม แยกช่องทางเข้าและออกซึ่งแต่ละช่องทางเข้า - ออก ความกว้างไม่น้อยกว่าช่องทางละ 3 เมตร และมีเครื่องชั่งน้ำหนัก อิเล็กทรอนิกส์ประจำบริเวณช่องทางเข้า-ออก ที่เชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์ได้ และมีบริเวณสถานที่จอดรถยนต์เพื่อตรวจยานพาหนะและสินค้าชั่วคราว และเครื่องอำนวยความสะดวกเครื่องมือเครื่องใช้ ที่ทันสมัยและจำเป็น เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานและการควบคุม เช่น โทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ที่มีความสามารถในการบันทึกภาพเหตุการณ์ บุคคล หมายเลขทะเบียนยานพาหนะ หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ และหรือสิ่งของที่ผ่านเข้า - ออก และเปิดตรวจสอบข้อมูลภายหลังได้ไม่น้อยกว่า 60 วัน และเครื่องคอมพิวเตอร์ที่เชื่อมโยงกับระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) ของกรมศุลกากร เป็นต้น ทั้งนี้ ตามความจำเป็นตามที่กรมศุลกากรกำหนด

- สถานที่อันควรสำหรับเป็นที่พักอาศัยของเจ้าหน้าที่ศุลกากรซึ่งอยู่นอกเขตปลอดอากร โดยอาจอยู่ในบริเวณเดียวกันหรือใกล้เคียงกับสำนักงานศุลกากรตามความเหมาะสม

(6) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องดูแลรักษาสถานที่ ระบบ และอุปกรณ์ต่างๆ ที่ได้จัดให้มีไว้ใช้ดังกล่าวข้างต้น และจะต้องดูแลข้อมูลคอมพิวเตอร์ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย พร้อมทั้งจะให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบตลอดเวลา รวมถึงการแก้ไขปรับปรุง การพัฒนาระบบ และจัดหาเพิ่มเติมตามที่กรมศุลกากรกำหนด

(7) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องไม่นำที่ดิน อสังหาริมทรัพย์ ส่วนควบและอุปกรณ์ซึ่งใช้เป็นระบบสาธารณูปโภคหรือที่ดินที่ใช้เพื่อบริการสาธารณะ และเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงานและสิ่ง

อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไปใช้เป็นหลักประกันนี้หรือก่อให้เกิดภาระผูกพันไม่ว่าโดยทางตรงหรือโดยทางอ้อม

(8) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน เพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่กรมศุลกากร และเพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่กรมศุลกากรกำหนดและต้องชำระค่าธรรมเนียมสำหรับเขตปลอดอากร ตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง

(9) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากรไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากรที่ใช้บังคับอยู่แล้วหรือที่จะออกใช้บังคับต่อไปในภายหน้า

คุณสมบัติของผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

- (1) เป็นรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 หรือบริษัท จำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เฉพาะกรณีที่เป็นบริษัท จำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และประสงค์ที่จะขอจัดตั้งเขตปลอดอากรในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา จะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ไม่ต่ำกว่า 20 ล้านบาท ในเขตพื้นที่อื่นจะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท หรือมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วในจำนวนที่อธิบดีเห็นว่าเหมาะสมกับประเภทของกิจการและเป็นกิจการที่มีฐานะทางการเงินมั่นคง
- (2) เป็นกิจการที่มีฐานะทางการเงินมั่นคง
- (3) เป็นผู้ที่มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือเป็นผู้มีสิทธิบริหารจัดการในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอจัดตั้ง
- (4) ต้องไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดอย่างร้ายแรงตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ย้อนหลัง 3 ปี นับแต่วันยื่นคำขอ

เอกสารที่ใช้ประกอบการยื่นคำขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

- (1) คำขอจัดตั้งเขตปลอดอากร
- (2) สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล
- (3) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียน และบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นที่ออกให้ ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นคำขอ
- (4) สำเนาใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภพ.20)
- (5) งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต ย้อนหลัง 3 ปี
- (6) สำเนาโฉนดที่ดิน หรือสำเนาหนังสือแสดงสิทธิในที่ดิน หรือหนังสืออนุญาตให้มีสิทธิในการบริหารจัดการในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอจัดตั้ง
- (7) แผนที่โดยสังเขป แบบแปลนแผนผังของสถานที่ที่ขอจัดตั้ง และสิ่งปลูกสร้างขนาดไม่ต่ำกว่า 40 x 60 ซม.
- (8) หนังสือรับรองการก่อสร้าง และการจัดหาเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน สิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปโภคที่จำเป็น เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข รวมทั้งกำหนดขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนพร้อมที่จะเปิดดำเนินการ
- (9) กรณีที่ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรเพื่อประกอบการอุตสาหกรรมให้ยื่น

- สำเนาหนังสืออนุญาตให้เป็นเขตประกอบอุตสาหกรรมหรือให้เป็นเขตอุตสาหกรรมประเภทอาคาร
โรงงานเอกเทศจากกระทรวงอุตสาหกรรม หรือ
- สำเนาหนังสืออนุญาตจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยให้ใช้พื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมทั่วไป
หรือ
- สำเนาหนังสือส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสำหรับกิจการเขตอุตสาหกรรม
หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ หรือกิจการเขตอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ หรือ
- สำเนาหนังสืออนุญาต หรือหนังสือรับรองสำหรับอุตสาหกรรมอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจ
ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ในกรณีที่พื้นที่ที่ขอจัดตั้งมีผู้ประกอบการอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์
แก่การเศรษฐกิจของประเทศอยู่ก่อนแล้ว ให้แสดงหนังสืออนุญาตหรือหนังสือรับรองให้ประกอบการตาม
ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(10) รายละเอียดโครงการจัดตั้งเขตปลอดอากร อย่างละ 2 ชุด

(10.1) โครงการดำเนินงาน วัตถุประสงค์ ประเภทของกิจการหรือประเภทอุตสาหกรรมที่
จะเข้ามาดำเนินการในเขตปลอดอากร

(10.2) แผนงาน แผนการบริหารจัดการ ระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการจัดสร้างสิ่งปลูกสร้าง
สาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ และกำหนดระยะเวลาการพัฒนาโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนแล้ว
เสร็จ

(10.3) แผนการเงิน แหล่งเงินทุน และขนาดของการลงทุน

(10.4) แผนการขาย ให้เช่า ให้เช่าซื้อ หรือการใช้สิทธิครอบครองอสังหาริมทรัพย์ หรือ
สังหาริมทรัพย์ เพื่อใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

(10.5) แผนการดูแลรักษาสาธารณูปโภคและบริการสาธารณะหรือข้อเสนอเกี่ยวกับการ
จัดตั้งกองทุนเพื่อบำรุงรักษา ซ่อมแซม และเสริมสร้างระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก

(10.6) โครงการที่จะขยายได้ในอนาคต (ถ้ามี)

(10.7) อื่นๆ เช่น ผลที่จะเกิดจากการดำเนินการที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของ
ประเทศ มาตรการป้องกันความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม และมาตรการกำจัดมลภาวะและรักษา
สิ่งแวดล้อม เป็นต้น

*เอกสารในข้อ(1) – (10) จัดทำสำเนา 1 ชุด ยกเว้นข้อ(7) ให้จัดทำสำเนา 2 ชุด เอกสารต้นฉบับและสำเนา
ทุกแผ่นให้ผู้มีอำนาจ ลงนามและประทับตราบริษัท

การดำเนินการขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

(1) ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร จะต้องยื่นคำขอเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมเอกสารประกอบตาม
แบบที่กรมศุลกากรกำหนด ณ ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรกรมศุลกากร
โดยต้องกำหนดวัตถุประสงค์และประเภทกิจการที่จะดำเนินการในเขตปลอดอากร พร้อมทั้งแผนงานและ
ระยะเวลาของโครงการ รวมทั้งแหล่งเงินทุน

(2) กรมศุลกากรจะตรวจสอบคำขอจัดตั้งฯ และเอกสารประกอบในเบื้องต้น หากคำขอจัดตั้งฯ รายละเอียดโครงการและเอกสารประกอบถูกต้องครบถ้วน กรมศุลกากรจะรับคำขอจัดตั้งฯ ไว้พิจารณาและนัดหมายให้ผู้ยื่นคำขอจัดตั้งฯ นำเจ้าหน้าที่ศุลกากรไปตรวจสอบสถานที่ที่ขอจัดตั้งภายในกำหนด 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำขอจัดตั้งฯ

(3) กรมศุลกากรจะพิจารณาคำขอจัดตั้งฯ รายละเอียดโครงการและเอกสารประกอบรวมถึงผลการตรวจสอบสถานที่และความเหมาะสมด้านอื่นๆ ในกรณีที่เอกสารและรายละเอียดถูกต้องครบถ้วน กรมศุลกากรจะพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในกำหนดระยะเวลา 15 วัน นับแต่วันที่ได้ตรวจสอบสถานที่ หากพ้นกำหนดและกรมศุลกากรไม่มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาหรือแจ้งเหตุขัดข้องประการใด ให้พึงถือว่ากรมศุลกากรได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรโดยปริยาย

(4) ในกรณีที่กรมศุลกากรไม่เห็นชอบหรือไม่อนุญาตให้จัดตั้งเขตปลอดอากร ผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรมีสิทธิอุทธรณ์ต่อกรมศุลกากร โดยทำเป็นหนังสือระบุข้อโต้แย้ง ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายอ้างอิงยื่นต่อสำนักงานเลขานุการกรม ภายในกำหนดระยะเวลา 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่งกรมศุลกากร ซึ่งกรมศุลกากรจะได้วินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับอุทธรณ์ หากกรมศุลกากรมิได้วินิจฉัยให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ถือว่ากรมศุลกากรได้เห็นชอบหรือได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากร และคำวินิจฉัยอุทธรณ์ของกรมศุลกากรให้ถือเป็นที่สุด กรณีมีผู้ประกอบการในสถานที่ที่ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรอยู่ก่อนแล้ว จะพิจารณาตรวจสอบคำขอของผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรไปในคราวเดียวกันก็ได้

(5) เมื่อกรมศุลกากรได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรแล้ว

(5.1) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนเพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่กรมศุลกากรและเพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่กรมศุลกากรกำหนดตามแบบแนบท้ายประกาศนี้ภายในกำหนด 15 วัน นับแต่วันที่อนุมัติ พร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียมสำหรับเขตปลอดอากรตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยกฎกระทรวง

(5.2) ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรจะต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อค้ำประกันความรับผิดในค่าภาษีอากร ภาระติดพัน ค่าเสียหายอื่นใดตามสัญญาประกันและทัณฑ์บน โดยกรณีพื้นที่ที่ขอจัดตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา จะต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน 5 ล้านบาท ส่วนในเขตพื้นที่อื่นจะต้องวางหนังสือค้ำประกันของธนาคารในวงเงิน 2 ล้านบาท

(5.3) เมื่อผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรได้ดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บน และชำระค่าธรรมเนียมประจำปี และวางหลักประกัน เรียบร้อยแล้ว กรมศุลกากรจะออกใบอนุญาตเป็นผู้จัดตั้งเขตปลอดอากร เพื่อให้ผู้จัดตั้งเขตปลอดอากรใช้เป็นหลักฐานในการดำเนินการต่อไป

(6) เมื่อผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากรดำเนินการก่อสร้างอาคาร สถานที่ สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ จัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งจัดการเรื่องสาธารณูปโภคที่จำเป็นในการประกอบกิจการเขตปลอดอากรแล้วเสร็จตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนด และตามคำขอจัดตั้งฯ รวมทั้งเอกสารประกอบและพร้อมที่จะเปิดดำเนินการ ให้มีหนังสือแจ้งให้ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร เพื่อนัดหมายเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสอบความพร้อมของสถานที่ที่ขอเปิดดำเนินการ หากพบว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ให้ไว้ กรมศุลกากรจะอนุมัติให้เปิดดำเนินการ และออกประกาศกรมศุลกากร เรื่อง การเปิดดำเนินการเขตปลอดอากรให้ทราบทั่วกัน พร้อมคืนหนังสือค้ำประกันของธนาคารที่ผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งฯ ได้วางค้ำประกันไว้

(7) หากผู้ขอจัดตั้งไม่สามารถดำเนินการตามหนังสือรับรองการก่อสร้างฯ ให้พร้อมที่จะเปิดดำเนินการและแล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือ รับรองการก่อสร้าง กรมศุลกากรจะเรียกหลักประกันเพิ่มเติมให้ค้ำค่าภาษีอากรที่ อาจพึงต้องชำระ และ/หรือบังคับเรียกค่าเสียหายตามสัญญาประกัน และทัณฑ์บน แต่หากผู้ขอจัดตั้งได้ยื่นคำร้องขอขยายเวลาออกไปโดยมีเหตุผลอันสมควร กรมศุลกากรอาจพิจารณาขยายเวลาออกไปก็ได้ แต่ต้องไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ครบกำหนด

คุณสมบัติของผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

- (1) เป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย และมีฐานะการเงินมั่นคง เป็นผู้ที่มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร กรณีที่ไม่เป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย ให้ยื่นคำร้องขอผ่อนผันพร้อมคำร้องขอประกอบกิจการ ซึ่งอธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายจะพิจารณาอนุมัติผ่อนผันให้ตามความจำเป็น และเหมาะสม
- (2) ได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากร
- (3) ผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องดำเนินการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอากรหรือกิจการอื่นใดที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อการเศรษฐกิจของประเทศ
- (4) ต้องไม่เคยมีประวัติการกระทำความผิดอย่างร้ายแรงตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร ย้อนหลัง 3 ปี นับแต่วันยื่นคำขอ

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

- (1) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร ต้องจัดให้มีเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีระบบควบคุมบัญชีแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Inventory Control) เกี่ยวกับการนำเข้า - ส่งออก ของคงเหลือในสถานประกอบการในเขตปลอดอากรที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการบริหารสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรและระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) อุปกรณ์ระบบรหัสแถบเส้น (Bar Code System) หรือระบบควบคุมที่ ทัณฑ์สมยอมอื่นตามที่กรมศุลกากรกำหนด และต้องดูแลข้อมูล คอมพิวเตอร์ให้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อย พร้อมทั้งจะให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบได้ตลอดเวลา
- (2) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องดูแลรักษาระบบ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ได้จัดให้มีไว้ใช้ดังกล่าวข้างต้น รวมตลอดถึงการแก้ไขปรับปรุงการพัฒนาระบบ และจัดหาเพิ่มเติมตามที่กรมศุลกากรกำหนด
- (3) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องรับผิดชอบที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทน และค่าเสียหายทั้งปวง สำหรับของที่สูญหายหรือถูกทำลายในระหว่างการเคลื่อนย้ายเข้าไปในหรือออกจากเขตปลอดอากร หรือในขณะที่อยู่ในเขตปลอดอากรจนกว่าจะผ่านการตรวจปล่อยพ้นไปจากอารักขาของพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ว่าจะเกิดจากการกระทำของบุคคลใด ทั้งที่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อและไม่ว่าจะเกิดขึ้นเพราะเหตุที่ได้ปฏิบัติฝ่าฝืนหรือละเมิดกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับกรมศุลกากร หรือเพราะปฏิบัติผิดเงื่อนไขในสัญญาหรืออุบัติเหตุ เช่น อัคคีภัย โจรกรรม

- (4) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรจะต้องอำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่มีหน้าที่กำกับดูแล เพื่อปฏิบัติตามหน้าที่และในกรณีที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีของที่ยังมิได้เสียค่าภาษีอากรหรือของที่หลีกเลี่ยงค่าภาษีอากรหรือของต้องกำกัณฑ์หรือต้องห้าม หรือของที่ไม่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าไปในเขตปลอดอากร ผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรต้องยินยอมให้พนักงานเจ้าหน้าที่เข้าไปในสถานประกอบการ เพื่อสอบถามข้อเท็จจริงหรือเพื่อตรวจสอบเอกสารหรือของใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (5) ผู้ได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร ระเบียบ คำสั่ง และประกาศกรมศุลกากร ทั้งที่ใช้บังคับอยู่หรือที่จะออกใช้บังคับต่อไปภายหน้า รวมทั้งข้อกำหนดตามสัญญาประกันและทัณฑ์บน โดยเคร่งครัด

เอกสารที่ใช้ประกอบการยื่นคำขอเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

- (1) คำขอเป็นลายลักษณ์อักษรตามแบบ
- (2) สำเนาใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนนิติบุคคล
- (3) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียน และบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นที่ออกให้ไม่เกิน 6 เดือน ก่อนวันยื่นคำขอ
- (4) สำเนาใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภพ.20)
- (5) สำเนาหนังสือแสดงกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองในที่ดินที่ขอประกอบกิจการ
- (6) หนังสือยินยอมจากผู้ได้รับอนุมัติจัดตั้งเขตปลอดอากร
- (7) งบการเงินที่ได้รับการรับรองจากผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาตย้อนหลัง 3 ปี หรือผลการดำเนินงานอย่างอื่น
- (8) แบบแปลนแผนผังสถานที่ตั้งสถานประกอบการในเขตปลอดอากร
- (9) รายละเอียดการขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร
 - 9.1 วัตถุประสงค์
 - 9.2 ประเภทของกิจการ
 - 9.3 แผนงานและกระบวนการผลิต
 - 9.4 แหล่งเงินทุน

*เอกสารในข้อ (1 – 9) จัดทำสำเนา 1 ชุด ยกเว้นข้อ(8) ให้จัดทำสำเนา 2 ชุด เอกสารต้นฉบับและสำเนาทุกแผ่นให้ผู้มีอำนาจ ลงนามและประทับตราบริษัท

กรณีสถานที่ที่ขอจัดตั้งเขตปลอดอากรมีผู้ประกอบการในเขตดังกล่าวอยู่ก่อนแล้ว ผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขอเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรไปในคราวเดียวกัน หรือภายหลังจากที่ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากรแล้วก็ได้

การดำเนินการเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร

- (1) ผู้ประสงค์จะยื่นคำขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร ต้องยื่นคำขอ ณ ส่วนหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์ สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร โดยมีรายละเอียดและเอกสารประกอบ

(2) กรมศุลกากรจะตรวจสอบและพิจารณาคำขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร และจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบในกำหนด 7 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำขอและเอกสารถูกต้องครบถ้วน หากพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวให้พึงถือว่ากรมศุลกากรได้อนุมัติแล้ว ในกรณีที่กรมศุลกากรไม่เห็นชอบหรือไม่อนุญาตให้เป็นผู้ประกอบกิจการในเขต ปลอดอากร ผู้ขอเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากรมีสิทธิอุทธรณ์ต่อกรมศุลกากร โดยปฏิบัติเช่นเดียวกับการอุทธรณ์ของผู้ขอจัดตั้งเขตปลอดอากร

(3) เมื่อกรมศุลกากรได้แจ้งผลการพิจารณาอนุมัติแล้ว ให้ผู้ได้รับอนุมัติมาดำเนินการจัดทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนตามแบบ ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่อนุมัติเพื่อประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่กรมศุลกากรและ เพื่อผูกพันให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่กรมศุลกากรกำหนด

(4) เมื่อผู้ที่ได้รับอนุมัติได้ดำเนินการทำสัญญาประกันและทัณฑ์บนเรียบร้อยแล้ว กรมศุลกากรจะออกใบรับรองเป็นผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร แก่ผู้ที่ได้รับอนุมัติเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการผ่านพิธีการศุลกากรต่อไป

เขตประกอบการเสรี (FREETRADE ZONE)

พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 จัดตั้งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยขึ้นเป็น รัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรมมีชื่อย่อว่า “กนอ.” มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งหลายประการ โดยเริ่มจากการจัดหาที่ดินที่เหมาะสมเพื่อจัดตั้งหรือขยายนิคมอุตสาหกรรมหรือเพื่อดำเนินธุรกิจอื่นที่จะเป็นประโยชน์ดำเนินการปรับปรุงที่ดินเพื่อให้บริการตลอดจนจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานรวมทั้งสาธารณูปโภคต่างๆให้แก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในเขตนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่เขตนิคมอุตสาหกรรมแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

พื้นที่เขตอุตสาหกรรมทั่วไป อันเป็นเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรมและกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์หรือเกี่ยวเนื่องกับการประกอบอุตสาหกรรม

พื้นที่เขตอุตสาหกรรมส่งออก อันเป็นเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม การค้าหรือบริการ เพื่อส่งสินค้าออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศและกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์หรือเกี่ยวกับการประกอบอุตสาหกรรมการค้าหรือบริการเพื่อส่งสินค้าออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ

ในปัจจุบันเขตอุตสาหกรรมส่งออก ที่มีสำนักงานศุลกากรตั้งอยู่มี 10 แห่ง ได้แก่

1. นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง (กรุงเทพฯ)
2. นิคมอุตสาหกรรมบางปู (สมุทรปราการ)
3. นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ (ลำพูน)
4. นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง (ชลบุรี)
5. นิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน (ชลบุรี)
6. นิคมอุตสาหกรรมบ้านหว้า (อยุธยา)
7. นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน (อยุธยา)
8. นิคมอุตสาหกรรมแปลงยาว (เขตเวียงจันทน์ หนองคาย)
9. นิคมอุตสาหกรรมส่งออกภาคใต้ (สงขลา)
10. นิคมอุตสาหกรรมพิจิตร (พิจิตร)

โดยที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีอากรแก่ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออกในนิคมอุตสาหกรรมของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมศุลกากรซึ่งมีหน้าที่ในการควบคุมดูแลและรับผิดชอบในเรื่องภาษีอากรของรัฐและเพื่อการส่งเสริมการส่งออกแก่ผู้ประกอบการทั้งในเขตอุตสาหกรรมทั่วไปและเขตอุตสาหกรรมส่งออก จึงต้องกำหนดระเบียบปฏิบัติสำหรับการปฏิบัติในเขตนิคมอุตสาหกรรมไว้

พิธีการศุลกากรที่ควรทราบสำหรับผู้ประกอบการในเขตนิคมอุตสาหกรรม

(1) พิธีการศุลกากรในเขตอุตสาหกรรมส่งออก

1.1 ผู้ประกอบการยื่นใบขนสินค้าขาเข้าเพื่อนำของเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออกโดยต้องมีหนังสือรับรองจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย(กนอ.)ว่าเป็นผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออกแนบมาด้วยส่วนกรณีเป็นการนำเข้าตามมาตรา48 แห่งพ.ร.บ.การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522ต้องมีหนังสือยกเว้นอากรจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเพิ่มเติมด้วย

1.2 ผู้นำของเข้าซึ่งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมีหนังสือรับรองว่าเป็นผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมซึ่งเป็นผู้ดำเนินการขนย้ายสินค้าจะต้องทำหนังสือสัญญาประกันไว้กับกรมศุลกากรตามแบบที่กำหนดและการขนส่งต้องไปตามเส้นทางที่กรมศุลกากรกำหนดด้วย

(2) พิธีการศุลกากรในเขตอุตสาหกรรมทั่วไป

ถ้าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมทั่วไปประสงค์จะปฏิบัติพิธีการ ณ สำนักงานศุลกากรประจำนิคมอุตสาหกรรมให้ปฏิบัติเช่นเดียวกับพิธีการศุลกากรในเขตอุตสาหกรรมส่งออก โดยมีหลักฐานแสดงว่าเป็นผู้ประกอบการเขตอุตสาหกรรมทั่วไปของการนิคมอุตสาหกรรมมาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ด้วย

(3) ความรับผิดชอบในการขนส่งออกจากท่าหรือที่นำเข้ามายังนิคมอุตสาหกรรม

ผู้นำของเข้าจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบหากเกิดความเสียหายต่อค่าภาษีอากร ค่าภาระติดพันหรือความเสียหายอื่นใดตามที่ได้ทำสัญญาประกันไว้ต่อกรมศุลกากร

(4) การนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกเพื่อใช้หรือจำหน่ายในประเทศ

4.1 ผู้ประกอบการสามารถนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกเพื่อใช้หรือจำหน่ายในประเทศได้ โดยผู้มีภาระหน้าที่ในการชำระค่าภาษีอากรต้องยื่นใบขนสินค้าขาเข้าและหนังสืออนุญาตการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกเพื่อใช้หรือจำหน่ายในประเทศของ กนอ. ต่อสำนักงานศุลกากรประจำนิคมฯ

4.2 สำหรับบัญชีราคาสินค้า ให้สำแดงราคาซื้อขายเป็นเงินบาท โดยกรมศุลกากรจะดำเนินการกับใบขนสินค้าขาเข้าเสมือนหนึ่งการนำของเข้าจากต่างประเทศ และของนั้นจะต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อากรขาเข้า และภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และภาษีมูลค่าเพิ่มตามสภาพ ราคา และอัตราภาษีอากรที่เป็นอยู่ในวันที่นำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก โดยถือเสมือนว่าได้นำเข้ามาในราชอาณาจักรในวันที่นำออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก

4.3 ราคาพึงประเมินหรือราคาที่ใช้เป็นเกณฑ์คำนวณค่าภาษีอากร สำหรับของที่นำออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก เพื่อใช้หรือจำหน่ายในราชอาณาจักรนั้น ให้ใช้ราคาศุลกากร ตามมาตรา 2 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469

(5) การส่งของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกไปแสดงต่างประเทศโดยส่วนราชการ

5.1 ผู้ประกอบการสามารถนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกเพื่อส่งออกไปแสดงต่างประเทศโดยส่วนราชการ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการดังกล่าวต้องได้รับอนุญาตจาก กนอ. ให้ส่งของไปแสดง ณ ต่างประเทศในนามของส่วนราชการ และยื่นคำขอตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด พร้อมสำเนา 1 ฉบับ ต่อหน่วยงานพิธีการประจำนิคมอุตสาหกรรมตรวจสอบ พร้อมทั้ง ทำสัญญาประกันต่อกรมศุลกากรตามแบบที่กำหนด ทั้งนี้ เงินประกันตามสัญญาประกันจะต้องให้ค้ำค่าภาษีอากรของของตามรายการในหนังสือที่ยื่นต่อกรมศุลกากรโดยบวกเพิ่มอีกร้อยละ 20 และให้ผู้ประกอบการค้ำประกันตนเองได้

5.2 เมื่อสำนักงานศุลกากรประจำนิคมอุตสาหกรรม พิจารณาอนุญาตแล้วจะคืนต้นฉบับหนังสือให้คืนแก่ผู้ประกอบการเพื่อใช้กำกับของที่นำออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกนำเสนอต่อส่วนราชการเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

5.3 เมื่อส่วนราชการนั้นๆ ได้ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว ผู้ประกอบการต้องยื่นหนังสือรับรองของส่วนราชการนั้นว่าได้ส่งของออกไปจริงต่อสำนักงานศุลกากรประจำนิคมอุตสาหกรรม ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ส่วนราชการนั้นๆ ได้ส่งของออก มิฉะนั้น ให้ถือว่าผิดสัญญาประกันและกรมศุลกากรจะดำเนินการบังคับสัญญาประกันทันที

(6) การนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกเพื่อการอื่นเป็นการชั่วคราว

6.1 ผู้ประกอบการสามารถนำของในเขตอุตสาหกรรมส่งออก ออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกเป็นการชั่วคราว เพื่อซ่อมแซม ดัดแปลง ปรับปรุง หรือเพื่อการอื่นตามความจำเป็น ได้โดยยื่นคำร้องต่อ

สำนักงานศุลกากรประจำนิคมอุตสาหกรรม และทำสัญญาประกันต่อกรมศุลกากร ตามแบบที่กำหนด ทั้งนี้ เงินประกันตามสัญญาประกันจะต้องให้ค้ำค่าภาษีอากรของตามรายการในคำร้อง โดยบวกเพิ่มอีก ร้อยละ 20

6.2 กรณีผู้ประกอบการไม่สามารถนำของที่นำออกไปจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกกลับเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออกตามคำรับรองที่ให้ไว้ผู้ประกอบการนั้นสามารถยื่นคำร้องขอขยายระยะเวลาให้นำของกลับเข้ามาในเขตอุตสาหกรรมส่งออกได้เพียงครั้งเดียว และมีระยะเวลาไม่เกินกว่าที่ขอให้นำของออกไปในครั้งก่อนเว้นแต่มีเหตุจำเป็นอันสมควรก็ให้ขยายระยะเวลาเกินกว่า 1 ครั้ง

6.3 ถ้าผู้ประกอบการรายใดไม่ปฏิบัติตามคำรับรองที่ให้ไว้ ผู้ประกอบการรายนั้นต้องชำระค่าภาษีอากรพร้อมเงินเพิ่มร้อยละ 1 ต่อเดือน นับจากวันที่นำของออกจนถึงวันที่นำเงินมาชำระให้เสร็จสิ้นภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ครบกำหนด

(7) การนำสินค้าในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออกผู้ประกอบการสามารถนำสินค้าในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออกได้โดยยื่นคำร้องขอให้นำสินค้าในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออก(กศก.122) ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำนิคมอุตสาหกรรม

(8) ของที่นำเข้าเขตอุตสาหกรรมส่งออกเพื่อซ่อมและนำกลับออกไปโดยยกเว้นอากรตาม พ.ร.บ. พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ภาค 4 ประเภท 2 จะต้องเป็นของที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรโดยชำระภาษีอากรครบถ้วนแล้ว และจะต้องได้รับอนุญาตจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ด้วย

(9) ของที่นำเข้าเขตอุตสาหกรรมส่งออกและนำกลับเข้ามาในราชอาณาจักร โดยได้รับยกเว้นอากรของในราชอาณาจักรหรือของจากต่างประเทศที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรและได้ชำระอากรแล้ว หากนำเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออก และภายหลังจากนำออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออกกลับเข้ามาใช้ในราชอาณาจักร โดยไม่เปลี่ยนแปลงลักษณะหรือรูปร่างแต่อย่างใด จะได้รับการยกเว้นอากร ทั้งนี้ จะต้องต้องมีหนังสืออนุญาตจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมาแสดงด้วย

สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรสำหรับผู้ประกอบการในเขตนิคมอุตสาหกรรม

(1) ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน อากรขาเข้าภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิตสำหรับเครื่องจักร อุปกรณ์เครื่องมือและเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของสิ่งของดังกล่าวที่จำเป็นในการผลิตและของที่ใช้ในการสร้างโรงงาน หรืออาคาร

(2) ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนรวมทั้งอากรขาเข้าภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิตสำหรับของที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการผลิตสินค้า

(3) ได้รับยกเว้นอากรขาออกภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิตสำหรับของซึ่งได้นำเข้ามาตาม มาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 รวมทั้งผลิตภัณฑ์สิ่งพลอยได้และสิ่งอื่นที่ได้จากการผลิตแล้วส่งออก

(4) ได้รับยกเว้นหรือคืนค่าภาษีอากรสำหรับของที่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายให้ได้รับยกเว้น หรือคืนค่าภาษีอากร เมื่อได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หรือ หากผู้ประกอบการที่ได้รับยกเว้นอากรสำหรับวัตถุดิบตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 หรือผู้ประกอบการที่เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้าตามมาตรา 8 ทวิ (2) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 หรือผู้ประกอบการที่ได้รับสิทธิคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 ส่งของเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออก จะได้รับยกเว้นค่าภาษีอากรหรือคืนค่าภาษีอากรเช่นเดียวกับการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

(5) การขายสินค้าหรือการให้บริการระหว่างผู้ประกอบการที่อยู่ในเขตอุตสาหกรรมส่งออก ไม่ว่าจะอยู่ในเขตอุตสาหกรรมเดียวกันหรือไม่ก็ตาม ชำระภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราศูนย์

(6) การขายสินค้าหรือการให้บริการระหว่างคลังสินค้าทัณฑ์บนกับผู้ประกอบการที่อยู่ในเขต
อุตสาหกรรมส่งออก ชำระภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราศูนย์

(7) การนำของในประเทศเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออก ชำระภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราศูนย์ โดยถือ
ว่าเป็นการส่งออก

ตารางที่ 25 ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ กิจกรรมที่ดำเนินการมาและผลที่ได้รับตลอดโครงการ

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับ
1. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมสำหรับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพตามชายแดนในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ – ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เช่น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมประมง เป็นต้น โดยพิจารณาอุตสาหกรรมสีเขียว (Green Industry) ควบคู่ไปด้วย	ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ลงพื้นที่เพื่อสำรวจข้อมูลและสัมภาษณ์เชิงลึก	1.ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับตัวแบบเพชร (Diamond Model) และตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Force Model) 2.ลงพื้นที่สำรวจข้อมูล (แสดงรายการเดินทางดังError! Reference source not found.) <u>เมืองย่างกุ้ง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์</u> <ul style="list-style-type: none"> ● สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงย่างกุ้ง ● กระทรวงพาณิชย์ ประจำกรุงย่างกุ้ง ● กระทรวงวางแผนและพัฒนา ประเทศ ● ประธานหอการค้าเมืองมะริด ● ผู้ประกอบการธุรกิจอาหารทะเลแช่แข็ง ● บริษัท Blue and White <u>มหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร</u> <ul style="list-style-type: none"> ● ประธานหอการค้าจังหวัดสมุทรสาคร ● ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสาคร 	ผลการศึกษาในบทที่ 5 วิเคราะห์พื้นที่และอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และบทที่ 6 ตัวแบบแรงผลักดัน 5 ประการ (Five Forces Model)

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับ
		<ul style="list-style-type: none"> ● สำนักงานพาณิชย์จังหวัดสมุทรสาคร ● ผู้ประกอบการธุรกิจประมง ● ผู้ประกอบการการกระจายสินค้า <p><u>เมืองมะริด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● ประธานหอการค้ามะริด ● สภาอุตสาหกรรมมะริด ● ผู้ประกอบการประมง ปาล์ม <p><u>จังหวัดระนอง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● หอการค้าจังหวัดระนอง ● ผู้ประกอบการธุรกิจเกาะสอง ● ผู้ประกอบการจังหวัดระนอง ● ท่าเรือระนอง 	
<p>2. เพื่อกำหนดแบบจำลอง กระบวนการจัดการโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่เหมาะสมสำหรับสินค้าเป้าหมายในเขต ณ เขตชายแดนฝั่งสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ใกล้ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์)</p>	<p>ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ลงพื้นที่เพื่อสำรวจข้อมูลและสัมภาษณ์เชิงลึก</p>	<p>1.ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในเรื่องโลจิสติกส์แลโซอุปทาน การบูรณาการของปัจจัยการขับเคลื่อนโลจิสติกส์</p> <p>2.ลงพื้นที่สำรวจข้อมูล</p> <p><u>เมืองย่างกุ้ง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงย่างกุ้ง ● กระทรวงพาณิชย์ ประจำกรุงย่างกุ้ง ● กระทรวงวางแผนและพัฒนาประเทศ 	<p>ผล การ คี ก ษา ใน บ ท ที่ 7 กระบวนการโลจิสติกส์อุตสาหกรรมประมงและปาล์มน้ำมัน</p>

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับ
		<ul style="list-style-type: none"> ● ประธานหอการค้าเมืองมะริด ● ผู้ประกอบการธุรกิจอาหารทะเลแช่แข็ง ● บริษัท Blue and White <p><u>มหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● ประธานหอการค้าจังหวัดสมุทรสาคร ● ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสาคร ● สำนักงานพาณิชย์จังหวัดสมุทรสาคร ● ผู้ประกอบการธุรกิจประมง ● ผู้ประกอบการการกระจายสินค้า <p><u>เมืองมะริด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● ประธานหอการค้ามะริด ● สภาอุตสาหกรรมมะริด ● ผู้ประกอบการประมง ปาล์ม <p><u>จังหวัดระนอง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● หอการค้าจังหวัดระนอง ● ผู้ประกอบการธุรกิจเกาะสอง ● ผู้ประกอบการจังหวัดระนอง ● ท่าเรือระนอง 	

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับ
3. เพื่อหาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการจัดการด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ และความร่วมมือต่างๆที่เกี่ยวข้อง	ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ลงพื้นที่เพื่อสำรวจข้อมูลและ สัมภาษณ์เชิงลึก	วิเคราะห์ข้อมูลจากวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลสัมภาษณ์เชิงลึก	ข้อเสนอแนะกระบวนการจัดการโล จิสติกส์ในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่ง สหภาพเมียนมาร์ – ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
4. เพื่อพัฒนาองค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และ อุตสาหกรรมให้แก่บุคลากรหลักในสถาน ประกอบการในเขตชายแดนฝั่งสาธารณรัฐแห่ง สหภาพเมียนมาร์ (ใกล้ด่านสิงขร จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์) พร้อมทั้งเสนอเป็น ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายแก่ภาครัฐในการ วางแผนพัฒนา		จัดอบรมสัมมนาเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับโลจิส ติกส์ประมงและปาล์มในเส้นทางมะริด สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ – ด่าน สิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	ภาครัฐและภาคเอกชนเข้าร่วมฟัง ผลการดำเนินการวิจัยและประชุม เพื่อร่วมแสดงความคิดเห็น ดังแสดง ในภาพ 42 - ภาพ 55

ประมวลภาพการดำเนินการจัดสัมมนาเผยแพร่ความรู้ วันศุกร์ที่ 5 กันยายน 2557 พ.ศ. 2557



ภาพ 42 นายสมมิตร ศิลป์ประเสริฐ รองผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์กล่าวเปิดโครงการ



ภาพ 43 รองผู้ว่าราชการจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตัวแทนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย วิทยากรร่วมถ่ายภาพและคณะอาจารย์



ภาพ 44 บรรยากาศของผู้ว่าราชการจังหวัดกล่าวเปิดโครงการ



ภาพ 45 ผู้เข้าร่วมสัมมนาชมภาพบรรยากาศการลงพื้นที่ของคณะนักวิจัย (1)



ภาพ 46 ผู้เข้าร่วมสัมมนาชมภาพบรรยากาศการลงพื้นที่ของคณะนักวิจัย (2)



ภาพ 47 ผู้ประกอบการขนส่งเข้าร่วมสัมมนาในโครงการ



ภาพ 48 ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ รายงานผลการศึกษาจากโครงการวิจัยแaggerองผู้ว่าราชการจังหวัด
ประจวบคีรีขันธ์ (1)



ภาพ 49 ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ รายงานผลการศึกษาจากโครงการวิจัยแaggerองผู้ว่าราชการจังหวัด
ประจวบคีรีขันธ์ (2)



ภาพ 50 ดร.วิติยา ปิตตังนาโพธิ์ และดร.บุญทรัพย์ พานิชการ รายงานผลการวิจัยแก่ตัวแทนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย



ภาพ 51 ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ รายงานผลการศึกษามาจากโครงการวิจัยแก่ผู้เข้าร่วมสัมมนา



ภาพ 52 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อุพงษ์ พงษ์เจริญ ดำเนินรายการร่วมกับวิทยากรรับเชิญพิเศษ

วิทยากรรับเชิญพิเศษ

i. นายประจวบ สุภินี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการศูนย์พัฒนาธุรกิจสู่สากล กระทรวงพาณิชย์

ii. นางศิวพร วุฒินานนท์

ตำแหน่ง นายด่านศุลกากรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

iii. อาจารย์โชติ โชติชยากร

ตำแหน่ง รองประธานหอการค้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

iv. ดร.ปรีชา ศิริแสงอารำพี

ตำแหน่ง ประธานหอการค้าจังหวัดสมุทรสาคร



ภาพ 53 ผู้เข้าร่วมสัมมนาร่วมชี้แจงและแสดงความคิดเห็น (1)



ภาพ 54 ผู้เข้าร่วมสัมมนาร่วมชี้แจงและแสดงความคิดเห็น (1)



ภาพ 55 วิทยากร คณะอาจารย์ นักวิจัยและผู้เข้าร่วมสัมมนาร่วมถ่ายภาพหมู่