



ทวายเป็นเอกภาพ: พลิกโฉมยุทธศาสตร์การค้าโลก



Highlight

- ทวายเป็นเอกภาพก่อให้เกิดจุดเปลี่ยนทางยุทธศาสตร์ของเอเชียแปซิฟิกในอนาคตเนื่องจากการพลิกโฉมทิศทางการโลจิสติกส์หลักโดยมีไทยเป็นส่วนหนึ่งของสะพานเชื่อม (landbridge) ระหว่างสองฟากฝั่งและนับเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากที่สุดทั้งในเชิงภูมิศาสตร์และเศรษฐกิจ
- แม้ไทยมีข้อได้เปรียบประเทศเพื่อนบ้านในเรื่องของระบบโครงสร้างพื้นฐานแต่ความเร็วและความสามารถในการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการไทยรวมถึงอุปสรรคต่างๆ ว่าด้วยเรื่องความตกลง กฎระเบียบ และ อุปสรรคทางการเงิน (soft Infrastructure) นับเป็นประเด็นที่ทุกภาคส่วนต้องเร่งจัดการอย่างเร่งด่วน
- อีไอซีแนะนำกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมพื้นฐาน กลุ่มธุรกิจขนส่งและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องจากริเริ่มดำเนินการวางแผนเพื่อเตรียมความพร้อมรับโอกาสทันที ในขณะที่ธุรกิจบริการอื่นๆ (service clusters) ต้องติดตามการเปลี่ยนแปลงของสายธุรกิจนั้นๆ พร้อมพัฒนาความรู้ความสามารถ เช่น ภาษาอังกฤษเบื้องต้นเพื่อรับโอกาสทางธุรกิจที่จะมาถึงในอีกไม่กี่ปีข้างหน้า

ตั้งแต่กลางปี 2014 ที่ผ่านมามีรัฐบาลไทยและเมียนมาได้บรรลุข้อตกลงร่วมกับรัฐบาลญี่ปุ่นเพื่อช่วยสนับสนุนทางการเงินและเทคโนโลยีให้กับทวายเป็นเอกภาพ อีไอซีมองว่าความตกลงโครงการครั้งนี้มีนัยยะสำคัญที่จะทำให้โครงการเดินหน้าและมีโอกาสสำเร็จสูง นับตั้งแต่มีการยกระดับจากกลุ่มเอกชนขึ้นมาเป็นรัฐต่อรัฐในปีที่ผ่านมา และมีการดึงประเทศมหาอำนาจอย่างญี่ปุ่นเข้าร่วมด้วยทำให้ทวายเป็นเอกภาพมีความพร้อมทั้งแหล่งเงินทุนและเทคโนโลยี และมีความสามารถที่จะผลักดันโครงการต่างๆ ให้เดินหน้าต่อไปได้อย่างเต็มรูปแบบ โดยขณะนี้ได้มีการเริ่มงานก่อสร้างโครงการพัฒนาทวายในระยะแรกแล้ว (initial phase development) ซึ่งประกอบไปด้วยนิคมอุตสาหกรรมที่เน้นอุตสาหกรรมแรงงานเข้มข้น ทำเรือขนาดเล็กจำนวน 2 ท่า โรงไฟฟ้าขนาดเล็ก คลังเชื้อเพลิงปิโตรเลียมเหลว (LNG station) อ่างเก็บน้ำขนาดเล็ก ระบบโทรคมนาคม ที่อยู่อาศัยสำหรับแรงงาน และการก่อสร้างถนน 2 เลนมายังชายแดนไทย ในขณะเดียวกัน ในส่วนของไทยก็ได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมกับโครงการทวายโดยการสร้างทางรถไฟสายกาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง-สระแก้ว ซึ่งเป็นความตกลงร่วมระหว่าง ไทย-ญี่ปุ่น ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ในต้นปี 2559 นอกจากนี้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้เริ่มดำเนินการจัดทำแผนบูรณาการพัฒนากำแพงกาญจนบุรีให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภาคตะวันตกเพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจและเตรียมความพร้อมก่อนการเปิดทวาย ทั้งนี้ อีไอซีวิเคราะห์ความร่วมมือระหว่างประเทศทั้ง 3 ฝ่ายนี้ทำให้โครงการมีความคืบหน้าและมีโอกาสสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์ แม้ว่าโครงการนี้ยังต้องใช้เวลาอีกอย่างน้อย 8 ปีแต่จะเป็นโครงการที่ทำให้เกิดการพลิกโฉมเส้นทางการค้าการลงทุนเส้นทางใหม่ของโลก



ทวายจะพลิกโฉมเส้นทางขนส่งและการค้าการลงทุนโลก โดยไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่จะได้รับประโยชน์จากโครงการนี้มากที่สุด ทั้งในเชิงภูมิศาสตร์และเศรษฐกิจ โดยในเชิงภูมิศาสตร์ ไทยได้เปรียบที่จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งในกลุ่มภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและเป็นทางผ่านหลักในการคมนาคมที่เชื่อมฝั่งทะเลจีนใต้สู่ทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดีย การขนส่งจากจีนหรือเอเชียตะวันออกจะสามารถข้ามผ่านไทยเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกในทวาย ซึ่งลดระยะทางลงได้ประมาณ 2,000 กิโลเมตร และลดระยะเวลาลง 3-5 วัน แทนการอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ทำให้ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งลงถึง 30% และเส้นทางดังกล่าวยังอำนวยความสะดวกให้สินค้าที่ผลิตในไทยสามารถขนส่งไปยังตลาดเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรปได้สะดวกมากขึ้นด้วยระยะทางของทวายที่ห่างจากชายแดนไทยเพียง 130 กิโลเมตร และ จากกรุงเทพฯ 300 กิโลเมตร นอกจากนี้ การเชื่อมต่อเส้นทางตรงไปในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region) จะส่งผลดีต่อการขนส่งในการค้าชายแดน และการค้าระหว่างประเทศของไทยตามแนวพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ ความเชื่อมโยงทางภูมิศาสตร์จะพลิกโฉมให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางในการขนส่งที่สำคัญในเอเชียแปซิฟิก ขณะที่อีสเทิร์นซีบอร์ดของไทยก็สามารถใช้ประโยชน์เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังตลาดในเอเชียแปซิฟิกและทวีปอเมริกาได้อีกทาง

ในแง่เศรษฐกิจไทยจะสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางของห่วงโซ่การผลิตในภูมิภาค (regional supply chain) โดยอีไอซีมองการพลิกโฉมในแง่เศรษฐกิจที่ทำให้ไทยสามารถผลักดันการบูรณาการห่วงโซ่คุณค่าได้ (value chain integration) เป็น 3 ประเด็น คือ 1) ทรัพยากร โดยไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเมียนมา ซึ่งเหมาะกับการเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมแรงงานเข้มข้นและมีท่าเรือน้ำลึกไว้คอยอำนวยความสะดวกในการส่งออกไปยังภูมิภาคอื่นๆ 2) ภาษี เนื่องจากเมียนมาได้รับสิทธิภาษีจีเอสพีซึ่งช่วยทำให้ได้เปรียบในการแข่งขันด้านต้นทุนสินค้า ทั้งนี้จึงเหมาะกับการขยายฐานการลงทุนที่ต้องส่งออกไปยังยุโรปและสหรัฐฯ และ 3) เรื่องของเขตเศรษฐกิจพิเศษของไทย ซึ่งสามารถผลักดันการบูรณาการเพื่อไปเกื้อกูลกับอุตสาหกรรมในทวายได้ เช่น ตั้งอุตสาหกรรมแรงงานเข้มข้นในทวาย อุตสาหกรรมชิ้นส่วนที่ต้องใช้แรงงานฝีมืออยู่ฝั่งไทย และมีอุตสาหกรรมลูกผสมที่ต้องใช้ทั้งแรงงานเข้มข้นและใช้เครื่องจักรตั้งตามเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งสามารถที่จะดึงแรงงานจากเมียนมาและยังคงใช้สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานจากฝั่งไทยได้ ทั้งนี้ไม่ว่าห่วงโซ่คุณค่าแต่ละส่วนจะอยู่ในทวายในไทย หรือในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ล้วนสามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทวายเมกะโปรเจกต์ได้ทั้งสิ้น และเมื่อโครงการเปิดใช้งานได้จริงในปี 2566 หรือในอีก 8 ปีโดยประมาณ จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการติดต่อระหว่างกัน (connectivity) ที่สะดวกยิ่งขึ้นและไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางของเศรษฐกิจการค้าและการคมนาคมในภูมิภาคนี้

ทวายเมกะโปรเจกต์เป็นตัวผลักดันไทยให้มียุทธศาสตร์โดดเด่นในเวทีอาเซียนแต่ประเด็นท้าทายที่ต้องเผชิญคือเรื่องของศักยภาพผู้ประกอบการและการพัฒนา soft infrastructure ของทุกประเทศในภูมิภาค ประเด็นท้าทายต่อผู้ประกอบการไทยคือความเร็วและความสามารถในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันว่าจะพัฒนาไปได้มากน้อยแค่ไหนเมื่อเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานมูลค่ามหาศาลที่รัฐลงทุนไป โดยผู้ประกอบการจำเป็นต้องเร่งพัฒนาศักยภาพตัวเองเพื่อรับมือกับการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นจากนานาชาติไม่ว่าจะเป็นจากสิงคโปร์ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และ มาเลเซีย ซึ่งได้เปรียบไทยในเรื่องระบบการจัดการด้วยเทคโนโลยีระดับสูง และความพร้อมทั้งในด้านเทคโนโลยีและแหล่งเงินทุน รวมถึงการแข่งขันของสินค้าในภูมิภาคนี้ที่จะเปิดเสรีมากยิ่งขึ้นตามลำดับ ส่งผลให้ขีดความสามารถในการแข่งขันบนสินค้าพื้นฐานของผู้ประกอบการไทยลดลง ดังนั้นผู้ประกอบการไทยควรสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ โดยอาจพัฒนาจากพื้นฐานเดิม เช่น ในส่วนของภาคบริการ สามารถนำเทคโนโลยีต่างๆ มาปรับใช้กับระบบการขนส่ง วางระบบออนไลน์กับโกดังสินค้าให้เชื่อมต่อกันทั้งภูมิภาค ในส่วนของผลิตภัณฑ์สามารถเพิ่มมูลค่าจากสินค้าพื้นฐาน หรือเน้นสร้างภาพลักษณ์ให้ทันสมัย เช่น ปรับปรุงกล้วยตากพื้นบ้าน ให้เป็นกล้วยอบพลังงานแสงอาทิตย์รสชาติต่างๆ ในบรรจุภัณฑ์ดีไซน์สวยงาม



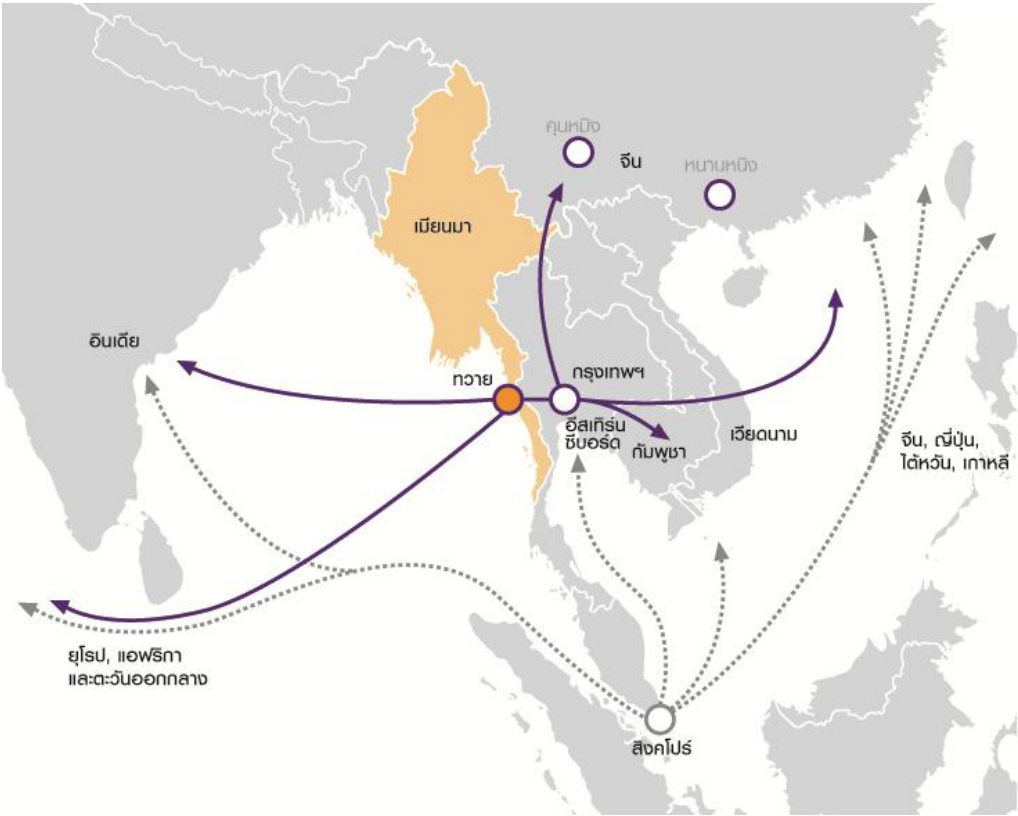
ปัจจุบันต้องยอมรับว่ายังมีอุปสรรคจาก soft infrastructure ทั้งในเรื่องของ ความตกลง กฎระเบียบ ความซับซ้อนของการดำเนินการต่างๆ และ อุปสรรคทางการเงิน ซึ่งผู้ประกอบการไทยรวมถึงภาครัฐ ควรร่วมมือกันปิดช่องโหว่ของจุดอ่อนและสร้างจุดแข็ง โดยประเด็นเร่งด่วนที่ควรให้ความสนใจ ได้แก่ 1) การผลักดันความตกลงกับประเทศต่างๆ ให้ลุล่วง เนื่องจากไทยยังไม่มี ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงครอบคลุมประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ ปัจจุบันมีเพียงบันทึกความเข้าใจ IICBTA (Initial Implementation of Cross-Border Transport Facilitation Agreement) กับสปป.ลาว กัมพูชา และอยู่ระหว่างดำเนินการสำหรับเมียนมา จึงทำให้ไทยไม่สามารถใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าข้ามแดนในเส้นทางที่มีศักยภาพ เช่น แม่สอด-เมียวดี ไทย-จีนตอนใต้ ไทย-เวียดนามใต้ 2) อุปสรรคจากการดำเนินงานของด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ เวลาเปิดด่านที่ช้ากว่าด่านไทย ทำให้รถบรรทุกต้องจอดกันอยู่บริเวณฝั่งไทยและอาจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายแอบแฝง 3) อุปสรรคเรื่องความแตกต่างของกฎหมายในแต่ละประเทศ อาทิ พิกัดขนาดรถบรรทุกของกัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนามที่เล็กกว่าของไทย จึงต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปมาทำให้เสียเวลา และค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น 4) อุปสรรคจากสภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ การขนส่งบนเส้นทาง R9 ในสปป.ลาวบางตอนมีลักษณะเป็นหลุมเป็นบ่อและความคดเคี้ยวทำให้การขนส่งไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรและก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการพักรถและบำรุงรักษา และ 5) ภาครัฐต้องเร่งเข้าไปสนับสนุนช่วยเหลือผู้ประกอบการไทยที่มีความพร้อมแต่ยังขาดเงินทุนให้ได้มากที่สุดและผลักดันเพื่อคว้าโอกาสที่จะเกิดขึ้นอีกไม่กี่ปีข้างหน้า

Implication

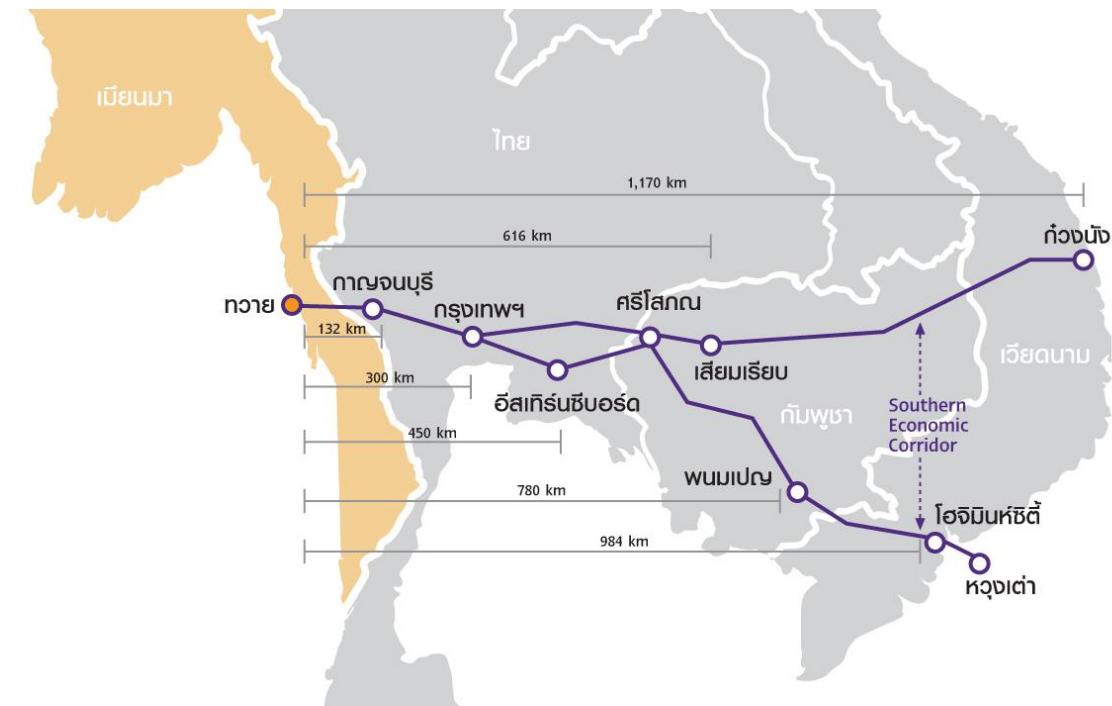
■ กลุ่มผู้ประกอบการสินค้าอุตสาหกรรมและเกษตรอุตสาหกรรม กลุ่มธุรกิจขนส่ง และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ศูนย์กระจายสินค้า โกดังเก็บสินค้า เป็นต้น เป็นธุรกิจที่สามารถเริ่มวางแผนและดำเนินการเตรียมความพร้อมรับโอกาสได้ทันที ไม่ว่าจะเป็น การพัฒนาสินค้าโดยการสร้างมูลค่าเพิ่ม การหาพันธมิตรขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการได้เปรียบกว่าคู่แข่งในประเทศนั้นๆ การควบรวมกิจการทั้งแนวดิ่ง (vertical integration) และแนวนอน (horizontal integration) การวางระบบและการจัดการโดยเทคโนโลยีสารสนเทศที่เป็นสากล นอกจากนี้ ผู้ประกอบการควรพัฒนาธุรกิจไปสู่การเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรที่ครอบคลุมกิจกรรมอื่นๆ ที่มีการสร้างมูลค่าเพิ่ม (value-added services) เช่น การบรรจุสินค้าในบรรจุภัณฑ์ใหม่ การบรรจุสินค้าหลากหลายประเภทในกล่องเดียวกันเพื่อส่งเสริมการขายและตอบสนองความต้องการของลูกค้า

■ ธุรกิจบริการอื่นๆ (service clusters) ควรติดตามการเปลี่ยนแปลงของสายธุรกิจนั้นๆ ในภูมิภาคและพัฒนา soft skills ควบคู่กันไป ผู้ประกอบการด้านโรงแรม ร้านอาหาร ห้างสรรพสินค้า ปั๊มน้ำมัน จุดบริการพักรถ เป็นต้น ควรติดตามข่าวสารและสถานการณ์การเจรจาและปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องเพื่อเตรียมพร้อมรับการเปิดทวายเมกะโปรเจกต์ พร้อมกันนี้ควรพัฒนาศักยภาพในการให้บริการ เช่น การพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพผ่านการอบรมความรู้และการใช้ภาษาอังกฤษเบื้องต้นในการสื่อสารควบคู่ไปด้วย

รูปที่ 1: แผนที่โลกและทวาย



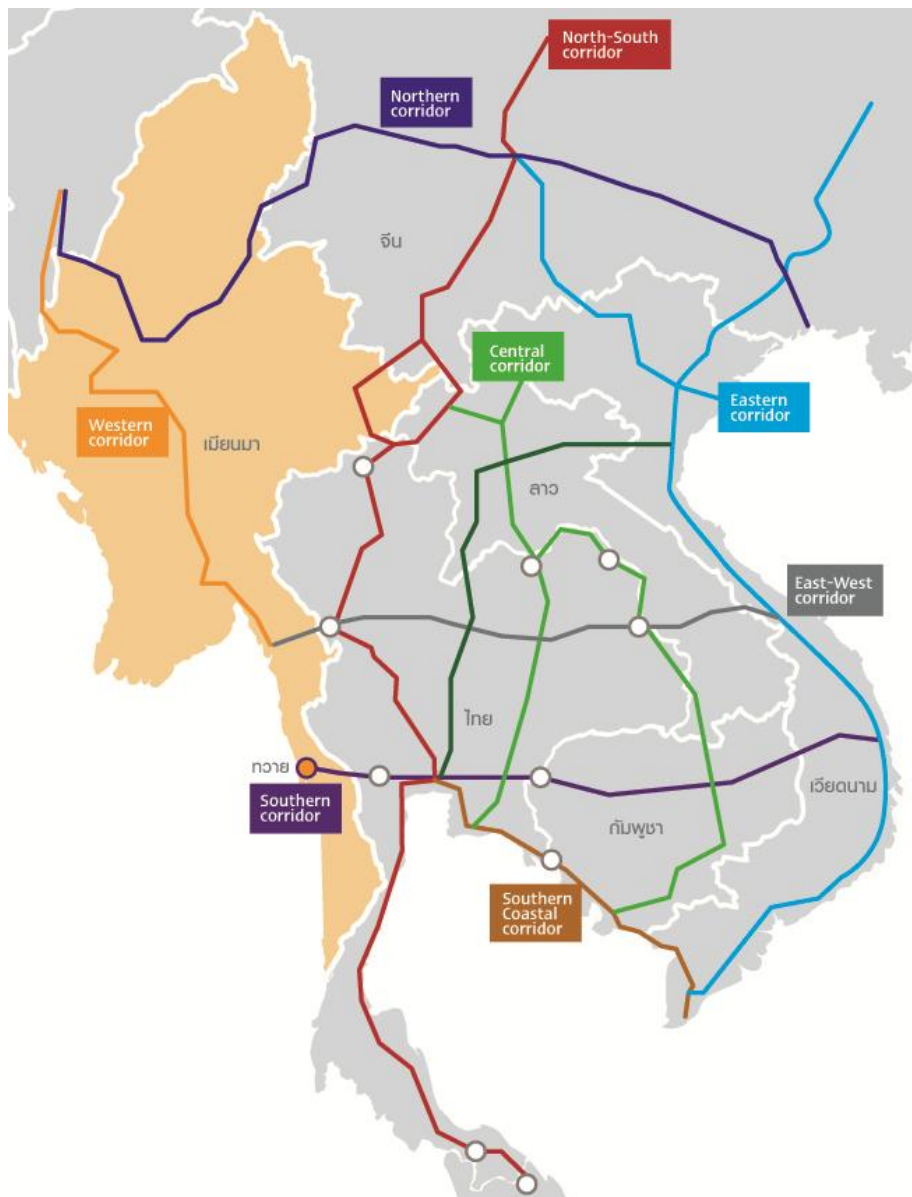
รูปที่ 2: เปรียบเทียบระยะทางจากทวายกับเมืองสำคัญในภูมิภาค



Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.



รูปที่ 3: แผนที่แนวระเบียงเศรษฐกิจ (economic corridors)



โดย : พิชญ์สินี ฐิตสมบุญ (pitsinee.thitisomboon@scb.co.th)
Economic Intelligence Center (EIC)
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
EIC Online: www.scbeic.com

Disclaimer: The information contained in this report has been obtained from sources believed to be reliable. However, neither we nor any of our respective affiliates, employees or representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of any of the information contained in this report, and we and our respective affiliates, employees or representatives expressly disclaim any and all liability relating to or resulting from the use of this report or such information by the recipient or other persons in whatever manner. Any opinions presented herein represent our subjective views and our current estimates and judgments based on various assumptions that may be subject to change without notice, and may not prove to be correct. This report is for the recipient's information only. It does not represent or constitute any advice, offer, recommendation, or solicitation by us and should not be relied upon as such. We, or any of our associates, may also have an interest in the companies mentioned herein.