

ปัจจัยแห่งความสำเร็จและผลกระทบต่อ การขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย
กรณีโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย สหภาพเมียนมาร์
Success Factors and the Effects on Transportation and Logistics in Thailand
from the Dawei Deep Seaport and Industrial Zone Development Project
in Myanmar

รดา สิริสายพิรุณ*
Rada Sirisaipirun

บทคัดย่อ

งานวิจัยฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จและผลกระทบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ต่อประเทศไทย กรณีโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย สหภาพเมียนมาร์ ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของภูมิภาคที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์ ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ ที่จะร่วมกันสนับสนุนให้โครงการประสบความสำเร็จ โดยในส่วนของการศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จ ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกในลักษณะเฉพาะเจาะจงผู้ที่เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้เสียกับโครงการฯ ได้แก่ ผู้บริหาร ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และกรมเจ้าท่า) ผู้ประกอบการผลิตเพื่อส่งออก และผู้ประกอบการให้บริการด้านโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 23 คน

ขณะที่ ในส่วนผลกระทบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ต่อประเทศไทย ใช้วิธี 1) จัดทำตัวแบบการคำนวณต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์เปรียบเทียบระหว่างเส้นทางดั้งเดิม กรณีไม่มีโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย คือ จากท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านท่าเรือสิงคโปร์ ไปยังท่าเรือเซโนไนของประเทศอินเดีย และเส้นทางใหม่ที่เกิดจากการพัฒนาโครงการฯ โดยการขนส่งสินค้าทางบก ผ่านชายแดนไทยที่กาญจนบุรี ไปยังท่าเรือทวาย เพื่อส่งต่อทางเรือไปยังท่าเรือเซโนไนประเทศอินเดีย เช่นกัน โดยใช้ตัวแบบตามวิธีการ activity-based costing (ABC) ทำการคำนวณต้นทุนค่าขนส่งและโลจิสติกส์ตามกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง ซึ่งเส้นทางเดิมจะใช้ค่าบริการจริงในการคำนวณ ส่วนเส้นทางใหม่จะใช้สมมุติฐานค่าบริการของท่าเรืออย่างกึ่ง สหภาพเมียนมาร์ เพื่อจำลองเปรียบเทียบว่าเส้นทางใหม่จะช่วยลดต้นทุนขนส่งได้หรือไม่

และวิธีที่ 2) จัดทำการสัมภาษณ์เชิงลึกในลักษณะ Focus group ของผู้เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้เสียกับโครงการฯ ในกลุ่มตัวอย่างที่ได้กล่าวแล้วในส่วนของการศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จ

จากการศึกษาในส่วนปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการฯ พบว่า ความสนใจของผู้ประกอบการต่างชาติที่จะเข้าไปลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมทวาย เป็นปัจจัยที่กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์มองว่ามีความสำคัญมากที่สุด เพราะผู้ประกอบการต่างชาติมีศักยภาพและความน่าเชื่อถือ สามารถดึงดูดนักลงทุนรายอื่นๆ ให้เกิดความเชื่อมั่นในการเข้ามาลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้น สำหรับด้านความเป็นประชาธิปไตย ระบอบการปกครอง ความน่าเชื่อถือของระบบการเงิน

* นักศึกษา หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน มหาวิทยาลัยศรีปทุม; E-mail: taangmoom@hotmail.com

และการคลัง การปรับปรุงกฎหมายที่เอื้อต่อการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติ คือปัจจัยที่กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่ามีความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ ที่จะทำให้โครงการพัฒนาดังกล่าวประสบผลสำเร็จ

ในส่วนการจัดทำตัวแบบคำนวณต้นทุน เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ต่อประเทศไทย พบว่าการขนส่งสินค้าด้วยเส้นทางปัจจุบันในกรณีที่ไม่มีโครงการฯ คือ จากกรุงเทพฯ-ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือสิงคโปร์ ผ่านช่องแคบมะละกา ไปสู่ท่าเรือเซินไน ประเทศอินเดีย มีราคาสูงกว่า การขนส่งสินค้าด้วยเส้นทางใหม่ คือ ขนส่งจากกรุงเทพฯ-จ.กาญจนบุรี-ท่าเรือทวาย สหภาพเมียนมาร์-ท่าเรือเซินไน ประเทศอินเดีย อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการขนส่งด้วยเส้นทางใหม่จะมีราคาสูงกว่าเส้นทางเดิม แต่ถ้าเทียบกับระยะทางที่สั้นกว่าของเส้นทางใหม่ ซึ่งช่วยร่นระยะเวลาในการขนส่ง เส้นทางใหม่จึงเป็นทางเลือกที่มีประโยชน์สำหรับสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว นอกจากนี้ หากโครงการพัฒนาทวายเสร็จสมบูรณ์และมีการแข่งขันด้านการค้า รวมถึง การบริหารจัดการด้านการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวเนื่องมีประสิทธิภาพ จะช่วยให้ต้นทุนลดด้านการขนส่งลดลง

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้ประกอบการผลิตเพื่อส่งออก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึงส่วนราชการที่กำหนดนโยบาย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าเส้นทางปัจจุบันได้เปรียบกว่า ทั้งในด้านต้นทุน ความสะดวก ความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือ เพราะเส้นทางปัจจุบันมีมาตรฐานดี ผู้ที่เกี่ยวข้องในการให้บริการ ทั้งท่าเรือ ผู้ให้บริการในท่าเรือ ศุลกากร มีความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการ มีสายเรือให้เลือกใช้บริการหลายราย และเนื่องด้วยใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก ซึ่งราคาต่ำกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ ทำให้ค่าใช้จ่ายเส้นทางปัจจุบันโดยรวมมีราคาต่ำกว่า

อย่างไรก็ตาม งานวิจัยฉบับนี้มีข้อเสนอแนะว่า หากโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายสำเร็จจุลวงจะสามารถช่วยลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังตลาดทางฝั่งตะวันตกของภูมิภาคโดยไม่ต้องเสียเวลาอ้อมช่องแคบมะละกา ซึ่งเริ่มมีความหนาแน่นในการจราจร รัฐบาลไทยจึงควรเร่งให้ความร่วมมือกับรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์เพื่อให้โครงการสำเร็จตามเป้าหมาย และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างเชื่อมโยงกับโครงการทวาย โดยการพัฒนาระบบขนส่งทางบก ทั้งทางถนนและทางรถไฟ จาก กทม. เชื่อมต่อไปยังโครงการฯ ผ่านด่านชายแดนที่จังหวัดกาญจนบุรีให้มีประสิทธิภาพตามแผนการสนับสนุนอย่างแท้จริง จึงจะเป็นประโยชน์ต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยในที่สุด

คำสำคัญ: ท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

Abstract

The objective of this research work is to examine the success factors and the effects on transportation and logistics in Thailand from the Dawei Deep Seaport and Industrial Estate Development Project in Myanmar, which is a mega project of the region of Southeast Asia, and is carried out with the collaboration between Thai and Burmese Governments. The governments of the two countries have signed the MOU to join hands with each other in order to drive this project towards the success. To study on the success factors for this project, the focus group interview method is applied. The focus group composed of those related to the project, including top level officials from government agencies responsible on transport and logistics policy, namely, the Office of the National Economic and Social Development Board, the Office of Transport and Traffic Policy and Planning and the Harbour Department. Also included are executives of export manufacturers and the logistics service providers. The total number of a sample is 23.

As for the study on the effects that the project has on transportation and logistics in Thailand, it includes two methodologies. The first methodology is to set out the model to calculate the cost of the transportation and logistics in the old route before the project is initiated- from Laem Chabang Seaport to Chennai Sea Port in India, through Singapore's Seaport, to be compared with the cost of the transportation and logistics in the new route from the project- the land transportation to Dawei Seaport, through Thai border in Kanchanaburi Province, and the sea transport from Dawei Seaport to Chennai Seaport in India. The model utilized the Activity-Based Costing (ABC) method whereby the logistics costs are calculated on the bases of all activities that take place from the beginning to the end of the transportation and logistics. The calculation for the old route is based on the actual costs whilst the calculation for the new route is based on the costs of all the services at Yangon Seaport, Myanmar. This will lead to the realization whether the new route can reduce costs or not.

The second way to study on the effects is to have the focus group interview with all the stakeholders that are related to the project, which have been mentioned before.

The study on the success factors of the project leads to the findings that the attendants to the focus group interview deem that the foreign investors' interest in investing in the industrial zone in the project is the most important success factor. This is because foreign investors have potentials and reliability, so they can attract other investors to the project. As for the aspect of the democracy, the polity, the credibility of the financial and treasury systems, and the amendment of laws and regulations in order to facilitate the foreign investors' investment, are also deemed to be highly important factors that lead to the success of the project.

As for the use of the cost calculating model for analyzing the effects that the project has on transportation and logistics in Thailand, it leads to the findings that the transportation and logistics via the current route (without the project) is cheaper than the new route (with the project). However, since the new route is shorter thus, it can be a useful alternative for those who want faster transportation. In addition, if the Dawei Development Project finishes, the competitiveness in trade will rise and the management of the transportation of empty containers will be more effective; hence, the transportation and logistics costs will decrease.

The focus group interview with all the related stakeholders as already stated, leads to the findings that most of the attendants to the interview deem that the current route is more useful to the new one in terms of costs, convenience, safety and credibility because many of them believe that the service providers in the current route comply with acceptable standards and have efficiency in management, and that there are many liners to serve customers. Since the logistics mainly relies on maritime shipping, which is cheaper than other types of logistics, the cost of the current route is cheaper than the cost of the new route. However, there is also a suggestion. That is, since the Dawei Project can decrease the time spent on the delivery of Thai products to the western side of the region because there is no more need to pass through the Strait of Malacca which is a crowded traffic route, Thai government should collaborate with Burmese government in order that the project can be accomplished

as planned. Most importantly, there should be the development of land transportation from Bangkok to the project through the frontier in Kanchanaburi Province as projected in the supporting plan. This will eventually benefit the transportation and logistics in Thailand.

Key Word: Dawei Deep Seaport and Industrial Zone

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม ตั้งอยู่ที่เมืองทวาย ในเขตตะนาวศรี ทางตอนใต้ของสหภาพเมียนมาร์ และอยู่ทางตะวันตกของกรุงเทพฯ ประมาณ 350 กิโลเมตร โดยการทำเรือสหภาพเมียนมาร์วางแผนพัฒนาพื้นที่ 205 ตารางกิโลเมตร หรือ 50,675 เอเคอร์ อันประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก ที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่สูงสุดถึง 300,000 DWT ในขณะที่ความลึกของหน้าท่าอยู่ที่ราว 25-40 เมตร ออกแบบมาเพื่อรองรับปริมาณสินค้าผ่านท่า สูงสุด 250 ล้านตันต่อปี (ส่วนท่าเรือแหลมฉบังรองรับเรือได้ 8 หมื่น DWT ความลึกหน้า 14-16 เมตร) และนิคมอุตสาหกรรม ประกอบด้วย อุตสาหกรรมหนัก อาทิ โรงงานผลิตเหล็ก โรงงานผลิตปุ๋ย โรงผลิตไฟฟ้าถ่านหิน โรงงานปิโตรเคมี ทั้งต้นน้ำ และปลายน้ำ อุตสาหกรรมขนาดกลาง เช่น การผลิตยางรถยนต์ กระดาษ ยิปซัม ยาง การประกอบรถยนต์ และการแปรรูปโลหะ อุตสาหกรรมขนาดเบา เช่น โรงงานสิ่งทอ เครื่องสำอาง ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์ และโรงงานแปรรูปอาหาร รวมทั้ง หน่วยงานชุมชน ศูนย์กลางการค้า One Stop Services และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมทั้งสาธารณูปโภคอื่นๆ เส้นทางคมนาคม ได้แก่ ถนน ทางรถไฟ และท่อส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ เชื่อมระหว่างเมืองทวาย สหภาพเมียนมาร์ กับประเทศไทยที่บ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี

โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายมีความสำคัญต่อประเทศไทยหลายประการ ได้แก่ สร้างโอกาสในการขยายฐานการผลิตอุตสาหกรรมต้นน้ำ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี เหล็กและเหล็กกล้า เพื่อสนับสนุนการผลิตของฐานอุตสาหกรรมภายในประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีความจำเป็นต้องนำเข้าเหล็กกว่า 10 ล้านตันต่อปี น้ำมันดิบประมาณ 300 ล้านบาร์เรลต่อปี และก๊าซธรรมชาติประมาณ 320 พันล้านลูกบาศก์ฟุตต่อปี รวมทั้งรองรับการขยายฐานการผลิตจาก Eastern Seaboard ในอนาคต ซึ่งเริ่มมีข้อจำกัดของความสามารถการรองรับของพื้นที่ (Carrying Capacity) และปัญหาสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังช่วยเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงานของไทย และที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งคือ ที่โครงการนี้จะช่วยร่นระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากทะเลจีนใต้มายังทะเลอันดามัน หรือจากเวียดนามมายังสหภาพเมียนมาร์ โดยไม่ต้องอ้อมแหลมมะละกา ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า รวมทั้ง สนับสนุนบทบาทของไทยในฐานะจุดเชื่อมโยงเส้นทางโลจิสติกส์ระหว่างตลาดในภูมิภาคอาเซียนกับภูมิภาคเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา โดยใช้ท่าเรือทวายเป็นประตูการค้าสำคัญ

นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวยังมีส่วนช่วยพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ตามแนวชายแดนฝั่งตะวันตก โดยเฉพาะจังหวัดกาญจนบุรี ดังนั้น จะเห็นได้ว่าโครงการท่าเรือน้ำลึกและอุตสาหกรรมทวายสามารถช่วยขยายความเจริญด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน การจ้างงาน และการใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนของไทย ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน และเป็นเครื่องมือในการสร้างความมั่นคงระดับพื้นที่

ท่าเรือน้ำลึกทวายถูกจัดอยู่ในโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ตามกรอบความร่วมมือยุทธศาสตร์การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามเส้นทางพัฒนา 3 เส้นทาง คือ ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC ระหว่างเมืองดานัง เวียดนาม-เมืองเมะละแหม่ง สหภาพเมียนมาร์) และระเบียง

เศรษฐกิจแนวใต้ (Southern Economic Corridor: SEC ระหว่างนครโฮจิมินห์ เวียดนาม-เมืองทวาย สหภาพเมียนมาร์) รวมทั้งยังสามารถเชื่อมโยงกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC ระหว่างนครคุนหมิง จีนตอนใต้-กรุงเทพฯ) อีกด้วย

ดังนั้น การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายจะเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากมีศักยภาพในการเป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตกของภูมิภาค และเป็นสะพานเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการค้าระหว่างเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับประเทศในฝั่งตะวันตก (เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป) จากการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพจากระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งที่ลดลง เพราะไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา หรือท่าเรือสิงคโปร์ ดังที่กล่าวแล้ว จากผลการศึกษาของสถาบัน Economic Research Institute for ASEAN and East Asia (ERIA) พบว่า โครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายจะสร้างประโยชน์สูงสุดแก่สหภาพเมียนมาร์ รองลงมาคือ ประเทศไทย ซึ่งมีโอกาสเชื่อมโยงโซ่อุปทานการผลิตและการค้าไปถึงโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายและนิคมอุตสาหกรรม โดยคาดว่าจะสามารถเพิ่มอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของไทยอีกประมาณร้อยละ 1.9

ในช่วงเริ่มต้นรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์ โดยการท่าเรือของสหภาพเมียนมาร์ได้ลงนามในกรอบความตกลง (Framework agreement) กับบริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) (ITALIAN-THAI DEVELOPMENT) หรือไอทีดี ของประเทศไทย เพื่อพัฒนาพื้นที่โครงการเป็นเวลา 75 ปี และเพื่อให้การพัฒนาโครงการดังกล่าวเกิดผลสำเร็จโดยเร็ว ประธานาธิบดีเต็ง เส่ง แห่งสหภาพเมียนมาร์และนายกรัฐมนตรียิ่งลักษณ์ ชินวัตร ของประเทศไทย ได้ร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการพัฒนาที่ครอบคลุมในเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง (MOU on the Comprehensive Development in the Dawei Special Economic Zone and its Related Project Areas) เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พ.ศ. 2556 โดยทั้งสองประเทศเห็นพ้องที่จะเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวายฝั่งสหภาพเมียนมาร์ เข้ากับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ของไทยเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทั้งสองประเทศ โดยแหลมฉบังได้วางแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 เพื่อให้รองรับการขนส่งสินค้าทางทะเล อันจะทำให้ท่าเรือพาณิชย์ของไทย สามารถแข่งขันกับท่าเรืออื่นในภูมิภาคเอเชียได้ ดังนั้น การที่ไทยและสหภาพเมียนมาร์สามารถผลักดันกรอบความร่วมมือ ในการเชื่อมโยงท่าเรือน้ำลึกทวายเข้ากับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง จะเป็นการสร้างมิติของการเชื่อมโยงในระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของทั้งสองและต่อภูมิภาคอาเซียนเป็นอย่างมาก

ทั้งนี้ ยังได้มีความพยายามผลักดันเปลี่ยนแปลงโครงการ เพราะญี่ปุ่น ซึ่งเป็นผู้ปล่อยสินเชื่อในโครงการ ไม่มีนโยบายปล่อยสินเชื่อให้แก่เอกชนในการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ คือ จากเดิมที่เป็นการทำสัญญาระหว่างเอกชน อันได้แก่ บริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) กับรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์ กลายเป็นความร่วมมือระดับ รัฐต่อรัฐ (G to G) แทน โดย บริษัท อิตาลีเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ยังคงร่วมลงทุนพัฒนาโครงการทวายด้วยดังเดิม สำหรับรูปแบบการร่วมลงทุนเพื่อระดมทุน รัฐบาลจะจัดตั้ง นิติบุคคลเฉพาะกิจ (Special Purpose Vehicle: SPV) ในลักษณะที่เป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนขึ้นในประเทศไทย เพื่อทำหน้าที่เป็น Holding company โดยมีรัฐบาลไทยและสหภาพเมียนมาร์ถือหุ้นร่วมกันร้อยละ 60 อีกร้อยละ 40 จะเป็นรัฐบาลประเทศอื่นๆ อีก 4-5 ประเทศ เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี จีน เป็นต้น

โครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย เป็นโครงการขนาดใหญ่ ที่ต้องการวงเงินลงทุนสูงถึงประมาณสามแสนล้านบาท ย่อมมีปัญหาอุปสรรคต่อการดำเนินโครงการมากมาย ทั้งปัญหาในเรื่องเงินลงทุนจำนวนมากที่ผู้ได้รับสัมปทานจะต้องจัดหาเงินทุน ความมั่นใจของนักลงทุนประเทศต่างๆ ต่อระบบการเมือง การปกครอง ระบบกฎหมาย และระบบการเงินของสหภาพเมียนมาร์ เป็นต้น อีกทั้งโครงการนี้มีผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างมาก

ดังนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงต้องการที่จะศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยแห่งความสำเร็จ รวมทั้ง ผลกระทบของโครงการฯ ต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย เพื่อที่จะได้ให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อทางการของไทยในการผลักดันให้โครงการนี้สำเร็จลุล่วง และเกิดประโยชน์ต่อระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยได้อย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์ในการศึกษาวิจัย

1. ศึกษาปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความสำเร็จของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายและนิคมอุตสาหกรรมของสหภาพเมียนมาร์
2. ศึกษาผลกระทบของโครงการต่อต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทยในการเปิดประตูการค้าตลาดในฝั่งตะวันตก โดยเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างไม่มีโครงการทวาย และมีโครงการ

ทบทวนวรรณกรรม

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ศึกษาเรื่องปัจจัยแห่งความสำเร็จและผลกระทบต่อ การขนส่งและโลจิสติกส์ กรณีโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย ผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) โลจิสติกส์: โลจิสติกส์ทางด้านธุรกิจนั้น สมาคมบริหารโลจิสติกส์แห่งสหรัฐอเมริกาได้นิยามความหมายไว้ว่า โลจิสติกส์เป็นกระบวนการในการวางแผน ดำเนินงาน ควบคุมการไหลเวียนและการจัดเก็บของวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูป และสินค้า พร้อมกับข้อมูล ตั้งแต่จุดผลิตถึงผู้บริโภคให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเสียค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด จากมุมมองในการลดต้นทุน คำว่าโลจิสติกส์ คือ กิจกรรมการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและการเคลื่อนย้ายสินค้าคงคลัง นิยามนี้ชี้ให้เห็นว่า การลดต้นทุนโลจิสติกส์จะต้องเน้นไปที่งานหลักสองอย่างคือ การจัดเก็บสินค้าคงคลัง และการเคลื่อนย้ายสินค้าจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง เช่น จากฝ่ายผลิตมาที่คลังสินค้า หรือจากคลังสินค้าส่งมอบให้กับลูกค้า เป็นต้น

(2) การขนส่งทางทะเล: การขนส่งทางทะเลเป็นวิธีการขนส่งที่ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด มักใช้สินค้าราคาต่อหน่วยไม่สูง มีปริมาณและน้ำหนักมาก โดยเรือบรรทุกสินค้ามักมีระวางความจุสูงบรรทุกของได้มาก เหมาะกับการขนส่งระยะไกล แต่มีข้อจำกัดหลายประการ คือ ค่อนข้างล่าช้า มีเส้นทางขนส่งที่จำกัด อย่างไรก็ตาม การขนส่งโดยเรือก็เป็นวิธีที่นิยมใช้แพร่หลายที่สุดในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งหน้าที่ที่สำคัญที่สุดของธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ คือทำให้การเคลื่อนย้ายสิ่งๆต่างๆ เสร็จสมบูรณ์ โดยใช้เวลาและค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด

(3) การขนส่งหลายรูปแบบ เป็นแนวคิดใหม่ในการขนส่งระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพในการค้า การขนส่งดังกล่าวจะแปลงสภาพความสัมพันธ์ ระหว่างคู่ค้ากับผู้ขนส่งระหว่างประเทศจากฐานะผู้ใช้และผู้ให้บริการ มาเป็นผู้ประกอบธุรกิจร่วมกันในด้านการค้าและการขนส่ง ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการเปลี่ยนแปลงแนวปฏิบัติทางการค้า ตลอดจนปรับปรุงหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและกำหนดความรับผิดชอบของผู้ส่งขึ้นใหม่ให้เหมาะสม การขนส่งหลายรูปแบบเป็นวิธีในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบบ door-to-door ภายใต้ความรับผิดชอบของบุคคลเดียว (Single Liability system) ซึ่งมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งลดลง โดยทั่วไปการนำเข้าเกิดขึ้น เมื่อผู้ซื้อตกลงซื้อสินค้าจากผู้ขาย จากนั้น ผู้กรณิจจะต้องอาศัยบริการการขนส่งเพื่อส่งมอบสินค้า เพราะฉะนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าถ้าไม่มีการค้าก็ จะไม่มีการขนส่ง

(4) ต้นทุนค่าขนส่งและโลจิสติกส์ เกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก

กรมศุลกากรและพิธีกร กรมศุลกากรมีภารกิจหลัก คือ จัดเก็บภาษีอากรจากของที่นำเข้ามาและส่งออกไปนอกราชอาณาจักร เพื่อนำไปพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และดูแลป้องกันปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากร เพื่อให้การจัดเก็บภาษีอากรเป็นไปตามเป้าหมายและเกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการที่สุจริต ในปัจจุบันกรมศุลกากร ได้รับบทบาทและหน้าที่จากเดิมที่เน้นการจัดเก็บภาษีอากรจากของที่นำเข้ามาและส่งออกไป นอกราชอาณาจักร มาเป็นการมุ่งเน้นที่จะพัฒนาส่งเสริมด้านการค้าระหว่างประเทศและการส่งออกของไทยที่มีศักยภาพ ในการแข่งขันกับตลาดการค้าของโลกได้

ต้นทุน ค่าใช้จ่าย ค่าระวาง และค่าภาระ เมื่อพิจารณาในภาพรวมของภาคการขนส่งโดยแบ่งตามประเภทของผู้ที่เกี่ยวข้องจะสามารถแบ่งต้นทุนที่เกิดขึ้นได้เป็น 3 ส่วน คือ ต้นทุนผู้ประกอบการขนส่ง ต้นทุนของภาครัฐ และต้นทุนภายนอก

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บุญทรัพย์ พานิชกร (2550) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “กลยุทธ์การบริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย: ศึกษาการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนของผู้ประกอบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์” โดยได้ศึกษาลักษณะการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อศึกษาศักยภาพของโครงข่ายการขนส่งในปัจจุบัน เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดต่างๆของการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ และเพื่อพัฒนากลยุทธ์การบริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยใช้วิธีวิจัยแบบผสม คือใช้การวิจัยเชิงปริมาณในการประมวลและพยากรณ์อุปสงค์การขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ของการขนส่งสินค้าทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ ในขณะที่ใช้การวิจัยเชิงคุณภาพในการสืบค้นและรวบรวมข้อมูลอุปทานการขนส่งสินค้า และปัญหาการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้ รวมถึงแนวคิดการบริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่ภาคใต้

วันเพ็ญ ไกรเกียรติสกุล (2549) วิจัยเรื่อง “การวิเคราะห์ปัจจัยค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ: กรณีศึกษาเส้นทางไทย-เซี่ยงไฮ้ และเส้นทางไทย-สิงคโปร์” โดยตลาดของการบริการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการแข่งขันค่อนข้างมากทำให้ราคาค่าระวางมีลักษณะขึ้นลงตามอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งสินค้าทางทะเล เมื่อพิจารณาราคาค่าระวางที่จำแนกเป็นค่าระวางพื้นฐานและค่าธรรมเนียมพิเศษแล้วจะเห็นว่าค่าธรรมเนียมพิเศษจะปรับเปลี่ยนบ่อยครั้งมากกว่าค่าระวางพื้นฐาน ฉะนั้นค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงขึ้นอยู่กับค่าธรรมเนียมพิเศษเป็นสำคัญ ซึ่งได้แก่ ค่าปรับอัตราเงินตรา (Currency Adjustment Factor: CAF) และค่าปรับอัตราน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor: BAF) ค่าแฉะเทียบท่าโดยตรง (Direct Additional) ค่าถ่ายลำ (Transshipment Surcharge) ค่าลากตู้ (Drayage) ค่าท่าเรือแออัด (Congestion Surcharge) เป็นต้น

ผลการวิเคราะห์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศพบว่า อัตราค่าระวางในเส้นทางไทย-เซี่ยงไฮ้ และเส้นทางไทย-สิงคโปร์ ถึงแม้จะถูกกำหนดมาจากกลุ่ม IADA ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มของบริษัทเรือที่ให้บริการในตลาดเอเชีย แต่เนื่องจากสภาพการแข่งขันในตลาดและไม่มีกีดกันการเข้ามาในตลาดทำให้สายการเดินเรือต่างๆเข้ามาแข่งขันตัดราคา ทำให้อัตราค่าระวางเรือมีแนวโน้มลดลง นอกจากนี้ค่าระวางเรือยังขึ้นกับปัจจัยอื่นประกอบ เช่น อุปสงค์และอุปทานในตลาด ต้นทุนในการขนส่ง เป็นต้น

ชมาวดี กิจก้องชัย (2542) ศึกษาเรื่อง “การวิเคราะห์อัตราค่าระวางขนส่งทางทะเลของชมรมเดินเรือ: ศึกษาเฉพาะกรณีการขนส่งสินค้าออกของประเทศไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา” โดยธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นองค์ประกอบหลังองค์การขนส่งทางทะเล อันเป็นบริการขั้นพื้นฐานที่มีบทบาทและความสำคัญยิ่งต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ สำหรับประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 90-95 ของสินค้าส่งออกทั้งหมด ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ การรวมตัวของบริษัทเดินเรือต่างๆเป็นชมรมเดินเรือ เพื่อผูกขาดการกำหนดอัตราค่าระวาง ส่งผลให้อัตราค่าระวางสูงกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งกลายเป็นภาระของผู้ส่งออก ดังนั้นวิทยานิพนธ์เรื่องนี้จึงได้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาถึงสภาพทั่วไปของธุรกิจพาณิชย์นาวีในประเทศไทย และแนวโน้มของอัตราค่าระวาง ตลอดจนความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการกำหนดอัตราค่าระวางของชมรมเดินเรือไทย-สหรัฐอเมริกา โดยใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยใช้แบบจำลองสมการถดถอยเชิงซ้อนด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุดธรรมดา เพื่อจะหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดอัตราค่าระวางของชมรมเดินเรือไทย-สหรัฐอเมริกา เปรียบเทียบกับชมรมเดินเรืออื่นๆ

วรชิต หอมโกศล (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “ต้นทุนและเวลาของการขนส่งด้วยสะพานเศรษฐกิจ” โดยจะศึกษาศักยภาพของเส้นทางสะพานเศรษฐกิจในช่วงระหว่างระนอง-ชุมพรเปรียบเทียบกับเส้นทางช่องแคบมะละกา โดยทำการศึกษาใน

ประเด็นของเวลาที่ใช้ในการขนส่งของทั้ง 2 เส้นทางและต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งต่อ 1 ตู้คอนเทนเนอร์ของทั้ง 2 เส้นทาง ที่ผู้ต้องการขนส่งสินค้าจะต้องจ่ายให้กับผู้ให้บริการขนส่งภายใต้หลักการคิดที่ว่า “ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องจัดเก็บค่าขนส่งในอัตราใดในเส้นทางสะพานเศรษฐกิจ จึงจะทำให้กำไรขั้นต้นที่ได้รับเท่ากับค่าขนส่งเส้นทางมะละกา” ซึ่งในส่วนนี้เป็นการคำนวณเฉพาะต้นทุนสำหรับการขนส่งเท่านั้น โดยไม่นำปัจจัยของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ มาพิจารณา

จันทร์รัตน์ อนุสรณ์พาณิชย์ (2550) ศึกษาเรื่อง “การศึกษาต้นทุนกิจกรรมการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกทางเรือของธุรกิจตัวแทนรับจัดการขนส่ง” โดยระบบการคิดต้นทุนแบบเดิมในธุรกิจตัวแทนรับจัดการขนส่ง ก่อให้เกิดการใช้ข้อมูลต้นทุนที่บิดเบือนโดยรับภาระต้นทุนทางอ้อมของบริษัทเข้าเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหาร ในสถานการณ์การแข่งขันด้านราคาสูง การตั้งราคาขายจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะได้ส่วนแบ่งทางการตลาด การรับซื้อต่อราคาหรือการเสนอราคาแข่งกับคู่แข่ง เจ้าหน้าที่การตลาดควรรู้ข้อมูลต้นทุนที่แท้จริง ในวิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาหาต้นทุนกิจกรรมในการให้บริการ โดยเก็บข้อมูลของบริษัทหนึ่งเพื่อเป็นแนวทางประยุกต์ใช้ในงานทั่วไป ให้สามารถตั้งราคาขายได้อย่างสมเหตุผลที่ทำให้กิจการอยู่ได้ โดยมีขอบเขตกลุ่มตัวอย่างท่าเรือต้นทางและปลายทางคือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือ Yokohama ลักษณะของการให้บริการลูกค้าทั่วไป ไม่มีกิจกรรมเฉพาะอย่างและไม่รวมต้นทุนที่เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่นที่ไม่มีการบันทึกบัญชีในบริษัทในประเทศไทย การศึกษาหาข้อมูลใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลทางบัญชีข้อมูลค่าใช้จ่ายรายเดือนตั้งแต่ ม.ค.-มิ.ย. 2549 สัมภาษณ์กระบวนการในการทำงานจัดเป็นรหัสกิจกรรมแต่ละศูนย์กิจกรรม ปริมาณในการใช้ทรัพยากร และปริมาณของการขนส่งในช่วงเวลาที่กำหนด

ขอบเขตของการวิจัย

จากวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิดในการวิจัย ผู้ศึกษาจึงได้กำหนดขอบเขตของการศึกษาวิจัย ดังนี้

1. ในส่วนของปัจจัยแห่งความสำเร็จของโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ซึ่งใช้วิธีการสัมภาษณ์เพื่อสอบถามแบบเจาะจง (focus group) เกี่ยวกับโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย จากผู้มีส่วนได้เสียหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ ผู้นำกลุ่มอุตสาหกรรมสำคัญ ที่เป็นสมาชิกสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้บริหารธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ (Freight Forwarder) และผู้บริหารของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย โดยจะกำหนดขอบเขตการศึกษาเฉพาะปัจจัยที่เกี่ยวกับความน่าเชื่อถือและท่าที (position) ของผู้ประกอบการและประเทศต่างๆ ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับโครงการขนาดใหญ่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ที่ใช้เงินลงทุนอย่างสูง ดังเช่น โครงการทวาย เพราะความสำเร็จของโครงการเช่นนี้ ขึ้นอยู่กับท่าทีและความเชื่อมั่นของนักลงทุน รวมถึง ประเทศมหาอำนาจเป็นสำคัญ

2. ในส่วนของผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย จะกำหนดขอบเขตของการวิจัย โดย 1) ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก ในลักษณะ Focus group ในกลุ่มตัวอย่างเดียวกันกับการศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จของโครงการ เพื่อสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์เปรียบเทียบระหว่าง 2 เส้นทาง คือกรณีไม่มีโครงการทวายฯ นั่นคือ จากกรุงเทพฯ ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านท่าเรือสิงคโปร์ไปยังปลายทางที่ทำเรือเซนไนของอินเดีย และกรณีมีโครงการทวายฯ นั่นคือจากกรุงเทพฯ ไปยังชายแดนไทย-เมียนมาร์ที่กาญจนบุรี ท่าเรือทวาย ไปยังท่าเรือเซนไน ประเทศอินเดีย และ 2) โดยการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเปรียบเทียบใน 2 เส้นทางดังกล่าว ตามกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง ด้วยการใช้อัตราค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าต่างๆ จากสายเรือและผู้เกี่ยวข้อง เช่น สายเรือ TS Line Mol NYK และบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ วิเซอร์ฟ โดยใช่วิธี activity-based costing (ABC) ซึ่งเส้นทางเดิมจะใช้ค่าบริการจริงในการคำนวณ ส่วนเส้นทางใหม่จะใช้สมมุติฐานค่าบริการของท่าเรืออย่างกุ้ง สหภาพเมียนมาร์ เพื่อจำลองเปรียบเทียบว่าเส้นทางใหม่จะช่วยลดต้นทุนขนส่งได้หรือไม่

สรุปการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการ

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่ได้ทำการสัมภาษณ์เกี่ยวกับปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อความสำเร็จของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย สรุปได้ ดังนี้

1) **ความพร้อมและความน่าเชื่อถือของสภาพเมียนมาร์** ปัจจัยที่ผู้ให้สัมภาษณ์ในกลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีความสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการทวายมากที่สุด ถึงร้อยละ 95.7 คือ ความเป็นประชาธิปไตยและระบอบการปกครองของสภาพเมียนมาร์ ความน่าเชื่อถือของระบบการเงินและการคลัง ของสภาพเมียนมาร์ และการปรับปรุงกฎหมายที่เอื้อต่อการลงทุนของนักลงทุนต่างชาติ รองลงมา ได้แก่ ปัญหาความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลสภาพเมียนมาร์และชนกลุ่มน้อยพื้นฐาน อยู่ที่ร้อยละ 87 และนโยบายพัฒนาประเทศที่ยังไม่ชัดเจน อาทิ ระบบขนส่งและการก่อสร้างสาธารณูปโภค อยู่ที่ร้อยละ 82.6

2) **ท่าที ความสนใจต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกทวายและนิคมอุตสาหกรรมของรัฐบาลจากประเทศต่างๆ** ในส่วนของปัจจัยแห่งความสำเร็จจากท่าทีของรัฐบาลประเทศต่างๆ นั้น จะเห็นได้ว่าท่าทีความสนใจของญี่ปุ่น และท่าทีการสนับสนุนโครงการของรัฐบาลไทย มีความสำคัญสูงสุดเท่ากันถึงร้อยละ 95.7 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งจากทางภาครัฐและภาคธุรกิจเชื่อว่าท่าทีของทั้งรัฐบาลไทย และรัฐบาลญี่ปุ่นที่ให้ความสนใจ และให้การสนับสนุนโครงการทวายมีความสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จ สอดคล้องกับความพยายามของรัฐบาลสภาพเมียนมาร์ในขณะนี้ ที่กำลังดำเนินการเจรจากับประเทศไทยและญี่ปุ่นเพื่อให้โครงการดังกล่าวสำเร็จลุล่วง

ส่วนท่าทีความสนใจของรัฐบาลประเทศมหาอำนาจตะวันตก เช่น อเมริกา ยุโรป อยู่ที่ ร้อยละ 73.9 สืบเนื่องจากประเทศฝั่งตะวันตกมีภูมิศาสตร์ที่อยู่ไกล และไม่ทราบแน่ชัดเกี่ยวกับวัฒนธรรมทางการเมืองและการปกครอง รวมถึง ยังมีปัญหาเรื่องความขัดแย้งระหว่างชนกลุ่มน้อยและศาสนาในประเทศ แต่ด้วยทรัพยากรอันอุดมสมบูรณ์ ที่ตะวันตกต้องการเข้ามามีส่วนร่วม ประกอบกับความพยายามในการเปลี่ยนแปลงประเทศให้มีความเป็นประชาธิปไตยมากขึ้นของรัฐบาลเมียนมาร์ ทำให้ตะวันตกเริ่มผ่อนคลายมาตรการคว่ำบาตร เพื่อขยายโอกาสทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

ขณะที่ท่าทีความสนใจจากรัฐบาลจีนมีผลค่อนข้างน้อยเพียง ร้อยละ 65.2 แม้ว่าจีนจะเป็นมหาอำนาจในภูมิภาคและพยายามขยายบทบาทและอิทธิพลไปยังประเทศต่างๆ ในภูมิภาคก็ตาม แต่เนื่องจากสภาพเมียนมาร์มีความตั้งใจจัดสรรผู้พัฒนาโครงการท่าเรือต่างๆ ให้เป็นสัดส่วน โดยได้มอบโครงการท่าเรือจ้าวผิวให้จีนเป็นผู้พัฒนาโดยตรง ขณะที่ มอบหน้าที่พัฒนาท่าเรือติลาวาให้เป็นหน้าที่ของญี่ปุ่น ดังนั้น จีนจึงหันไปทุ่มเทให้กับโครงการดังกล่าวอย่างเต็มตัว ประกอบกับท่าเรือทวายมีภูมิศาสตร์ที่ใกล้กับประเทศไทยที่สุด รัฐบาลเมียนมาร์จึงมอบให้เป็นหน้าที่การพัฒนาเป็นของเอกชนไทย

3) **ท่าทีของนักธุรกิจและผู้ประกอบการ** ความสนใจของผู้ประกอบการต่างชาติ ที่จะเข้าไปลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมทวาย คือปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีความสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการถึง ร้อยละ 100 ทั้งนี้ เพราะผู้ประกอบการต่างชาติมีศักยภาพและความน่าเชื่อถือ สามารถดึงดูดนักลงทุนรายอื่นๆ ให้เกิดความเชื่อมั่นในการเข้ามาลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้น ส่วนปัจจัยท่าทีนักธุรกิจไทยที่มีต่อการสนับสนุนโครงการท่าเรือทวายและนิคมอุตสาหกรรมกลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีความสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการดังกล่าวอยู่ที่ร้อยละ 87

4) **ความสามารถในการระดมทุนในการร่วมพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายจากนานาชาติของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)** กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าความสามารถในการระดมทุนในการร่วมพัฒนาโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายจากนานาชาติของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการดังกล่าว ที่ร้อยละ 87 เนื่องจากบริษัทแห่งนี้ได้รับสัมปทานเพื่อพัฒนาโครงการที่มีขนาดใหญ่ ต้องการเงินลงทุนมูลค่ามหาศาล ทำให้ทางบริษัทต้องดำเนินการระดมทุนสานต่อโครงการให้

สำเร็จ แต่อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ก็มีขนาดใหญ่ เกินกว่าที่บริษัทเอกชนเพียงแห่งเดียวจะสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้ให้กู้ยืมเงิน จึงต้องได้รับความร่วมมือระดับรัฐบาล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและได้รับเงินกู้ยืมแบบผ่อนปรน ซึ่งจะทำให้ได้รับดอกเบี้ยต่ำ

ข้อเสนอแนะ

1) รัฐบาลสหภาพเมียนมาร์จำเป็นต้องแสดงให้เห็นถึงความชัดเจนในด้านเสถียรภาพทางการเมือง ความเป็นประชาธิปไตย และการแก้ปัญหาด้านชนกลุ่มน้อยต่างๆ รวมถึง มีการปรับกฎหมายที่เอื้อต่อนักลงทุนต่างชาติ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุนในการเข้าไปดำเนินธุรกิจ ซึ่งรัฐบาลไทย ควรพิจารณาให้ความช่วยเหลือในประเด็นดังกล่าวตามความเหมาะสมและจำเป็น

2) รัฐบาลไทยและรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์ควรสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประเทศผู้ร่วมลงทุนหรือผู้ให้กู้ยืมเงินแบบผ่อนปรน อย่างเช่น ญี่ปุ่น

ผลกระทบของโครงการต่อต้านทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

1) **ตัวแบบการวิเคราะห์ต้นทุน** ผลการคำนวณต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์เปรียบเทียบระหว่างเส้นทางดั้งเดิม คือ จากท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านท่าเรือสิงคโปร์ และเส้นทางใหม่ที่เกิดจากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ตามกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง โดยใช้วิธี activity-based costing (ABC) โดยมีรายการที่ใช้คำนวณต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ตามกิจกรรม ของการดำเนินการ ระบุว่า การขนส่งสินค้าตามเส้นทางดั้งเดิมแบบเต็มตู้ ขนาด 20 ฟุต ค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 76,000 บาท และการขนส่งสินค้าแบบเต็มตู้ ขนาด 40 ฟุต ค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 103,930 บาท ขณะที่ การขนส่งสินค้าตามเส้นทางใหม่แบบเต็มตู้ ขนาด 20 ฟุต ค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 87,233 บาท และการขนส่งสินค้าแบบเต็มตู้ ขนาด 40 ฟุต อยู่ที่ 121,030 บาท

แสดงให้เห็นว่า การขนส่งสินค้าโดยเส้นทางปัจจุบัน มีราคาสูงกว่าการขนส่งด้วยเส้นทางใหม่ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต หรือ 40 ฟุต

2) **การวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการต่อต้านทุนการขนส่งและโลจิสติกส์** ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนของความคิดเห็นของผู้ประกอบการผลิตเพื่อส่งออก และผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมถึง ส่วนราชการผู้กำหนดนโยบายของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย ทั้งหมด 23 คน เกี่ยวกับผลกระทบต่อต้านทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเปรียบเทียบระหว่างเส้นทางปัจจุบัน (จากท่าเรือแหลมฉบัง แวะ transship ที่สิงคโปร์ ผ่านช่องแคบมะละกา ไปประเทศอินเดีย) และเส้นทางใหม่โดยใช้ประโยชน์จากโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย (จากจังหวัดกรุงเทพมหานคร ไปจังหวัดกาญจนบุรี โดยทางถนน ผ่านด่านศุลกากร ที่บ้านพุน้ำร้อน เข้าสู่สหภาพเมียนมาร์ ด่านศุลกากรของเมียนมาร์ และส่งทางถนนต่อไปยังท่าเรือน้ำลึกทวาย และถ่ายสินค้าขึ้นเรือที่ทวาย เพื่อไปประเทศอินเดีย) ระบุว่า มีผู้เห็นว่าเส้นทางปัจจุบันได้เปรียบด้านต้นทุน 12 คน มากกว่าผู้เห็นว่า เส้นทางใหม่ได้เปรียบด้านต้นทุน ซึ่งมีจำนวน 6 คน และมีผู้สรุปไม่ได้ 5 คน

ขณะที่ มีผู้เห็นว่าเส้นทางปัจจุบันได้เปรียบด้านความสะดวก 12 คน มากกว่าผู้เห็นว่า เส้นทางใหม่ได้เปรียบด้านความสะดวก ซึ่งมีจำนวน 8 คน และมีผู้สรุปไม่ได้ 3 คน ในส่วนของความปลอดภัย มีผู้เห็นว่าเส้นทางปัจจุบันได้เปรียบด้านความปลอดภัย 15 คน มากกว่าเส้นทางใหม่ ที่มีผู้คนเห็นว่าได้เปรียบ จำนวน 6 คน และมีผู้สรุปไม่ได้ 2 คน สำหรับด้านความน่าเชื่อถือ มีผู้เห็นว่าเส้นทางปัจจุบันได้เปรียบด้านความน่าเชื่อถือ 16 คน มากกว่าผู้เห็นว่าเส้นทางใหม่ได้เปรียบ ซึ่งมีจำนวน 7 คน

จะเห็นได้ว่าผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการทวายฯ ต่อต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยจากการสัมภาษณ์เชิงลึก สอดคล้องกับผลการศึกษาจากตัวแบบวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่แสดงให้เห็นว่า การขนส่งสินค้าโดยเส้นทางปัจจุบัน มีราคาสูงกว่าการขนส่งด้วยเส้นทางใหม่ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต หรือ 40 ฟุต อย่างไรก็ตาม โครงการนี้จะยังคงเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียนโดยรวม ในด้านของการ

พัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตกและตะวันออก และเป็นฐานการผลิตแห่งใหม่และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเป็นประตูการค้าสู่ประเทศฝั่งตะวันตก ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงควรให้ความสำคัญในการสนับสนุนโครงการนี้อย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียนอย่างแท้จริง

ข้อเสนอแนะ

1) รัฐบาลไทยควรดำเนินการตามแผนการสร้างความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานกับโครงการทวายให้ได้มาตรฐาน อาทิ ถนน รถไฟ ระบบโทรคมนาคม เพื่อส่งเสริมให้การขนส่งสินค้าเกิดความสะดวก ปลอดภัย รวดเร็ว รวมถึง ลดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ที่ให้ความเห็นว่า หากโครงการทวายสำเร็จด้วยดีตามแผน โดยรัฐบาลไทยให้ความร่วมมือดังกล่าว จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ตามแนวเส้นทางใหม่นี้ได้

2) การจะทำให้ท่าเรือได้รับความนิยมและมีผู้ใช้บริการนั้น นอกจากทำเลที่เหมาะสมแล้ว ยังมีเงื่อนไขอีกหลายประการ คือ การมีนิคมอุตสาหกรรมหลังท่า เพื่อให้มีการผลิตสินค้า ป้อนสู่เรือ เมื่อมีสินค้าป้อนสู่เรือในปริมาณมากพอ จะสามารถดึงดูดสายเรือหลักมายังท่าเรือมากพอ และเกิดการแข่งขัน จนเกิดประโยชน์ต่อผู้ขนส่งในด้านราคา จึงจำเป็นที่รัฐบาลไทยให้ความร่วมมือกับรัฐบาลสหภาพเมียนมาร์ในการสร้างความเชื่อมั่นต่อนักลงทุน ทั้งไทยและต่างชาติ เกี่ยวกับความสำเร็จของโครงการ

3) เนื่องจากเส้นทางใหม่เป็นการขนส่งหลายรูปแบบ ต้องอาศัยการขนส่งทางบกแบบข้ามแดน จากประเทศไทยไปเมียนมาร์ หรือเมียนมาร์มายังไทย ดังนั้น การจะดึงดูดให้ผู้ขนส่งเลือกใช้เส้นทางใหม่ จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบการผ่านแดนแบบไร้รอยต่อ โดยมีการตรวจสินค้าเพียงจุดเดียว และมีการตรวจสินค้าด้วยวิธีการเอ็กซ์เรย์ ซึ่งไม่ต้องขนสินค้าขึ้นลง วิธีดังกล่าวจะช่วยเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และลดปัญหา เรื่องความเสียหายของสินค้าด้วย

รายการอ้างอิง

- จันทร์รัตน์ อนุสรณ์พาณิชย์. 2550. การศึกษาต้นทุนกิจกรรมการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกทางเรือของธุรกิจตัวแทนรับจัดการขนส่ง. วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหวิทยา), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- บุญทรัพย์ พานิชการ. 2550. กลยุทธ์การบริหารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย: ศึกษาการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนของผู้ประกอบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์. วิทยานิพนธ์การจัดการศึกษาบัณฑิต สาขาการจัดการธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต.
- วรชิต หอมโกศล. 2551. ต้นทุนและเวลาของการขนส่งด้วยสะพานเศรษฐกิจ. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วันเพ็ญ ไกรเกียรติสกุล. 2549. การวิเคราะห์ปัจจัยการระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ : กรณีศึกษาเส้นทางไทย-เชียงใหม่ และเส้นทางไทย-สิงคโปร์. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชมาวดี กิจก้องชัย. 2542. การวิเคราะห์อัตราค่าระวางขนส่งทางทะเลของชมรมเดินเรือ: ศึกษาเฉพาะกรณีการขนส่งสินค้าออกของประเทศไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์ (เศรษฐศาสตร์)มหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.