

# TDRI

รายงานที่ตีอาร์ไอ

ฉบับที่ 131  
สิงหาคม  
2560

ความร่วมมือและการแข่งขันทางการค้า  
เพื่อพัฒนาขีดความสามารถ  
ในการแข่งขันภาคอุตสาหกรรม

**TDRI**

## สรุปและเรียบเรียง

สายใจ วิทยาอนุบาล

## บรรณาธิการบริหาร

จิรากร ยิ่งโพธิ์ลย์วงศ์

## กองบรรณาธิการ

สุนทร ต้นมันทอง

วัฒนา กาญจนานันท์

## ออกแบบ

wrong design

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ที่ดีอาร์ไอ) ได้เผยแพร่ “รายงานที่ดีอาร์ไอ” (ชื่อเดิมว่า “สมุดปกขาวที่ดีอาร์ไอ”) มาตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2536 โดยคัดสรรกลั่นกรองงานวิจัยต่างๆ มานำเสนออย่างเรียบง่ายเพื่อจุดประกายให้เกิดการวิพากษ์วิจารณ์

“รายงานที่ดีอาร์ไอ” มีโอกาสรับใช้สังคมไทยมาตลอด ทั้งเป็นรายสะดวก และปรับมาเป็นรายเดือนในระยะต่อมา อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ฉบับที่ 118 เป็นต้นไป “รายงานที่ดีอาร์ไอ” จะมาพบผู้อ่านเป็นรายสะดวก พร้อมทั้งยังนำเสนอเรื่องราวต่างๆ อย่างเรียบง่ายแบบเป็นมิตรต่อความสนใจใคร่รู้ของผู้อ่านทั่วไปเช่นเดิม

**ที่มา:** รายงานวิจัยโครงการเพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรมภายใต้นโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย (ระยะที่ 6) โดย ดร. สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์ และคณะ เสนอสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม เมื่อเดือนสิงหาคม 2558

## ความร่วมมือและ การแข่งขันทางการค้า เพื่อพัฒนาขีดความสามารถ ในการแข่งขัน ภาคอุตสาหกรรม

สภาพแวดล้อมในปัจจุบันของอุตสาหกรรมไทยได้มาถึงจุดที่จำเป็นจะต้องหายุทธศาสตร์ใหม่ในการพัฒนาภาคการผลิตเพื่อให้สามารถรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันได้ นอกเหนือจากเงื่อนไขภายในประเทศ ปัจจัยแวดล้อมด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่เริ่มส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าส่งออกของไทย อันได้แก่ การสูญเสียแต้มต่อทางการค้าในตลาดใหญ่ๆ ของโลกจากสหภาพยุโรปในปัจจุบัน และจากสหรัฐอเมริกาในอนาคต ซึ่งไทยไม่ได้เข้าร่วมการเจรจาความตกลงหุ้นส่วนยุทธศาสตร์เศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก (Trans-Pacific Strategic Economic Partnership Agreement: TPP) การลงทุนโดยตรงระหว่างประเทศเริ่มหันเหสู่ประเทศในภูมิภาคมากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งเวียดนาม และแนวโน้มการย้ายการผลิตที่ใช้แรงงานเข้มข้นไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านในรูปแบบของ

Thailand-plus-one Model (ประเทศไทยบวกหนึ่ง หมายถึง ยุทธศาสตร์ที่จะคงฐานการผลิตไว้ในประเทศไทย แต่มีการเคลื่อนย้ายกระบวนการผลิตส่วนที่เน้นแรงงานสูงไปยังประเทศข้างเคียง ทั้งกัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) สภาพแวดล้อมดังกล่าวนี้ทำให้ไทยเผชิญกับความเสี่ยงที่จะเกิดภาวะถดถอย (Hollowing out) ในประเทศหลังจากภาคการผลิตบางส่วนย้ายออกไป

รายงานที่ตีอาอีไอฉบับนี้สรุปจากส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยเพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรมภายใต้นโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทย (ระยะที่ 6) ในประเด็นยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมไทยเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน และเป็นศูนย์กลางทางการค้าในภูมิภาค ดังนี้

## ยุทธศาสตร์อุตสาหกรรมไทยในลักษณะ Trading Nation กรณีศึกษาอุตสาหกรรมกุ้งแปรรูป และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

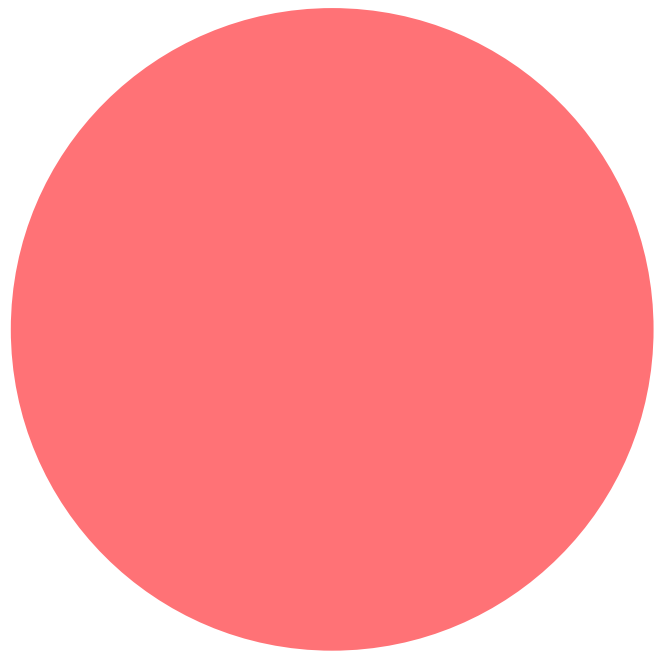
### 1. หลักคิดสำคัญของยุทธศาสตร์ Trading Nation

ยุทธศาสตร์ Trading Nation หมายถึง ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่มุ่งไปสู่การเป็นประเทศที่ภาคการผลิตมีความสามารถด้านการค้า (Industrial Nation with Trading Capability) โดยมีหลักคิดสำคัญอย่างน้อย 3 ประการที่เกี่ยวข้องกับภาคการผลิต ได้แก่

หนึ่ง การที่ภาคการผลิตหรือภาคธุรกิจจำนวนมากสามารถอยู่ในตำแหน่ง (Position) ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง (HVA) ในห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) ของสินค้าได้อย่างต่อเนื่องในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

สอง ภาคการผลิตและธุรกิจจำนวนมากมีความสามารถในการบริหารห่วงโซ่มูลค่าที่เหลื่อม (value-chain management) โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็งในด้านที่ตั้งที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคให้สอดคล้องกับแนวโน้มการขยายฐานการผลิตจากประเทศไทยไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศอื่นๆ ในอาเซียน

สาม ภาครัฐสามารถจัดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุน รวมทั้งลดความเสี่ยงจากกฎระเบียบและประเด็น



ที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Trade-related Issues) ของประเทศ คู่ค้า ตลอดจนสร้างโอกาสใหม่ๆ ให้แก่ภาคธุรกิจ เช่น การจัดทำความตกลงการค้าเสรี (FTAs)

### 2. ยุทธศาสตร์ Trading Nation กรณีศึกษาอุตสาหกรรมกุ้งแปรรูป

คณะผู้วิจัยได้เลือกอุตสาหกรรมกุ้งแปรรูปด้วยเหตุผลดังนี้ (1) อุตสาหกรรมอาหารทะเลกระป๋องและอาหารทะเลแปรรูปโดยตัวเองเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย และ SMEs มีบทบาทสำคัญสำหรับอุตสาหกรรมนี้ สินค้าอาหารทะเลกระป๋องและแปรรูปมีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับหนึ่งในสินค้าส่งออกกลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร และ (2) ประเทศไทยเป็นประเทศส่งออกผลิตภัณฑ์กุ้งเป็นอันดับต้นๆ ของโลก นอกจากนี้ อุตสาหกรรมกุ้งยังทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมห้องเย็น อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ อุตสาหกรรมสกัดสารไคตินจากเปลือกและหัวกุ้ง อุตสาหกรรมอาหารสัตว์ การขนส่งและการผลิตวัตถุดิบ เป็นต้น

จากผลการศึกษาอุตสาหกรรมกุ้งของไทย คณะผู้วิจัยเห็นว่าแนวความคิดยุทธศาสตร์ trading nation เพื่อเป็นทิศทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมกุ้งไทยในอนาคต ควรมีจุดเน้น 2 ประการ คือ (1) การให้ความสำคัญกับตำแหน่งในห่วงโซ่มูลค่าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและสามารถบริหารห่วงโซ่ในส่วนที่เหลือได้ และ (2) รัฐสามารถจัดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุน ลดความเสี่ยงจากกฎ ระเบียบ และ trade-related issues ของประเทศคู่ค้า ตลอดจนสร้างโอกาสใหม่ๆ ได้

ยุทธศาสตร์ trading nation ทั้งสองข้อดังกล่าวสามารถกำหนดเป็นแนวทางปฏิบัติเพื่อแก้ปัญหาและกำหนดทิศทางอุตสาหกรรมกุ้งในอนาคต โดยมีแนวทางการดำเนินการหลัก 4 แนวทาง ได้แก่ (1) การผลิตพ่อแม่พันธุ์กุ้งที่แข็งแรงและให้ผลผลิตสูง (2) การตรวจสอบคุณภาพลูกกุ้งที่ฟาร์มเพาะฟักและฟาร์มอนุบาล (3) การพัฒนาวิธีการเลี้ยงกุ้งเพื่อลดต้นทุน เพิ่มผลผลิต และป้องกันโรคกุ้งอย่างเป็นระบบและยั่งยืน และ (4) การแก้ปัญหาเรื่องขาดแคลนกุ้งโดยการใช้วัตถุดิบในประเทศเป็นหลักและอาศัยการนำเข้ากุ้งเป็นมาตรการเสริม แต่ควรมีการอำนวยความสะดวกในการนำเข้าเพื่อกระจายความเสี่ยงเรื่องวัตถุดิบในอนาคต

สำหรับปัญหาเรื่องการขาดแคลนวัตถุดิบอันเนื่องมาจากการเกิดโรคกุ้งตายด่วน (Shrimp Early Mortality Syndrome: EMS) ซึ่งเป็นเรื่องจำเป็นเร่งด่วนที่สุดในปัจจุบัน คณะผู้วิจัยได้นำเสนอการดำเนินการเป็น 2 โมเดล โดยในระยะสั้น-กลาง ไทยต้องใช้ model 1 เป็นหลักในการแก้ปัญหาไปก่อน โดยเน้นการพัฒนาวัตถุดิบกุ้งในประเทศเป็นหลัก และใช้การนำเข้าเป็นส่วนเสริม และควรมีการอำนวยความสะดวกในการนำเข้าเพื่อกระจายความเสี่ยงเรื่องวัตถุดิบในอนาคต เมื่อผู้ประกอบการมีความเข้มแข็งและมี brand ที่ดีขึ้นจึงจะพัฒนาไปสู่ model 2 ในระยะยาว คือ การขยายฐานการผลิตสินค้าที่ไม่เหมาะสมกับการผลิตในประเทศไทยไปผลิตในประเทศในอาเซียนที่ต้นทุนถูกกว่า

### 3. ยุทธศาสตร์ Trading Nation กรณีศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

ในช่วงสิบปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยค่อนข้างประสบความสำเร็จในการก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางการผลิต

อย่างไรก็ตาม เมื่อสภาพแวดล้อมเริ่มเปลี่ยนแปลงไป ไม่ว่าจะเป็นแนวโน้มการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศโดยเฉพาะญี่ปุ่นในภูมิภาคเริ่มเบนไปที่ประเทศอื่น ๆ มากขึ้น ข้อจำกัดในเรื่องต้นทุนแรงงานและการขาดแคลนแรงงานมีฝีมือของไทย การเข้ามาลงทุนของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จากญี่ปุ่น เป็นต้น อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยก็ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

การศึกษาวิจัยได้ใช้กรอบการวิเคราะห์อุตสาหกรรมยานยนต์ในแบบเครือข่ายการผลิต (Production Network) กล่าวคือ การผลิตรถยนต์ในปัจจุบันล้วนสัมพันธ์และเชื่อมโยงกับหน่วยผลิตต่างๆ ในภูมิภาคหรือทั่วโลก การวิเคราะห์อุตสาหกรรมยานยนต์จึงจำเป็นต้องพิจารณาที่เครือข่ายมากกว่าปัจจัยภายในประเทศเพียงอย่างเดียว ในงานวิจัยนี้คณะผู้วิจัยได้ศึกษาทิศทางการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของเครือข่ายการผลิตยานยนต์ในภูมิภาคที่มีผลต่ออุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทยในอนาคต 2 ทิศทาง คือ *ทิศทางที่ 1 คือ การผลิตรถยนต์ในอาเซียนจะกระจุกตัว (Agglomeration) ที่ไทยและอินโดนีเซียมากขึ้น* บ่งชี้ว่าศักยภาพของอินโดนีเซียในการเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์ในภูมิภาคกำลังชัดเจนมากขึ้นเรื่อยๆ จนมีการคาดการณ์ว่าอินโดนีเซียจะมีกำลังการผลิตแซงหน้าไทยในอนาคตอันใกล้นี้ และ *ทิศทางที่ 2 คือ SMEs ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในคลัสเตอร์ของไทย* ส่งผลกระทบ 3 ลักษณะ คือ *หนึ่ง* ผู้ผลิต SMEs เข้ามาแทนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทย คำสั่งซื้อของผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยลดลง โดยสั่งซื้อจาก SMEs ญี่ปุ่นแทน *สอง* ผู้ผลิต SMEs เข้ามาคั่นกลางทำให้ผลกำไรลดลง และสาม *ยังไม่ได้รับผลกระทบในขณะนี้* แต่อาจได้รับผลกระทบในอนาคตเมื่อมีรถยนต์รุ่นใหม่

ในการนี้ คณะผู้วิจัยเห็นว่าอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีโจทย์สำคัญ 2 เรื่องในการเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันภายใต้ยุทธศาสตร์ trading nation ดังนี้

1) *ตำแหน่งใหม่ในห่วงโซ่มูลค่า: การออกแบบและพัฒนา* พบว่า โอกาสของไทยอยู่ที่ 2 ส่วน คือ *หนึ่ง* การออกแบบและพัฒนาเครื่องยนต์กระบอกหนึ่งตัน ซึ่งถือได้ว่าไทยเป็นฐานการผลิตใหญ่ที่สุดของโลก จึงมีทุนเดิมที่เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ทำให้สามารถต่อยอดไปสู่งานด้านการออกแบบ

และพัฒนาได้ง่าย และ สอง การพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนไทยให้มีขีดความสามารถด้านการออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วน แม้ว่าไทยจะไม่ได้เป็นเจ้าของเทคโนโลยีรถยนต์หรือมีรถยนต์แห่งชาติเป็นของตนเอง แต่โอกาสของไทยก็คือการมีคลังสต็อกชิ้นส่วนที่เข้มแข็งด้วยขีดความสามารถในการออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วน ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนของไทยบางรายพิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าสามารถทำได้ ดังนั้น กุญแจสำคัญ (key) ของการยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย คือ การต่อยอดจากฐานการผลิต (production house) สู่อุตสาหกรรมออกแบบและพัฒนา (design and development house) หากไทยทำสำเร็จ จะทำให้ไทยไม่ได้รับผลกระทบจากการก้าวขึ้นมาของอินโดนีเซียมากนัก เนื่องจากอยู่ในตำแหน่งที่สูงกว่าในห่วงโซ่มูลค่า

2) การเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต (Productivity) ด้วยเทคโนโลยีและการบริหารจัดการ ปัญหาประการสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยคือการขาดแคลนแรงงาน ทั้งแรงงานที่มีฝีมือและทักษะในการออกแบบและพัฒนา ยานยนต์ และแรงงานทั้งที่มีฝีมือและทักษะน้อยและกึ่งทักษะในการทำงานด้านการผลิต จึงเป็นโอกาสที่ผู้ผลิตจะปรับเปลี่ยนไปใช้เครื่องจักรในการผลิตมากขึ้น (Automation) ซึ่งนอกจากจะช่วยแก้ไขปัญหาเรื่องแรงงาน ยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและควบคุมคุณภาพได้ง่ายขึ้นด้วย

## การพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถให้กับ SMEs ในต่างประเทศ : บทเรียนของสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และไต้หวัน

จากการศึกษาภาพรวม SMEs ไทยและบทเรียนจากการพัฒนา SMEs ของสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และไต้หวัน พบว่ามีปัญหาพื้นฐานที่ SMEs เผชิญคล้ายกันคือปัญหาการเข้าถึงแหล่งเงินทุน ส่วนปัญหาอื่นนอกเหนือจากนั้นล้วนประสบบกกับปัญหาที่ไม่ต่างกัน ทว่าระดับของการพัฒนา SMEs ไทยและประเทศทั้งสามกลับมีความแตกต่าง จากปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกที่ไม่เหมือนกัน เป็นผลให้โอกาสที่ SMEs ไทยจะได้รับรวมถึงอุปสรรคต่างๆ ที่ต้องเผชิญมีความแตกต่างจากทั้งสามประเทศข้างต้น ซึ่งจากบท

เรียนการพัฒนา SMEs ของต่างประเทศสามารถนำมาพัฒนา SMEs ของไทยได้ดังนี้

**ด้านการทำวิจัยและพัฒนา** พบว่า SMEs ไทยจำเป็นต้องเพิ่มความสามารถทางการวิจัยและพัฒนาเพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงาน และลดต้นทุน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

**ด้านเงินทุน** ซึ่งไทยมีปัญหาการขอสินเชื่อทำได้ยากขึ้น พบว่า มีตัวอย่างของญี่ปุ่นที่รัฐบาลมีหน่วยงานที่ชื่อว่า Credit Guarantee Corporation ทำหน้าที่ในการให้เครดิตแก่ผู้ประกอบการเพื่อให้สามารถไปขอสินเชื่อกับธนาคารได้สะดวกยิ่งขึ้น

**ด้านการหาแหล่งตลาดใหม่** มีตัวอย่างของไต้หวัน โดยผู้ประกอบการจะรวมกลุ่มในอุตสาหกรรมเดียวกันเพื่อสร้างความเข้มแข็งเมื่อจะบุกตลาดต่างประเทศ รวมทั้งมีหน่วยงานของรัฐที่คอยให้ความช่วยเหลือในการขยายการค้าไปต่างประเทศ และตัวอย่างของญี่ปุ่นที่ช่วยเหลือโดยจะมีหน่วยงานเฉพาะไปประจำอยู่ตามประเทศต่างๆ เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการโดยการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการเข้าไปดำเนินธุรกิจในประเทศ

**ด้านการทำ e-commerce** พบว่าหากมีการอบรมการใช้เว็บไซต์หรือเครือข่ายทางสังคมอินเทอร์เน็ตเพื่อดึงดูดความสนใจทางการตลาดโดยพัฒนาเนื้อหาการอบรมให้ทันสมัยตลอดเวลา เป็นไปได้ว่าจะช่วยเพิ่มโอกาสในการขายสินค้าต่อลูกค้าต่างประเทศที่ยากจะเข้าถึงของไทย ด้วยปัจจัยเอื้อคือการขนส่งทางอากาศหรือทางเรือทำให้ส่งสินค้าตามคำสั่งซื้อเป็นไปได้ง่าย

**ด้านแรงงาน** พบว่า รัฐควรปฏิรูปหลักสูตรให้สอดคล้องต่อความต้องการของตลาด และเพิ่มการอุดหนุนการศึกษาในสายอาชีพตามความเหมาะสม รวมทั้งเพิ่มเติมการศึกษาเรียนรู้นอกระบบปกติ ดังตัวอย่างของญี่ปุ่นที่มีการพัฒนาเครือข่ายมหาวิทยาลัย SME ซึ่งจะเป็นหลักสูตรสำหรับผู้ประกอบการจัดขึ้นในมหาวิทยาลัยที่มีอยู่ตามภูมิภาคต่างๆ เป็นเสมือนแหล่งความรู้และที่แลกเปลี่ยนความคิดของผู้ประกอบการ อีกทั้งยังมีผู้เชี่ยวชาญในด้านต่างๆ คอยให้คำแนะนำและช่วยเหลือผู้ประกอบการ นอกจากนี้ มหาวิทยาลัยยังทำข้อตกลงความร่วมมือกับผู้ประกอบการ

SMEs เพื่อเปิดโอกาสให้นักศึกษาได้เข้าไปฝึกงานในภาคธุรกิจ SMEs ก่อให้เกิดค่านิยมแก่แรงงานยุคใหม่ ให้ไม่ยึดติดแต่การทำงานกับบริษัทขนาดใหญ่เพียงอย่างเดียว

ด้านการสนับสนุนจากภาครัฐ พบว่าภาครัฐของไทยและต่างประเทศมีนโยบายช่วยเหลือ SMEs ทั้งในด้านภาษี การเงิน การสนับสนุนการทำวิจัย การส่งเสริมการส่งออก ฯลฯ ไม่แตกต่างกัน แต่แรงผลักดันของภาครัฐทั้งในแง่ของข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ และความสามารถในการดำเนินนโยบายให้ได้ผลอย่างจริงจัง จะต้องเพียงพอในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการ SMEs เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าใจขีดความสามารถของอุตสาหกรรมของประเทศได้ถูกต้อง และมีความมุ่งมั่นในการพัฒนาตัวเองอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้ SMEs มีศักยภาพในการเติบโต และก่อให้เกิดการพัฒนาของ SMEs อย่างยั่งยืนในประเทศไทย

## การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือ

### 1. ภาพรวมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือของประเทศไทย

การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด ทั้งจากความต้องการภาคอุตสาหกรรมของไทยเองและของประเทศเพื่อนบ้านที่ยังขาดความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ลาวและกัมพูชาที่ผ่านมา มีโครงการลงทุนของภาครัฐในการพัฒนาและปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือไม่มากนัก ทำให้เกิดปัญหาความแออัดในท่าเรือบางแห่ง แต่ในขณะเดียวกันก็ทำให้เกิดปัญหาการใช้งานได้ต่ำกว่าศักยภาพในท่าเรือบางแห่ง ปัจจุบันท่าเรือระหว่างประเทศหลักของไทยมีหลายแห่ง เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือมาบตาพุด แต่ท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าสูงสุดและเป็นท่าเรือหลักของการขนส่งสินค้า คือ ท่าเรือแหลมฉบัง

เมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือหลักๆ ของโลกตามปริมาณการใช้ประโยชน์จริงจากท่าเรือ พบว่า ท่าเรือแหลม

ฉบังเป็นท่าเรือใหญ่อันดับสี่ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอันดับยี่สิบสามของโลก เมื่อพิจารณาตามจำนวนตู้สินค้าที่ผ่านท่า (Container traffic) อย่างไรก็ตาม ขีดความสามารถของท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่สามารถชี้วัดได้ด้วยปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าได้เพียงอย่างเดียว ทั้งนี้เนื่องจากปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าเป็นผลจากที่ตั้งของท่าเรือด้วย ดังจะเห็นได้ชัดเมื่อเปรียบเทียบท่าเรือสิงคโปร์กับท่าเรือแหลมฉบัง โดยท่าเรือสิงคโปร์ตั้งอยู่ที่ตั้งที่เป็นทางเชื่อมต่อทางเรือที่สั้นที่สุดระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก ทำให้มีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางในการเก็บและกระจายตู้คอนเทนเนอร์ (Transshipment port) ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ในอ่าวซึ่งเป็นท่าเรือเป้าหมาย (Original-destination port) ซึ่งหากเปรียบเทียบให้ชัดเจนมากขึ้นก็เปรียบเสมือนท่าเรือสิงคโปร์อยู่ “ปากซอย” ซึ่งสามารถเป็นจุดนัดพบของรถยนต์สัญจรไปมามากมาย ขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังอยู่ “ท้ายซอย” ซึ่งการสัญจรมายังท้ายซอยจำเป็นต้องมีเป้าหมายเฉพาะเท่านั้น

### 2. แนวคิดการพัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศตามยุทธศาสตร์ Trading Nation

โจทย์ของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Trading Nation ก็คือ การเป็นท่าเรือศูนย์กลางของการส่งสินค้าจากอาเซียนบกลงสู่ที่หมายต่างๆ ของโลก ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องหาจุดเปลี่ยนสำคัญที่จะพลิกโฉมการขนส่งทางเรือจากสถานะ “ท้ายซอย” ไปอยู่ “กลางซอย” หรือ “ปากซอย”

แนวทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางเรือของไทยเพื่อการเป็นท่าเรือศูนย์กลางของการส่งสินค้าจากอาเซียนบกลงในอนาคตจึงประกอบด้วย 3 แนวทางสำคัญ ดังนี้ **แนวทางแรก** คือ การขยายท่าเรือแหลมฉบังเฟสที่สามเพื่อเป็นท่าเรือศูนย์กลางอินโดจีน สถานะปัจจุบันกำลังอยู่ในขั้นตอนการศึกษาความเป็นไปได้ เนื่องจากเผชิญแรงต้านจากชาวบ้านที่ทำการประมงชายฝั่งในพื้นที่ **แนวทางที่สอง** คือ การพัฒนาท่าเรือเชียงแสน-เชียงของเพื่อรองรับการเติบโตของการค้าบริเวณจีนตอนใต้ **แนวทางที่สาม** คือ การเปิดประตูสู่มหาสมุทรอินเดีย เพื่อพลิกโฉมการขนส่งทางเรือของ

ไทยจากสถานะ “ท้ายซอย” ไปอยู่ “กลางซอย” หรือ “ปากซอย” ในปัจจุบันมีสองช่องทางที่จะเป็นประตูสู่การขนส่งสู่เอเชียใต้ แอฟริกา และยุโรปด้วยระยะเวลาการเดินทางที่สั้นกว่าเส้นทางในปัจจุบันและต้นทุนการขนส่งที่ถูกลงกว่า ได้แก่ ท่าเรือปากบารา และท่าเรือทวาย

## ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาขีดความสามารถอุตสาหกรรมไทย

### 1. ข้อเสนอแนะในการผลักดันยุทธศาสตร์การเป็น Trading Nation

ตามยุทธศาสตร์ Trading Nation ที่ได้นำเสนอไปก่อนหน้านี้ คณะวิจัยมีข้อเสนอเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์สำหรับอุตสาหกรรมที่ศึกษาทั้งสองกรณี ดังนี้

#### กรณีอุตสาหกรรมกุ้งแปรรูป

บทบาทของภาครัฐในการสนับสนุนให้ไทยก้าวไปสู่การเป็น trading nation ในอุตสาหกรรมกุ้ง มีดังต่อไปนี้

*การให้ความสำคัญกับตำแหน่งในห่วงโซ่มูลค่าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและสามารถบริหารห่วงโซ่ในส่วนที่เหลือได้*

- ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมกุ้งที่เป็นกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เช่น โรงเรือนในการเก็บสายพันธุ์กุ้งระยะยาว การสร้างนักวิจัยทางด้านสายพันธุ์สัตว์น้ำ การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาเรื่องสายพันธุ์กุ้ง การเพาะพันธุ์กุ้ง เทคนิควิธีการเลี้ยงกุ้งที่ปลอดโรคและต้นทุนต่ำ โดยการเพิ่มงบประมาณและบุคลากรในส่วนนี้

- แสวงหาช่องทางการตลาดในตลาดหลักเดิม รวมถึงพัฒนาตลาดใหม่ สำหรับผลิตภัณฑ์กุ้งเพิ่มมูลค่าเนื่องจากเป็นสินค้ากุ้งที่ใช้วัตถุดิบน้อยและมีมูลค่าเพิ่มสูง

- หากการเลี้ยงกุ้งไทยไม่สามารถยกระดับขึ้นเป็นการเลี้ยงที่ปลอดโรคและต้นทุนต่ำได้ ควรอำนวยความสะดวกให้มีการนำเข้าวัตถุดิบกุ้งจากต่างประเทศ รวมถึงการสนับสนุนให้ผู้แปรรูปกุ้งสามารถขยายการลงทุนไปผลิตกุ้งในต่างประเทศได้ ทั้งนี้ผู้แปรรูปกุ้งของไทยต้องมีความสามารถในการบริหารจัดการ “ห่วงโซ่ส่วนที่เหลือ” โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องสามารถรับประกันคุณภาพของกุ้งนำเข้าในแง่ของสาร

ปฏิชีวนะตกค้างและโรคกุ้งได้

- บริหารจัดการการเลี้ยงกุ้งในประเทศอย่างยั่งยืน เพื่อเป็นแหล่งวัตถุดิบหลัก โดยการพัฒนาทั้งห่วงโซ่การผลิตได้แก่

- การมีพ่อแม่พันธุ์ที่มีคุณภาพ ราคาเหมาะสม และปริมาณเพียงพอ โดยให้ความสำคัญกับการถ่ายทอดเทคโนโลยีให้ผู้ประกอบการรายย่อยให้เข้ามามีบทบาทในการเพาะเลี้ยงพ่อแม่พันธุ์มากขึ้นแต่ต้องมีระบบการตรวจสอบคุณภาพที่ดี

- การตรวจสอบคุณภาพลูกกุ้งจากฟาร์มเพาะฟัก และฟาร์มอนุบาล ต้องทั่วถึงและรวดเร็ว

- การยกระดับการเลี้ยงกุ้งของเกษตรกรผู้เลี้ยงกุ้งไทยให้เป็นการเลี้ยงที่ปลอดโรคแต่ต้นทุนแข่งขันได้ โดยถ่ายทอดองค์ความรู้ในการเลี้ยงกุ้งอย่างเป็นระบบให้กับเกษตรกร

- บริหารจัดการห่วงโซ่การผลิตในประเทศส่วนที่เหลือ เช่น การพัฒนากลไกในการรักษาเสถียรภาพของราคาวัตถุดิบกุ้ง ปรับปรุงระบบที่ช่วยสนับสนุนเรื่องเงินทุนหมุนเวียนของผู้ส่งออกและเกษตรกร การมีกองทุนส่วนกลางเพื่อพัฒนาห่วงโซ่การผลิตกุ้งตลอดทั้งห่วงโซ่ ฯลฯ

*รัฐสามารถจัดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุน ลดความเสี่ยงจากกฎระเบียบและ Trade-related issues ของประเทศคู่ค้า ตลอดจนสร้างโอกาสใหม่ ๆ*

ภาครัฐควรติดตามแก้ปัญหามาตรการกีดกันทางการค้าต่าง ๆ เช่น ประเด็นการค้ามนุษย์และมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด (Anti-Dumping) ของสหรัฐฯ ประเด็น IUU (Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) ของสหภาพยุโรปซึ่งแม้จะไม่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมเลี้ยงกุ้งโดยตรงแต่อาจมีผลกระทบในทางอ้อมต่ออุตสาหกรรม รัฐควรปรับปรุงกฎหมายและแนวทางปฏิบัติเรื่องแรงงานและประมงให้สอดคล้องกับมาตรการทางการค้าอื่นๆ ที่เผชิญอยู่นอกจากนี้ภาครัฐควรแสวงหาโอกาสใหม่ๆ เช่น การเจรจา FTA หรือบุกเบิกตลาดใหม่ เพื่อทดแทนสิทธิพิเศษทางการค้า GSP ของสหภาพยุโรปที่สูญเสียไป รวมถึงการขยายตลาดในประเทศซึ่งมีศักยภาพในการขยายตัวสูง



## กรณีอุตสาหกรรมยานยนต์

แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนภายใต้ยุทธศาสตร์ Trading Nation จำเป็นต้องดำเนินการในสี่เรื่อง ได้แก่ หนึ่ง การส่งเสริมกิจกรรมการออกแบบและพัฒนาเครื่องยนต์และชิ้นส่วนในประเทศ โดยโอกาสของไทยอยู่ที่การออกแบบและพัฒนาเครื่องยนต์หนึ่งต้นและการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนให้มีขีดความสามารถด้านการออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วน สอง เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต (Productivity) ด้วยเทคโนโลยีและการบริหารจัดการ สาม การบริหารจัดการเครือข่ายการผลิตในภูมิภาค และสี่ การเจรจาเพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีเกี่ยวกับยานยนต์และชิ้นส่วนในอาเซียน ตัวอย่างเช่น

*การให้ความสำคัญกับตำแหน่งในห่วงโซ่มูลค่าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและสามารถบริหารห่วงโซ่ในส่วนที่เหลือได้*

- การให้ความสำคัญกับการพัฒนาแรงงานที่มีฝีมือและทักษะในการออกแบบและพัฒนายานยนต์ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ผลิต OEMs (Original Equipment Manufacturers หมายถึงการรับจ้างผลิตสินค้าให้กับแบรนด์ต่างๆ ตามแบบที่ลูกค้ากำหนด) ยกตัวอย่างเช่น ในยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ เป็นต้น

- การศึกษาวิจัยและพัฒนาหลักสูตรที่สามารถผลิตวิศวกรที่เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการออกแบบและเทคโนโลยีสารสนเทศระหว่างสถานศึกษาและผู้ผลิตรถยนต์ โดยสถานศึกษาในปัจจุบัน มีสถานศึกษาที่เปิดสอนวิศวกรรมยานยนต์ โดยเฉพาะทั้งสถานศึกษาภาครัฐและเอกชน

- ในด้านแรงงานด้านการผลิต หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมให้มีการจัดทำการศึกษาของอาชีพะศึกษาแบบทวิภาคีระหว่างสถานศึกษาและผู้ผลิตมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เตรียมทักษะฝีมือและประสบการณ์การทำงานในสายการผลิตจริง

- ในด้านเทคโนโลยีการผลิต หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมการให้ความรู้ในเรื่องเทคโนโลยีการผลิตใหม่ๆ รวมทั้งการฝึกฝนแรงงานในโรงงานในการใช้เครื่องจักรดังกล่าวกับผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดย่อม

รัฐสามารถจัดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุน ลดความเสี่ยงจากกฎระเบียบและ Trade-related issues ของประเทศคู่ค้า ตลอดจนสร้างโอกาสใหม่ๆ

- การเร่งขจัดอุปสรรคด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งชิ้นส่วนระหว่างหน่วยผลิตในประเทศเพื่อนบ้านกับฐานการผลิตในไทย

- การรวบรวมข้อมูลมาตรการการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTMs) ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในอาเซียน เพื่อนำมาใช้ในการเจรจาเพื่อขจัดมาตรการกีดกันทางการค้า (NTBs) ในอนาคต

## 2. ข้อเสนอแนะในการพัฒนาและปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือ

ในการพัฒนาและปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือ จุดเปลี่ยนสำคัญที่จะพลิกโฉมไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของภูมิภาคอาเซียนบทก็คือ หนึ่ง การหาทางเชื่อมต่อสู่มหาสมุทรอินเดียโดยช่องทางในปัจจุบันที่มีการนำเสนอขึ้นมาได้แก่ ท่าเรือทวาย และ ท่าเรือปากบารา และ สอง การพัฒนาให้ท่าเรือแหลมฉบังมีประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อกับสายเรือขนส่งสินค้าและการศึกษาเพิ่มเติมความคุ้มค่าจากการขยายท่าเรือในระยะที่ 3 โดยหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ควรมีการดำเนินการดังต่อไปนี้

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของควรเร่งศึกษาความเป็นไปได้ในด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกด้านมหาสมุทรอินเดีย เช่น ท่าเรือทวายและท่าเรือน้ำลึกปากบารา เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเปิดช่องทางการขนส่งทางเรือของไทยรวมถึงนัยต่อการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมในอนาคตและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตามระเบียบเศรษฐกิจ อันจะทำให้ภูมิภาคอาเซียนบทเชื่อมต่อกันได้มากขึ้น

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของควรศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือที่มีอยู่ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้มีความเชื่อมต่อกับสายเรือขนส่งสินค้ามากยิ่งขึ้น รวมทั้งความคุ้มค่าของการขยายท่าเรือแหลมฉบังในระยะที่สาม